

NOTIZIA DEL PREMIO

Premio Wigwam 2022: la raccolta de “L'ex ferrovia Ostiglia-Treviso”

Federico Carbonini · 28 Settembre 2023

Anno XXXIII—Raccolta n. 280 - 28 SETTEMBRE 2023

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

In collaborazione con:



HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)



La raccolta

L'EX FERROVIA OSTIGLIA-TREVISO

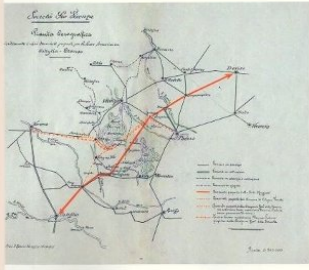
OSTIGLIA-TREVISO dal 1887 al 1915



OSTIGLIA-TREVISO

Dal 1887 al 1915

Dalle prime idee alla scelta del tracciato
per la realizzazione della linea ferroviaria Ostiglia-Treviso
un libro di Federico Carbonini





FEDERICO CARBONINI

Testimonianza
dell'ex ferrovia
Ostiglia-Treviso nel
suo primo periodo
storico



Raccolta de "L'ex ferrovia Ostiglia-Treviso"

SOMMARIO

- 1 - La Ostiglia-Treviso ritorna a vivere, a piedi e a pedali**
di Aurora Bogoni
- 2 - La ferrovia Ostiglia-Treviso e lo scavo del canale Leb**
di Cristian Bonfanti
- 3 - Alle origini dell'antica Ferrovia Ostiglia-Treviso**
di Davide Ottaviani
- 4 - Corridoi ecologici, il bosco lineare della Ostiglia-Treviso**
di Elia Lovato
- 5 - Ciclovía Ostiglia-Treviso la storia di una conquista**
di Ilaria Magnani
- 6 - Sulla Ostiglia-Treviso alla vecchia stazione di Aselongo**
di Ettore Masaia
- 7 - L'ex Ostiglia-Treviso, idee di ripristino della ferrovia**
di Irene Bissoli
- 8 - Greenway Treviso-Ostiglia la risposta di cosa si tratta**
di Kholoud El Khass
- 9 - Ostiglia-Treviso, da paventata camionabile a via ciclabile**
di Linda Nadali
- 10 - Via Ostiglia-Treviso, ricordi per non perdere il treno**
di Nicholas Carmagnani
- 11 - Sulla linea Ostiglia-Treviso era la stazione di Minerbe**
di Pietro Ottaviani
- 12 - Stazione di Cologna Veneta ora si arriva e si parte in bici**
di Samuele Berardo
- 13 - La ciclovía Ostiglia-Treviso sulla torbiera di Aselongo**
di Tommaso Chiarion
- 14 - L'Ostiglia-Treviso durante la Seconda Guerra Mondiale**
di Vittoria Emiliani

Hanno collaborato:

Federico Carbonini, Davide Ottaviani

Humanitas Act

**I ragazzi/e del Cantiere di Esperienza Partecipativa
della Comunità Locale Wigwam Valli Grandi Veronesi,
Colognese Veneto**

Wigwam* Clubs Italia

(*) Wigwam è Associazione Nazionale di Protezione Ambientale ai sensi dell'art. 13 della legge n. 349/1986 riconosciuta con Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 347 del 15 dicembre 2017. E' nata in Italia il 3 dicembre 1972 e, da sempre, si occupa di sviluppo equo, solidale e sostenibile delle Comunità Locali. Oggi è presente in 21 Paesi nel Mondo





Aurora Bogoni
di anni 17
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

È molto interessante vedere in che modo agivano gli enti locali per promuovere il proprio percorso, con studi, analisi tecniche e analisi dei costi



La Wigwam
Local Community
Colognese Veneto
Italy

LA OSTIGLIA-TREVISO RITORNA A VIVERE, A PIEDI E A PEDALI

Con questo numero, inizia la serie dedicata allo storico tracciato ferroviario, documentato da uno dei suoi più grandi appassionati

Sono Aurora Bogoni, frequento la classe 3^a dell'Istituto Medici di Legnago, ho 17 anni e oggi ho intervistato Federico Carbonini sul libro che ha scritto della tratta dell'ex ferrovia Ostiglia-Treviso.

Aurora: hai scritto Ostiglia-Treviso dal 1887 al 1915. Di cosa parla?

Federico: Ostiglia-Treviso dal 1887 al 1915 parla appunto dell'ex ferrovia Ostiglia-Treviso nel suo primissimo periodo stori-

co. Dalle prime idee fino alla scelta del percorso da utilizzare per realizzare la nuova ferrovia.

Aurora: sfogliando il libro si trovano tanti articoli di giornale, ma anche cartine e documenti d'archivio: quanto tempo ti è servito per scrivere questo libro? E dove hai trovato tutto il materiale?

Federico: man mano che raccoglievo materiale nuovo, lo riordinavo e lo scrivevo. Ci ho impiegato

un paio di anni ma perché me ne occupavo soltanto la sera dopo lavoro o nel weekend. Il materiale l'ho trovato principalmente presso gli archivi comunali di Ostiglia e Treviso e presso le emeroteche dei capoluoghi di provincia Veneti. Sfogliare questo materiale storico è stato davvero emozionante e soddisfacente. Anche alcune pubblicazioni online o cartacee sono state utili per ricostruire tutto.

Aurora: tra le curiosità del testo, ci sono le bio-



Testimonianza
dell'ex ferrovia
Ostiglia-Treviso nel
suo primo periodo
storico

I CANTIERI DI ESPERIENZA PARTECIPATIVA



grafie di alcuni personaggi citati nel libro. Come mai questa scelta?

Federico: alcuni personaggi, come Giovanni Giolitti, sono famosi a livello nazionale. Molti altri, invece, sono conosciuti magari solo a livello locale. L'intento di quel capitolo è quello di mostrare chi erano i personaggi principali citati nel libro. Volevo evitare di nominare una serie di persone senza dare loro un volto e alcuni dati biografici.

Aurora: e le appendici?

Federico: le appendici sono memoriali e altri documenti d'epoca che servono per arricchire il corpo centrale del testo. La scelta di inserirli come appendici è data dal fatto che possono anche essere letti singolarmente, senza per forza dover leggere tutto il resto del libro.

Aurora: com'è strutturato il tuo testo?

Federico: fin da subito, sapevo che parlare di questa prima fase storica non è semplice. Spesso risulta noiosa, a volte ripetitiva, lontana anche da noi da un punto di vista temporale. Non essendoci foto, in quanto la ferrovia non era ancora costruita, non era semplice strutturare il testo.

La mia scelta è stata quella di procedere inserendo cronologicamente tutti gli articoli di giornale e i documenti trovati. Questa scelta è data sia dal fatto di dare un senso logico, sia perché così, essendo suddiviso in tanti paragrafi, ognuno può leggere un singolo punto senza dover per forza partire dall'inizio. Ho cercato di snellirne la lettura per quanto possibile.

Aurora: c'è un passaggio che ritieni particolarmente interessante?

Federico: diciamo che si possono distinguere due macro-sezioni all'interno del libro. La prima sezione sono le discussioni avvenute tra il 1908 ed il 1910 che riguardavano se costruire o meno una nuova linea Ostiglia-Treviso. I deputati veneti avevano chiesto a gran voce questa nuova linea in quanto ritenevano insufficienti le implementazioni previste dal disegno di legge denominato "Omnibus ferroviario" dell'allora ministro dei trasporti Pietro Bertolini.

