

WIGWAM

NEWS



Cantieri di Esperienza Partecipativa

C.E.P.



21-22

Progetto finanziato dalla Regione del Veneto con risorse statali del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali



Nicholas Carmagnani
di anni 10
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

**Mi ricordo
che
prendevo la
littorina, cioè
un treno
marrone
molto veloce
che andava
a gas e
aveva una
sola
carrozza**



La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy

VIA OSTIGLIA-TREVISO, RICORDI PER NON PERDERE IL TRENO

10° episodio, della vicenda che ha portato alla salvaguardia e alla giusta valorizzazione di un ex sedime ferroviario ora a ciclovía

Sono Nicholas Carmagnani, frequento la classe 5^a della scuola elementare di Asparutto di Cerea, ho 10 anni e ho incontrato a scuola il Signor Loris Martini di 74 anni e Federico Carbonini che mi hanno raccontato come hanno recuperato le vecchie stazioni della linea della ex ferrovia Ostiglia-Treviso.

Nicholas: hai utilizzato la ferrovia Ostiglia-Treviso? Se sì, in

quali occasioni? E per quanto tempo?

Loris: ho frequentato l'Ostiglia-Treviso alla fine degli anni '50. L'ho utilizzata per andare a scuola a Ostiglia.

Nicholas: cosa sai su quell'infrastruttura? Hai dei ricordi? Soprattutto sulla zona veronese...

Loris: mi ricordo che prendevo la littorina, cioè un treno marrone molto veloce che andava a gas e aveva

una sola carrozza. Mi hanno raccontato che la Treviso-Ostiglia era una linea ferroviaria militare. In effetti tutte le stazioni di quella linea erano lontane dai paesi.

Nicholas: cosa ne pensi della pista ciclabile che verrà realizzata sul sedime? Conosci il progetto regionale?

Loris: penso che si stiano spendendo molti soldi su questa ciclabile, forse troppi.



**RICORDI DELLA FERROVIA
OSTIGLIA-TREVISO**





La stazione Campodoro dopo il parziale recupero

Nicholas: *conosci qualcun altro, qualche testimone, che sappia qualcosa in merito all'ex ferrovia?*

Loris: purtroppo, non conosco nessun altro che come me sa qualcosa sulla Treviso-Ostiglia.

Nicholas: *c'è un progetto legato al recupero delle ex stazioni lungo l'ex ferrovia Ostiglia-Treviso. Di cosa si tratta?*

Federico: questo è un progetto integrato con la ciclopedonale. Lungo l'ex ferrovia sono presenti numerosi ex caselli ed ex stazioni ferroviarie. Mentre per i caselli purtroppo non è stato previsto nulla, le stazioni sono integrate nel progetto ciclabile. L'intenzione è quella di recuperarle per realizzare attività che siano funzionali al percorso.

Quindi attività ricettive, noleggi e riparazioni biciclette, luoghi di incontro, mostre permanenti. Il problema sorto fin da subito è relativo agli ingenti costi di ristrutturazione degli edifici. L'elevato costo è dato sia dallo stato conservativo, pessimo dopo decenni di abbandono con annessi problemi di sicurezza, sia dalla metratura delle aree stesse.

Nicholas: *com'è strutturata una stazione tipo dell'ex ferrovia Ostiglia-Treviso?*

Federico: ogni stazione, oltre al fabbricato principale, comprende un locale bagni, una garitta attrezzi, un magazzino merci, un piano caricatore con rampa e un'area di pertinenza tra i 4000 ed i 5000 mq.

Nicholas: *gli enti pubblici hanno intrapreso delle azio-*

ni per recuperare questi manufatti storici?

Federico: la Provincia di Padova aveva promosso anni fa una dimostrazione di interesse per le stazioni presenti nella propria area. Questa sorta di bando ha portato alla totale ristrutturazione dell'ex magazzino merci di Piazzola sul Brenta ed alla ristrutturazione esterna del fabbricato viaggiatori e del locale bagni di Campodoro.

Tuttavia, nonostante alcune proposte arrivate dal basso, sono rimasti in abbandono fino a quest'anno, quando il magazzino di Piazzola sul Brenta è stato assegnato in comodato d'uso ventennale ad un'impresa Padovana che vuole realizzare un bici grill con vendita di prodotti alimentari e bagni annessi.

Nicholas: *il progetto ciclabile è già ad uno stato avanzato. Mentre il recupero delle ex stazioni mi sembra molto più lento. Come mai secondo te?*

Federico: questi studi di fattibilità sono molto ambiziosi proponendo progetti dai costi altissimi e senza una chiara prospettiva futura su chi finanzia la ristrutturazione e chi gestirà questi luoghi. Gli enti coinvolti tendono a "scaricare la patata bollente", nel senso che nelle amministrazioni non c'è l'intenzione concreta di investire in questi luoghi. Tutti sperano nel ricco investitore di turno che ristruttura un edificio, il quale viene concesso solamente in comodato d'uso, per poi ritornare in capo all'ente che così si ritrova un'immobile ristrutturato a costo 0.

Nicholas: *che cosa speri per il futuro prossimo? In che modo hai collaborato per cercare di ridare vita alle ex stazioni?*

Federico: spero è che la classe dirigente dimostri di credere fortemente in questa infrastruttura e che gli enti investano anche nella riquali-



ficazione degli immobili e non solo nella realizzazione della ciclabile. Le idee che giungono dal basso, da associazioni e volontari che da anni promuovono a loro spese l'ex ferrovia Ostiglia-Treviso, ce ne sono veramente tante. Ma non è possibile chiedere agli stessi di effettuare mutui trentennali per usufruire di luoghi che restano in capo agli enti e che devono essere utilizzati a favore del pubblico e non per uno scopo meramente privato come un'abitazione.

Le persone disposte a gestire le stazioni ci sono ed

hanno avanzato idee a più riprese. Io stesso ho portato avanti idee di recupero pensando a servizi vari per alcuni immobili e ho dato la mia massima disponibilità alla collaborazione mettendo anche a disposizione l'archivio storico unico che ho recuperato negli anni per realizzare una mostra permanente.

Nicholas: *chi sono gli architetti che hanno fatto i progetti per le stazioni?*

Federico: per le stazioni della provincia di Padova, sono architetti che erano stati incaricati dalla provincia stessa se non erro. Per quanto riguarda le altre stazioni, è stato dato l'incarico ad uno studio di architetti di Peschiera di predisporre una serie di studi di fattibilità, con l'intenzione di renderle più appetibili a possibili investitori.

Nicholas: *un tuo messaggio finale propositivo?*

Federico: confido in una maggiore disponibilità al confronto ed al tentativo di trovare un accordo da parte degli enti, per non perdere il treno dell'Ostiglia-Treviso ■

© Riproduzione riservata