La seconda parte invece riguarda le discussioni circa il tracciato da utilizzare per la nuova linea Ostiglia-Treviso. È molto interessante vedere in che modo agivano gli enti locali per promuovere il proprio percorso, con

studi, analisi tecniche e analisi dei costi. Erano principalmente tra i percorsi proposti: uno della provincia di Verona, uno della provincia di Vicenza e uno della provincia di Padova. Questi tre percorsi avevano in comune i due capolinea e la tratta Ostiglia-Legnago. Poi c'erano anche delle varianti rispetto alle tre proposte che si evincono da alcune cartine di quel periodo.

Aurora: perché dovremmo leggere il tuo libro?

Federico: perché non esiste una pubblicazione più completa sulla prima fase storica dell'ex ferrovia Ostiglia-Treviso. Spesso si trovano delle sintesi che però tendono un po' ad alterare la cronologia degli avvenimenti, in quanto sono rielaborazioni degli autori con le proprie interpretazioni.

Il mio intento era quello di mostrare i documenti ufficiali affinché ognuno potesse farsi la propria idea sull'argomento. Non era corretto parlare dell'ex ferrovia partendo subito dall'apertura. Bisognava evidenziare tutte le discussioni che ci sono state prima ■

© Riproduzione riservata



Cristian Bonfanti
di anni 11
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

*Mi ricordo che
il treno
attraversava il
fiume Adige a
Legnago, sopra
un ponte di
ferro. In origine
esistevano due
ponti di ferro
costruiti molto
vicini tra loro,
utilizzate dalle
due distinte
linee ferroviarie*



La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy

LA FERROVIA OSTIGLIA-TREVISO E LO SCAVO DEL CANALE LEB

I ricordi di Delmino, assiduo viaggiatore sulla linea Ostiglia-Treviso e di Federico, che ne è appassionato studioso, affidati al piccolo Cristian

Sono Cristian Bonfanti, frequento la classe 5^a della Scuola Elementare di Asparetto di Cerea, ho 11 anni e oggi ho intervistato Federico Carbonini e il Signor Delmino Paolini, che ha utilizzato la linea ferroviaria Ostiglia-Treviso nei primi anni '60.

Cristian: in quali anni, a partire dall'apertura del 1934, hai frequentato la ferrovia Ostiglia-Treviso?

Delmino: ho utilizzato la linea ferroviaria Ostiglia-Treviso nei primi anni '60

del secolo scorso (dal 1960 al 1965). La linea era già denominata Ostiglia-Grisignano di Zocco in quanto l'ultima tratta, da Grisignano di Zocco a Treviso, era già ufficialmente dismessa a causa dei danni da guerra. Nel 1965 la tratta che andava da Ostiglia a Legnago fu chiusa definitivamente e quindi non ebbi più occasione di utilizzare quel treno.

Cristian: come l'hai conosciuta? E come la usavi? Soprattutto sulla parte

veronese, cosa ti ricordi della ferrovia?

Delmino: in quegli anni mi capitava di dover incontrare alcuni che abitavano a Cologna Veneta. Da Asparetto mi dirigevo in bicicletta fino alla stazione di Casaleone. Prendevo il treno al mattino e dopo alcune fermate, Aselogna, Legnago e Minerbe, arrivavo a Cologna Veneta.

Mi ricordo che il treno attraversava il fiume Adige a Legnago, sopra un ponte di ferro. In origine esiste-

RICORDI DELLA FERROVIA OSTIGLIA-TREVISO



E LA COSTRUZIONE DEL CANALE IDRICO LEB NEL 1984

I CANTIERI DI ESPERIENZA PARTECIPATIVA



Il ponte ferroviario sul Po unisce le sponde fra Revere e Ostiglia nel 1909

vano due ponti di ferro costruiti molto vicini tra loro, utilizzate dalle due distinte linee ferroviarie: quello a nord era dell'Ostiglia-Treviso e quello a sud era della Mantova-Monselice.

Cristian: cosa ne pensi del fatto che sarà realizzata una pista ciclopeditonale sfruttando l'ex ferrovia?

Delmino: l'idea di realizzare una pista ciclopeditonale che collega Ostiglia a Treviso, ripercorrendo il vecchio tracciato ferroviario, si sta concretamente e gradualmente realizzando. È un bellissimo progetto regionale che consentirà di collegare facilmente il basso veronese con il cuore del Veneto, utilizzando la bicicletta o a piedi. Si potrà arrivare fino in centro alla città di Treviso senza utilizzare altre strade trafficate e pericolose per i ciclisti e per i pedoni. Si attraverseranno anche il basso vicentino e l'alta padovana toccando pure la Lombardia partendo da Ostiglia.

Cristian: conosci qualcuno, tra parenti e amici, che come te sa qualcosa sull'ex ferrovia?

Delmino: conosco un ingegnere del Consorzio di Bonifica Veronese che si è occupato della progettazione delle piste ciclabili che si trovano a Legnago e Cerea e

che si sta occupando della progettazione di alcuni tratti della ciclabile Ostiglia-Treviso, in particolare nei comuni veronesi. Per quanto riguarda invece testimonianze storiche, non saprei indicare persone che hanno ricordi di quella ferrovia.

Cristian: ciao Federico, mi parli del canale idrico LEB. Cosa c'entra con l'Ostiglia-Treviso?

Federico: nei primi anni '80 un tratto del sedime dell'Ostiglia-Treviso è stato scavato per posizionare una canalizzazione idrica interrata chiamata canale LEB. Il canale sotto la sede ferroviaria inizia al km. 35+170,00, nel comune di Cologna Veneta, e termina al km. 52+215,00, nel comune di Barbarano Mossano, occupando così più di 17 chilometri di ex ferrovia. Per interrare questo canale sono state demolite le strutture presenti: sedime e ponti in genere. Tuttavia, probabilmente su indicazione delle FF. SS., il canale LEB non è stato interrato esattamente sotto la sede del binario di corsa ma nello spazio previsto per il raddoppio della linea, eccetto in prossimità delle stazioni di Orgiano e Sossano dove, per motivi di spazio, prosegue al centro del tracciato.

La realizzazione di quest'opera ha portato anche alla costruzione

di alcune strutture adiacenti l'ex ferrovia che richiamano nelle forme le garitte che troviamo nelle ex stazioni. In particolare, ne possiamo trovare 2 nei pressi della stazione di Orgiano e una proprio accanto alla garitta attrezzi della stazione di Barbarano-Villaga.

Cristian: quindi questo canale idrico ha modificato pesantemente l'ex ferrovia per un lungo tratto. Sono stati eseguiti ulteriori lavori visto che deve arrivare la ciclabile?

Federico: nel 2021 sono stati eseguiti alcuni lavori al canale idrico per il problema dei PFAS. Hanno inoltre posizionato la fibra ottica adiacente al canale e quindi sempre sotto il sedime della ferrovia. Terminati questi lavori, hanno provveduto a preparare il fondo per la ciclabile in fase di costruzione. Questo canale idrico era ed è necessario per la popolazione locale, come anche la fibra ottica al giorno d'oggi.

La distruzione di parte del patrimonio storico la ritengo comunque una grande perdita per il territorio, pur capendo l'opportunità di utilizzare una striscia di terra abbandonata per migliorare alcuni servizi ■

© Riproduzione riservata



Davide Ottaviani
di anni 19
di Legnago (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

Dal 1908 al 1910 ci furono accesi dibattiti in parlamento per decidere se portare avanti o meno una nuova linea Ostiglia-Treviso



La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy

ALLE ORIGINI DELL'ANTICA FERROVIA OSTIGLIA-TREVISO

Come i giovani di oggi, si stiano riappropriando del vissuto dei territori, qui dimostrato dal grande interesse di Davide e Federico

Sono Davide Ottaviani, ho 19 anni, studio scienze politiche e relazioni internazionali all'Università di Milano e sono un appassionato di storia. Mi incuriosiscono le vicende storiche della zona in cui vivo e i miei nonni abitano vicino alla ferrovia. Oggi intervisto Federico Carbonini.

Davide: quando e perché si è pensato di aprire la ferrovia Ostiglia-Treviso?

Federico: la prima idea risale a fine '800. Quando Graziano Appiani, un imprenditore trevigiano, ha proposto questa linea per commercializzare rapidamente i suoi prodotti verso il sud Italia. La sua idea venne però accantonata in quanto si temeva che potesse far pensare all'Austria che fossimo pronti per una guerra contro loro.

In quel momento non si voleva rovinare i rapporti con l'Austria,

ed una ferrovia che puntava verso il confine poteva creare dei problemi. L'idea di Ostiglia-Treviso è stata ripresa in mano dal 1908 dai deputati veneti, quando hanno chiesto a gran voce questa nuova linea da integrare nel disegno di legge denominato "Omnibus ferroviario" dell'allora ministro Pietro Bertolini.

L'Austria stava implementando la propria rete ferroviaria e quindi



ALLE ORIGINI DELLA FERROVIA OSTIGLIA-TREVISO

FEDERICO CARBONINI

I CANTIERI DI ESPERIENZA PARTECIPATIVA

Percorso Treviso—Ostiglia



si rendevano necessarie nuove linee nel nord-est italiano. L'autorizzazione alla costruzione dell'Ostiglia-Treviso arrivò nel 1919.

Davide: dal 1908 al 1919 ci sono ben 11 anni. Come mai son passati così tanti anni per arrivare all'autorizzazione alla costruzione?

Federico: ci sono tre diverse fasi. Dal 1908 al 1910 ci furono accesi dibattiti in parlamento per decidere se portare avanti o meno una nuova linea Ostiglia-Treviso. Poi, una volta deciso che era necessaria, dal 1910 al 1914 le discussioni si concentrarono sul percorso da far fare a questa nuova ferrovia. Principalmente le proposte erano tre: una della provincia di Padova, una della provincia di Vicenza e una della provincia di Verona. È stata scelta la proposta della provincia di Verona che meglio rispondeva ai requisiti militari di rapidità e indipendenza. Ma dal 1915 al 1918 ci fu un nuovo stop causato dalla Prima Guerra Mondiale. Ecco perché l'autorizzazione arrivò solamente nel 1919.

Davide: quando e come è stata aperta la ferrovia?

Federico: l'Ostiglia-Treviso è stata aperta in quattro step diversi. Nel 1925 la tratta Legnago-Cologna Veneta. Nel 1928 la tratta Cologna Veneta-Poiana di Granfion (poi rinominata Grisignano di Zocco). Nel 1934 la tratta Ostiglia-Legnago e solo nel 1941 la tratta Grisignano di Zocco-Treviso.

Davide: l'Ostiglia-Treviso è stata usata solo per scopi militari?

Federico: assolutamente no, e se non ci fosse stata la Seconda Guerra Mondiale non sarebbe stata nemmeno usata per motivi militari. Era una ferrovia come le altre, quindi usata sia dai passeggeri sia per le merci. Quasi tutte le stazioni erano dotate di scalo merci di dimensioni importanti e i documenti ci mostrano che sia studenti sia lavoratori usavano la ferrovia per spostarsi.

Per le merci abbiamo delle informazioni precise su quali aziende usavano l'Ostiglia-Treviso e sulla tipologia di merci scambiate: ad Asolo arrivava

il tabacco (erano presenti gli essiccatoi a pochi metri dalla ferrovia); nel basso Vicentino venivano trasportati barbabietole, tabacco, materiale di estrazione e concimi chimici (si servivano dello scalo merci di Sossano il Consorzio Agrario di Vicenza, il Conte Piovere di Toara, Buratti di Colloredo, la Montecatini e la ditta Filippo Cabrini di Milano); nella pianura Veronese questa linea era l'unica ferrovia che collegava tra loro gli zuccherifici di Ostiglia, Legnago e Cologna Veneta creando importanti scambi commerciali; sempre a Legnago c'erano i concimi chimici della raccordata Montecatini e i prodotti agricoli (in particolare tabacco, barbabietole e frumento) che il barone Treves portava in stazione mediante un binario decauville di raccordo; a Cologna Veneta arrivava anche la cellulosa per la carta; a Grisignano di Zocco c'era la fornace Tretti-Marotti raccordata alla linea e a Minerbe stava per nascere il consorzio ortofrutticolo, che avrebbe portato ulteriore traffico merci in quanto anch'esso raccordato con la ferrovia.

Davide: ha creato disagio la chiusura della ferrovia?

Federico: assolutamente sì. Sia per le aziende che ancora la utilizzavano, sia per molti passeggeri. Ci sono state intere famiglie che hanno protestato perché improvvisamente non avevano più quel treno per mandare a scuola i propri figli.

Mentre alcune aziende hanno mandato delle dichiarazioni alle Ferrovie dello Stato indicando, con nome e cognome, tutti i dipendenti che utilizzavano l'Ostiglia-Treviso quotidianamente per recarsi al lavoro ■

© Riproduzione riservata



Elia Lovato
di anni 10
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

**Vi sono delle
piante
storiche, che
secondo me
vanno
mantenute e
valorizzate: i
tigli lungo i
viali delle
vecchie
stazioni, i
pioppi bianchi
presenti
adiacenti agli
scali merci**



La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy

CORRIDOI ECOLOGICI, IL BOSCO LINEARE DELLA OSTIGLIA-TREVISO

La quarta puntata alla scoperta della Ciclovía lungo la ex linea ferroviaria Ostiglia-Treviso. Per bici e trekking ma anche per i selvatici

Sono Elia Lovato, frequentando la classe 5^a della scuola elementare di Asparetto di Cerea, ho 10 anni e oggi intervisto Federico Carboni.

Elia: l'Ostiglia-Treviso è stata definita anche bosco lineare. Cosa significa?

Federico: l'Ostiglia-Treviso, in stato di abbandono, è stata definita a più riprese bosco lineare. Questa definizione era, e in parte è, data da uno stato di fatto. Tolti i binari, dopo decenni

di abbandono si presenta come un bosco lineare, con fitta vegetazione spontanea su tutta la sua lunghezza.

Elia: ci sono state proteste durante la realizzazione della pista ciclopedonale? Come rispondi?

Federico: c'è chi ha protestato, quando sono stati eseguiti i lavori per la realizzazione della pista ciclopedonale, per lo sfalcio di questa vegetazione per una larghezza di circa 4 metri, lasciando tuttavia le piante

ai lati. Per quanto possono essere comprensibili inizialmente queste proteste, bisogna sempre ricordare che non si tratta di un'oasi naturale, o di piante antiche e protette.

Trattasi di vegetazione spontanea, per lo più rovi e quindi anche pericolosi, cresciuta su un sedime realizzato dall'uomo e mai bonificato. Di fatto il sedime è stato utilizzato per molti anni dai treni (nel veronese dai 31 ai 63 anni) col catrame che dalle traversine è penetrato nel



IL BOSCO LINEARE DELL'OSTIGLIA-TREVISO



terreno e col vapore del carbone delle locomotive depositato ad ogni passaggio. Inoltre, è stato oggetto di incursioni durante la Seconda Guerra Mondiale; quindi, ci sono serie possibilità che vi sia anche la presenza di residui bellici. A riprova di questa seconda affermazione ci sono i ritrovamenti, tra il 2016 ed il 2018, di bombe inesplose a Legnago, Piazzola sul Brenta e Camposampiero, adiacenti all'ex ferrovia.

Elia: quali sono le piante da preservare? Ci sono particolari specie?

Federico: vi sono delle piante storiche, che secondo me vanno mantenute e valorizzate: i tigli lungo i viali delle vecchie stazioni, i pioppi bianchi presenti adiacenti agli scali merci, i salici e gli ontani lungo le scarpate del sedime, gli aceri, i noccioli e gli olmi nelle aree caratterizzate da maggior presenza di acqua, le robinie e l'ailanto tipici delle zone abbandonate. È importante salvaguardare le piante citate. È inoltre corretto cercar di mantenere anche la vegetazione spontanea, ma ritengo anche opportuno che sia un minimo

curata almeno per una questione di sicurezza e va sempre ricordato quanto detto prima in merito al terreno sul quale crescono, proprio per non confondere il sedime con un'oasi naturale (Quando la ferrovia era attiva c'erano le piante sul sedime?).

Elia: quali azioni si possono intraprendere per mantenere il bosco lineare? È stato previsto qualcosa nel progetto della pista ciclopeditale?

Federico: per mantenere e curare il bosco lineare è opportuno effettuare uno studio di più ampio respiro. Quindi non solo identificare le biodiversità presenti sul sedime, ma capire anche la morfologia del territorio circostante. Esistono un paio di tesi di laurea, qualche studio e qualche articolo che trattano la flora presente sull'Ostiglia-Treviso contestualizzandola col territorio circostante ed i fiumi attraversati. Nello studio di fattibilità per la realizzazione della ciclabile è previsto il mantenimento di gran parte della vegetazione spontanea cresciuta ai lati del sedime, per mantenerla all'ombra ed in un contesto il più naturale possibile. È sta-

ta inoltre prevista una prima pulizia delle aree attorno alle vecchie stazioni ed i vecchi caselli. Queste aree sono infatti invase da rovi creando anche lì potenziali problemi di sicurezza per chi vi accede. Sempre parlando di bosco lineare, unito al progetto ciclopeditale, sono presenti parchi e oasi nei pressi del tracciato storico. La nuova infrastruttura permette di connettere tra loro queste realtà dando la possibilità di attuare un percorso naturalistico.

Negli obiettivi generali del progetto Green Tour, verde in movimento, troviamo un riferimento a questo aspetto: **"Il bosco lineare rappresenta dunque un primo elemento di riferimento meta/progettuale una possibile opportunità da cogliere/applicare sia in termini ambientali (protezioni, mitigazioni, assorbimento inquinanti) che paesaggistici (nuovi paesaggi, recupero di vecchi paesaggi del passato) che economici (la filiera del legno, gli aspetti agro-forestali, ecc.)"** ■

© Riproduzione riservata



Ilaria Magnani
di anni 10
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

Le associazioni,
da sempre,
hanno avuto un
ruolo cruciale
per salvare il
tracciato
dell'Ostiglia-
Trevise dai
progetti
stradali. Le loro
azioni sono
state ascoltate
ed ora si
realizza una
stupenda pista
ciclopeditale



La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy

CICLOVIA OSTIGLIA-TREVISO LA STORIA DI UNA CONQUISTA

Il racconto di Bruno e Federico, sulla memoria di quando la ferrovia era ancora in funzione. Sull'abbandono e sulla rinascita cicloviana

Sono Ilaria Magnani, frequento la classe 5^a della scuola elementare di Asparetto di Cerea, ho 10 anni e oggi ho intervistato Bruno Scarmagnani e Federico Carbonini, che mi hanno raccontato dei loro ricordi della ferrovia Ostiglia-Treviso e le associazioni coinvolte per salvarla.

Ilaria: hai utilizzato la ferrovia Ostiglia-Treviso? Se sì, in quali occasioni? E per quanto tempo?

Bruno: personalmente non l'ho frequentata. Ma ne ho sentito molto parlare. Non ho mai avuto occasione di prendere il treno di quella linea. Era abbastanza scomoda in quanto lontana dai centri abitati.

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

Bruno: sapevo che nella valle a Cerea, nella frazione di Aselogna, pas-

sava questa ferrovia che veniva da Legnago e da bambino, durante la Seconda Guerra Mondiale, mi ricordo che venni a sapere che erano cadute delle bombe proprio sopra la ferrovia in quella zona.

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

Bruno: sono tanti anni che sento parlare in questa zona prima di una strada, poi di una

LA CICLABILE LUNGO LA OSTIGLIA-TREVISO



Le Associazioni coinvolte per
salvare il tracciato della
vecchia Ferrovia

I CANTIERI DI ESPERIENZA PARTECIPATIVA



pista ciclopeditale. Finora non è stata riutilizzata la linea. Non posso pensare che del bene per la ciclopeditale.

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

Bruno: purtroppo, non conosco amici o parenti che abbiano delle storie da raccontare sulla ferrovia Ostiglia-Treviso.

Ilaria: *sono state importanti le associazioni per il progetto ciclabile dell'Ostiglia-Treviso?*

Federico: assolutamente sì! Le associazioni, da sempre, hanno avuto un ruolo cruciale per salvare il tracciato dell'Ostiglia-Treviso dai progetti stradali. Le loro azioni sono state ascoltate ed ora si realizza una stupenda pista ciclopeditale.

Ilaria: *quali e quante sono le associazioni che hanno promosso la salvaguardia dell'Ostiglia-Treviso?*

Federico: elencarle tutte è difficile perché sono state veramente tante. Ricordo che parliamo di una linea lunga quasi 120 km! Ci sono state sia associazioni dedicate solo all'Ostiglia-Treviso, sia associazioni che magari si occupavano di valorizza-

zione del territorio e quindi anche dell'ex ferrovia. Inoltre, sono sorti anche alcuni comitati come forma di volontariato.

Ilaria: *da quando hanno iniziato a muoversi le associazioni per l'Ostiglia-Treviso?*

Federico: da circa vent'anni. Da quando sembrava ormai certo l'arrivo di una strada soprattutto nell'alta padovana. Le prime associazioni e i primi comitati sono nati in quella zona per questo motivo. Nel veronese siamo partiti un po' dopo ma anche qui molte realtà locali hanno sensibilizzato i cittadini sul tema.

Ilaria: *una volta realizzata la ciclabile, sarà ancora necessaria l'azione delle associazioni?*

Federico: direi proprio di sì. Anzi, saranno fondamentali anche dopo! Per il semplice fatto che lo scopo finale non è realizzare una ciclabile, ma rilanciare economicamente e turisticamente il nostro territorio. Quindi le associazioni saranno certamente protagoniste di questa rinascita locale.

Ilaria: *gli ultimi due anni di crisi pandemica ed economica, hanno influito sul mondo del volontariato?*

Federico: purtroppo, sì. Ogni settore è stato colpito da queste crisi. Prima ci sono state le varie restrizioni che hanno fatto bloccare gran parte delle iniziative locali. Poi l'aumento dei costi ha influito negativamente in quanto parliamo sempre di enti no profit. Infine, sono entrate in vigore le nuove normative riguardanti gli enti del terzo settore. Queste normative impongono una serie di adempimenti burocratici e fiscali aggiuntivi. Tutti questi fattori messi insieme hanno portato alla scelta, da parte di alcune associazioni, di chiudere definitivamente.

Altre hanno invece scelto di unirsi per snellire il carico fiscale. Tuttavia, anche se alcune associazioni si sono trovate in forte difficoltà e hanno chiuso, le persone coinvolte comunque restano attive sui progetti e proseguono portando avanti i loro ideali. È importante non perdere lo spirito di iniziativa ed il desiderio di collaborare.

Ilaria: *perché una volta volevano costruire una strada invece della pista ciclabile?*

Federico: negli anni '60 si riteneva inutile la ferrovia e quindi venne proposta una strada al posto dei binari. Poi le associazioni hanno chiesto a gran voce una ciclabile per inquinare meno e ridurre il traffico.

Ilaria: *quando verrà fatta la pista ciclabile?*

Federico: recentemente hanno aperto un sentiero ad Aselogna sulla ferrovia dove verrà fatta la ciclabile per verificare se ci siano residui di bombe risalenti alla Seconda Guerra Mondiale. Ora è completata per poco più di metà ■

© Riproduzione riservata



Ettore Masaia
di anni 12
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

Tante volte mi chiedono informazioni sulla storia del posto e rimangono stupiti ed affascinati dalla ricchezza del nostro passato. È un peccato che vada tutto perduto



La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy

SULLA OSTIGLIA-TREVISO ALLA VECCHIA STAZIONE DI ASELOGNA

Il 6° capitolo della guida storico-emozionale della Ciclovia sull'antico tracciato ferroviario. Per conoscerne l'anima e gustarne l'essenza

Sono Ettore Masaia, vivo a Cerea, frequento la classe 2^a C della Scuola Secondaria I.C. Sommariva di Cerea e oggi ho intervistato i bisnonni, mio nonno paterno Raffaello e il mio papà sui ricordi della vecchia stazione di Aselogna e il tratto ferroviario Ostiglia-Treviso.

Ettore: vi ricordate quando passava il treno ad Aselogna?

Bisnonni: sì, c'era la stazione proprio vicino a dove abiti tu adesso.

Ettore: c'erano tanti treni che passavano?

Bisnonni: c'erano sempre tanti treni, perché non c'era il traffico di macchine di adesso. Tutti i caselli erano abitati dai "casellanti" che per mestiere alzavano e abbassavano le sbarre del passaggio a livello.

Ettore: voi prendevate il treno?

Bisnonni: no, andavamo a lavorare a piedi, quelli più fortunati in bicicletta. In treno ci andavano i signori, quelli che andavano a lavorare lontano o passavano i soldati.

Ettore: ma c'era la guerra?

Bisnonni: quando avevamo

proprio la tua età (13 anni) c'era la guerra.

Ettore: e cosa vi ricordate di quegli anni?

Bisnonni: tante cose che non dovresti mai provare per la tua età. Fame, miseria.

Ettore: lo sapete che la stazione di Aselogna è stata bombardata nella Seconda guerra mondiale?

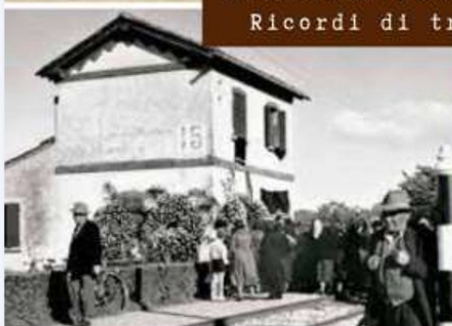
Bisnonni: un po' tutte le stazioni e le ferrovie venivano bombardate per impedire i trasporti e le comunicazioni.

Ettore: e non siete scappati?

Bisnonni: e dove? La nostra



FERROVIA OSTIGLIA-TREVISO
Ricordi di tre generazioni



I CANTIERI DI ESPERIENZA PARTECIPATIVA

casa era qua, si lavorava nei campi e si cercava di andare avanti. Avevamo la famiglia da aiutare.

Ettore: ma lavoravate così giovani?

Bisnonni: certo! Si iniziava alle elementari a dare una mano.

Ettore: e prendevate uno stipendio?

Bisnonni: quel poco per mangiare.

Ettore: cosa vi portavate da mangiare in campagna?

Bisnonni: un paio di fette di polenta fredda.

Ettore: nonno, che ricordi hai della vecchia stazione di Aselogna?

Raffaello: ci andavo sempre da ragazzino a prendere il treno. Io non sono nato ad Aselogna. La mia famiglia è di Asparetto. Quando ero già un ragazzo, siamo venuti ad abitare ad Aselogna ed è stato allora che ho iniziato ad usare il treno.

Ettore: dove andavi?

Raffaello: a scuola.

Ettore: non c'era il pulmino?

Raffaello: no, ci trovavamo tra ragazzi e si andava a piedi lungo il viale della stazione che c'è vicino a casa tua. In fondo c'era la stazione e si partiva da lì per la scuola.

Ettore: hai ricordi tristi o felici?

Raffaello: felici e spensierati come devono avere i ragazzi. Si rideva e scherzava con i compagni di scuola. Era divertente prendere il treno. Ci sentivamo grandi e autonomi.

Ettore: e poi? Negli anni successivi non hai più preso il treno?

Raffaello: poco... la stazione non veniva più usata e alla fine la linea ferroviaria è stata dismessa.



Il "parco" della stazione di Aselogna



La stazione di Aselogna oggi

Ettore: ed è stata abbandonata la stazione?

Raffaello: per un po' di tempo ci hanno abitato delle famiglie. Poi, quando non è più stata usata come alloggio è stata del tutto abbandonata e nel corso degli anni è andata completamente in degrado.

Ettore: ma non si può fare qualcosa per far rivivere la stazione?

Raffaello: per farla rivivere non saprei... magari bisognerebbe onorarne il ricordo ed invitare tutti ad aiutare a tenere ordine e decoro. Più se ne parla e più si sensibilizzano le persone. Tante volte mi chiedono informazioni sulla storia del posto e rimangono stupiti ed affascinati dalla ricchezza del nostro passato. È un peccato che vada tutto perduto.

Ettore: papà, cosa ti ricordi della stazione?

Papà: quando ero piccolo io, ci abitavano delle famiglie e c'erano dei bambini. Uno in particolare veniva a

scuola con me.

Ettore: e come era abitare in una stazione?

Papà: tante volte al pomeriggio si andava a giocare là. Era "strano" vedere delle abitazioni con una struttura così grande e diversa dalle case comuni, ma era anche affascinante. Lo stabile era immerso nel verde e per noi bambini era avventuroso andarci a giocare.

Ettore: ti ricordi dei tuoi amici che ci abitavano?

Papà: mi ricordo dei pomeriggi passati insieme. Era un bellissimo posto di ritrovo. È ancora bello passeggiare vicino alla stazione, immaginati tanti anni fa!

Ettore: ma perché oggi non c'è più niente?

Papà: è stato tutto abbandonato, non ci abita più nessuno.

Riflessione di Ettore: a me piace tanto passeggiare vicino alla stazione di Aselogna. Sono orgoglioso di abitare in un posto così particolare e ricco di storia. È rilassante camminare in mezzo al verde ed immaginare cosa poteva esserci in quel posto nel passato. Ho capito però, che la storia e le esperienze sono state molto diverse negli anni.

I bisnonni hanno affrontato la guerra e tante difficoltà. Il nonno ha usato il treno come semplice ed utile mezzo di trasporto. Il papà ha solo vaghi ricordi di ciò che è rimasto. Io rischio di perdere tutte le tracce del passato ■

© Riproduzione riservata



Irene Bissoli
di anni 21
di Bovolone (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

Esistono una sorta di studi di fattibilità con disegni tecnici realizzati dagli stessi architetti, non è mai stato presentato un vero progetto da qualche amministrazione



**La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy**

L'EX OSTIGLIA-TREVISO, IDEE DI RIPRISTINO DELLA FERROVIA

In questa 8.va puntata, dedicata al tracciato ferroviario, Federico racconta di idee-progetto, anche recenti, di possibile riattivazione

Sono Irene Bissoli, frequento il terzo anno di Scienze dell'Educazione all'Università di Verona, ho 21 anni e oggi ho intervistato Federico Carbonini.

Irene: c'è stato un momento in cui si è pensato di ripristinare la ferrovia Ostiglia-Treviso?

Federico: a metà degli anni 2000 alcune persone hanno iniziato a riunirsi dapprima in comitato civico e poi in associazione, in particolare nel colognese, per chiedere a

gran voce la riapertura della tratta ferroviaria Legnago-Grisignano di Zocco. Vi è un elemento oggettivo: la zona del colognese è lontana dai collegamenti su binario, e questa tratta passava proprio al centro di quest'area attraversandola trasversalmente.

Irene: che idea hai in merito a questa proposta?

Federico: sembrava più un'idea utopistica basata su una nostalgia dei tempi passati. Questo per il semplice fatto che in quel

periodo la tratta in questione era già stata interrotta in più punti: proprietari terrieri che, abusivamente, si erano appropriati del sedime, progetti stradali che avanzavano, canale idrico LEB interrato per 17 chilometri sotto il sedime tra Cologna Veneta e Barbarano. Di fatto queste interruzioni rendevano pressoché impossibile un ripristino della ferrovia.

Inoltre, vi era un altro problema. Dopo molti anni di abbandono, i vecchi ponti non avrebbero



**FERROVIA E
METROPOLITANA DI
SUPERFICIE**

Il ripristino del tratto Cologna Veneta-Legnago collegherebbe meglio i due centri a Verona. Anche il ricordo della deportazione nazifascista sarebbe messo in luce

Una stazione per Cologna Veneta

Il Comitato Civico "Una Stazione" di Cologna Veneta, Via Roma 14, vedrebbe utilmente riattivato il tratto ferroviario Cologna Veneta-Legnago (14 km) che, costruito nel lontano 1927, nel quadro della linea Ostiglia-Treviso, è stato parzialmente dimesso, sebbene ufficialmente ancora attivo, non essendo mai stata tale decisione supportata da una legge.

Il ripristino del tratto favorirebbe un bacino di circa 60.000 abitanti della Bassa Veronese, privo di efficaci collegamenti con Verona, e potrebbe essere collegato con una possibile

metropolitana di superficie Verona-Legnago.

La cosa si trasformerebbe in fatto ecologico ed ambientale, se accanto alla linea ferroviaria si costruisse una adatta pista ciclabile, come prevede una legge regionale del 2008 per la valorizzazione cicloturistica dell'intera linea Ostiglia-Treviso.

È da tenere presente che è pure prevista una pista ciclabile Grignano di Zocco-Orgiano, Vicenza, situata accanto al tratto Ostiglia-Treviso, che potrebbe essere affiancata ad una ferrovia elettrificata a binario unico, fornita con treno d'epoca,



attrezzato anche per il trasporto di biciclette, un fatto questo che sarebbe d'altro contributo al movimento turistico.

Una risistemazione della linea Ostiglia-Treviso, significherebbe anche riconoscimento del valore storico, civico, etico ed umano della linea stessa, la quale vide il transito di trasporti di oppositori politici e di cittadini ebrei verso i lager nazisti. La creazione, lungo la ferrovia - 118 km - di "parchi della memoria", sarebbe inoltre di grande supporto alle ricorrenze del 27 gennaio e del 25 aprile.

Pierantonio Braggio

Articolo sulla possibile riapertura della ferrovia a Cologna Veneta

retto di nuovo il peso e le vibrazioni dei treni, proprio per il cattivo stato di conservazione e la mancata manutenzione. Pertanto, parte del valore storico sarebbe andato perso ed il costo per la riattivazione sarebbe aumentato proprio per la necessità di demolire i vecchi ponti e ricostruirne di nuovi. Seppur sarebbe stata un'opportunità per il traffico merci, questa idea risultò impraticabile nello stato di fatto, ricevendo opinioni contrastanti tra loro anche a livello locale.

Irene: in che modo, all'epoca, si cercò di dare peso politico per promuovere la riapertura della ferrovia?

Federico: per avere maggior risonanza qualcuno, all'interno del comitato, promosse la teoria storica di un utilizzo della ferrovia per la deportazione nazifascista, così da avere il sostegno anche della comunità ebraica con tanto di cerimonia durante la Giornata della Memoria. Peccato che, per portare avanti questa narrazione, vennero falsificati alcuni documenti e alcune foto.

Questa azione portò inevitabilmente alla rottura interna del comitato stesso suddiviso tra chi era pronto a tutto pur di dar voce alla propria idea, costruendo an-

che delle falsità storiche, e chi invece puntava sul mostrare il reale valore del percorso, che non necessitava di narrazioni fantasiose.

Irene: a periodi alterni si sente parlare, in generale, di realizzare delle metropolitane di superficie. Se n'è parlato anche per l'Ostiglia-Treviso?

Federico: questa, a dire il vero, è stata poco più che un'idea vociferata. Esistono alcuni articoli e alcuni siti internet del periodo 2009-2013 che propongono questo tipo di riutilizzo. In particolare, è stata proposta da alcuni architetti e ingegneri che hanno pubblicato degli articoli sul padovano. La proposta prevedeva la realizzazione di un tram elettrico pensile, cioè in sopraelevata. I vantaggi citati erano il facile attraversamento delle situazioni critiche (incroci con strade), l'inquinamento ridotto rispetto alla ferrovia, ed il fatto che il tram elettrico sarebbe stato leggero e panoramico.

Seppur esistono una sorta di studi di fattibilità con disegni tecnici realizzati dagli stessi architetti, non è mai stato presentato un vero progetto da qualche amministrazione, ne è stato seriamente preso in considerazione dalla stessa regione del Veneto.

Irene: la ritieni un'opportunità persa?

Federico: sicuramente il non aver approfondito questa idea, significa che la volontà delle amministrazioni di quel periodo era nettamente diversa. Sotto questo punto di vista può essere un'opportunità persa. Sicuramente il progetto era ambizioso e sarebbe stato anche oneroso perché si parla di tram sopraelevato. Secondo il mio modesto parere era opportuno fare una valutazione più approfondita, dato che comunque alcune zone dell'Ostiglia-Treviso sono lontane da collegamenti su binario.

Certo, le domande senza risposta sono molte: il costo sarebbe stato ricoperto col solo transito di passeggeri? Il valore storico sarebbe rimasto inalterato o qualcosa sarebbe andato distrutto perché non abbastanza sicuro per un tram elettrico? Nei punti critici l'attraversamento in sicurezza sarebbe stato un problema agilmente risolvibile come dichiarato? Quanti vagoni e con quale capienza sarebbero stati impiegati in questa nuova linea? ■

© Riproduzione riservata



Kholoud El Khass
di anni 10
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

**Attraversando
o lambendo
le aree
urbane, le
greenways
sono in grado
di collegare
tra loro zone
industriali,
luoghi di
lavoro, scuole,
parchi, aree
commerciali e
servizi sociali**



**La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy**

GREENWAY TREVISO-OSTIGLIA LA RISPOSTA DI COSA SI TRATTA

In questa ottava puntata dedicata alla Ciclovía che percorre l'antico tracciato ferroviario, la spiegazione della valenza quale via-verde

Sono Kholoud Elkhass, frequento la classe 5^a della Scuola Primaria di Asparetto di Cerea, ho 10 anni e oggi ho fatto delle domande a Federico Carboni, che è venuto nella mia scuola a parlare della greenway, ovvero via verde della Treviso-Ostiglia.

Kholoud: ciao Federico si parla molto di greenway per la Treviso-Ostiglia. Cosa significa?

Federico: il termine greenway è molto utilizzato e

per comprenderne il significato dobbiamo affidarci alle pubblicazioni esistenti, cercando di trovare il denominatore comune. Le greenways, secondo alcuni libri, sono "vie piacevoli dal punto di vista ambientale". In questo senso, il termine "green", che in inglese significa "verde", indica non solo ciò che è vegetato, ma tutto ciò che è apprezzabile dal punto di vista ambientale, quindi naturalistico, paesaggistico, storico-architettonico e culturale. Di fatto quin-

di siamo circondati da greenways senza che ce ne accorgiamo.

Kholoud: esistono documenti che parlano di greenways?

Federico: certo. La "dichiarazione di Lille", sottoscritta dalle principali associazioni europee che operano sulla tematica nel settembre 2000, indica che le greenways sono "vie di comunicazione autonome riservate agli spostamenti con mezzi non motorizzati, realizzate nel quadro di



I CANTIERI DI ESPERIENZA PARTECIPATIVA

uno sviluppo integrato che valorizzi l'ambiente e la qualità della vita. Esse devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di tutte le tipologie di utenti in qualunque condizione fisica.

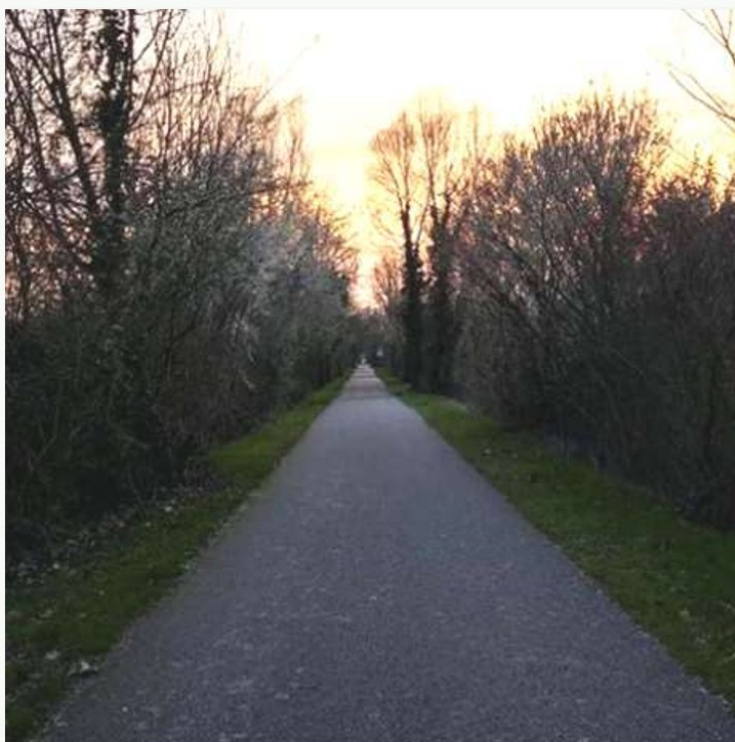
Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie di canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle greenways". Si mette quindi al centro dell'attenzione l'idea di dare alla popolazione un sistema di mobilità complementare a quello tradizionale, che permetta un movimento sicuro e gratificante non solo per le funzioni di divertimento e ricreative, ma anche per la mobilità sistematica casa/lavoro, casa/scuola, casa/servizi.

Bisogna però sottolineare che le greenways non sono delle semplici piste ciclabili, in quanto rivestono e investono vari aspetti, come la valorizzazione e la riqualificazione delle risorse naturali, la promozione di uno sviluppo sostenibile, la riqualificazione di paesaggi degradati, lo sviluppo urbanistico delle città, e si rivolgono non solo ai ciclisti ma a tutti gli utenti non motorizzati.

Kholoud: quali sono gli elementi fondamentali che caratterizzano le greenways?

Federico: gli elementi fondamentali che caratterizzano le greenways sono:

- la configurazione spaziale lineare;
- l'esclusione dei mezzi motorizzati;
- la multifunzionalità, basata sulla compatibilità spaziale e funzionale dei diversi usi e delle diverse valenze che possono coesistere tra loro (ricreative, storiche, culturali, paesaggistiche, educative, ecologiche ecc.);



- la funzione di collegamento, non solo tra gli spazi verdi, ma tra tutti gli elementi di interesse presenti sul territorio, e tra questi e la popolazione, rappresentando un'occasione di recupero e sviluppo sostenibile del territorio nel suo insieme;

- l'idea di movimento, che consente di soddisfare la crescente domanda di mobilità "lenta" sia sistematica (dettata da esigenze legate a orari precisi, come andare al lavoro, a scuola ecc.) sia non sistematica (legata allo svago e al tempo libero), lontana dall'inquinamento acustico ed atmosferico.

Kholoud: ci sono altre considerazioni da fare sulle greenways?

Federico: lo studioso J.G. Fabos specifica che "il sistema di greenways è preesistente": esiste, infatti, una rete di sentieri, strade storiche, alzaie, linee ferroviarie dismesse, strade rurali minori, che aspetta solo di essere riqualificata e rivitalizzata,

attraverso lo sforzo congiunto della popolazione, delle autorità e dell'imprenditoria pubblica e privata.

Attraversando o lambendo le aree urbane, le greenways sono in grado di collegare tra loro zone industriali, luoghi di lavoro, scuole, parchi, aree commerciali e servizi sociali. Quindi il concetto di Greenway unisce di fatto l'idea di bosco lineare a quella di pista ciclopedonale per la Treviso-Ostiglia.

Kholoud: hai qualche altra considerazione sulle greenways?

Federico: sì, la Treviso-Ostiglia è, come detto, un bosco lineare con molte piante, sia spontanee che non, da salvaguardare. Questo la rende una greenway a tutti gli effetti ■

© Riproduzione riservata



Linda Nadali
di anni 10
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

La linea è stata usata anche durante la Seconda Guerra Mondiale per motivi militari. Lo scalo merci della stazione di Aselogna è stato colpito il 31 ottobre 1944, provocando l'incendio di un vagone merci in sosta



**La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy**

OSTIGLIA-TREVISO, DA PAVENTATA CAMIONABILE A VIA CICLABILE

Nel 9° episodio, la testimonianza di Federico resa a Linda sul pericolo sventato di una strada camionabile sull'antico sedime ferroviario

Sono Linda Nadali, frequentante la classe 5^a della scuola elementare di Asparetto di Cerea, ho 10 anni e ho incontrato a scuola Federico Carbonini che mi ha raccontato della ferrovia Ostiglia-Treviso.

Linda: presentati. Come ti chiami? Quando sei nato?

Federico: sono Federico Carbonini,

sono nato il 6 gennaio del 1992 e sono di Cerea, nella provincia di Verona.

Linda: quindi sei troppo giovane per aver usato la ferrovia Ostiglia-Treviso.

Federico: sì, quando sono nato la ferrovia Ostiglia-Treviso era già chiusa da oltre venticinque anni nel mio Comune di residenza. Mi sa-

rebbe piaciuto vederla aperta, ma purtroppo non mi è stato possibile.

Linda: in che modo l'hai conosciuta?

Federico: ho conosciuto l'ex ferrovia Ostiglia-Treviso per puro caso, quando ho saputo da amici che passava anche dal mio comune di residenza. Poi ho iniziato a fare molte ricerche ed ho trovato molti documenti e foto inte-

OSTIGLIA-TREVISO DA STRADA CAMIONABILE A PISTA CICLOPEDONALE



CAMPOSAMPIERO-VIGONZA

20 giugno 2006

LA BATTAGLIA POPOLARE PER L'OSTIGLIA CICLABILE



E' la più lunga tratta dismessa

CURTAROLO. La ferrovia Ostiglia, dismessa alla fine della seconda guerra mondiale, traccia un percorso di 118 chilometri, da Treviso a Mantova, passando per 2 regioni e 5 province (Treviso, Padova, Vicenza, Verona e Mantova). Il sedime (ovvero il terreno su cui passavano i binari) di questa ex ferrovia risulta essere il tratto più lungo presente tra 15.000 chilometri di ferrovie dismesse in tutto il territorio nazionale. Il suo percorso è quindi di rilevante ambientale assoluta, dato le potenzialità che questa via, per la maggior parte immersa nel verde, offre. Il Piano della mobilità ciclabile della Regione e un accordo tra Province e Comuni prevedono la realizzazione di una ciclovia. Già realizzata e inaugurata nella zona del Parco del Sile a Treviso, l'Ostiglia ciclabile trova difficoltà a nascere nel Padovano, a causa di un recente progetto di utilizzare quel tratto di territorio per costruirvi una strada camionabile di allacciamento tra la Valsugana e la Statale del Santo. (a.b.)

Oltre cinquecento partecipanti in bici da tutto il Veneto alla manifestazione contro la camionabile a Curtarolo

Inaugurata la pista fai-da-te

Il comitato ha riattivato un chilometro dell'ex ferrovia

CURTAROLO. In bicicletta lungo l'Ostiglia in segno di protesta. Quasi 500 persone, tutte rigorosamente munite di bicicletta, si sono unite da tutta Italia al comitato Ostiglia ciclabile (attivo in collaborazione con la Faisb) per la ciclomaniestrazione che si è svolta ieri, da Camposampiero fino a Curtarolo per tornare poi a Camposampiero, allo scopo di promuovere la realizzazione della pista ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia, oggi minacciata da un progetto della Provincia di Padova che mira alla costruzione di una strada camionabile tra Campo San Martino e Curtarolo. La manifestazione di protesta ha richiamato ciclisti da Trento, Treviso, Bologna, Mestre, Venezia e Vicen-

di Alice Babolin

za, e ha visto la partecipazione del centro-sinistra regionale con i consiglieri Carlo Covi e Giovanni Gallo, del Parco del Sile, e dell'associazione mobilità dolce Comodo. Slogan della giornata: «Pedale sulla ferrovia Ostiglia, come promessa elettorale del presidente Casarín», accompagnato dalle parole del presidente del comitato Ostiglia ciclabile: «Vediamo se il nostro Comune, Curtarolo, continua a ignorarci, oppure prende atto che esiste un movimento che vuole valorizzare il nostro territorio». A prova di questo, 1.500 partecipanti alla manifestazione hanno tagliato il nastro, percorrendo il primo chilometro di pista ci-

clabile sull'Ostiglia, immersa, come per tutto il suo percorso, nel verde. La sistemazione del percorso ciclopedonale è stata interamente realizzata dal comitato. Un'inaugurazione autogestita per onorare al comune di Curtarolo, che non ci sente e non ci vuol sentire, che per realizzare la pista ci vuole poco. Niente camion, niente cemento. Una pedata di 15 chilometri complessivi quasi interamente su strada, tranne per la zona della pista ciclabile di Camposampiero e per il chilometro attraverso il verde che ricopre il sedime dell'ex ferrovia, con sosta nella zona Palazzina di Pieve, un'area verde allestita sulla riva

del Brenta. Il comitato Ostiglia ciclabile non solo ha riattivato una grande partecipazione, ma ha visto confermato il suo ruolo di sensibilizzazione nei confronti del territorio e dell'ambiente naturale: sensibilizzazione sviluppata concretamente con una petizione contro l'Ostiglia camionabile on-line, disponibile sul sito del comitato e della Federazione italiana amatori bicicletta (www.fab-online.it), che ha raggiunto in questi ultimi giorni quota 3.500 firme. Il comitato ha poi ritrovato un accordo firmato da tutti i sindaci del Padovano nell'anno 2006, con il quale la Provincia s'impegnava al recupero ambientale e al sostegno del ciclismo sull'ex linea ferroviaria Ostiglia.



Immagini della manifestazione in bici di ieri mattina

Piran

Articolo pro ciclabile e contro la strada

ressanti. Ricerche fatte sia in internet, sia negli archivi, sia sui libri ed anche chiedendo alle persone vicine.

Linda: cosa ne pensi del progetto ciclabile per l'ex ferrovia Ostiglia-Treviso?

Federico: penso che sia un progetto strategico sul quale puntare molto per tutto il nostro territorio. Credo sia l'unico progetto di riqualificazione della ferrovia sul quale puntare, anche perché è l'unico che conserva il valore storico della ferrovia.

Linda: hai dei ricordi storici? O qualcosa che sai?

Federico: ricordi storici

non ne ho, però ho delle testimonianze di qualcuno che si ricorda la ferrovia attiva e anche delle foto vecchie molto belle. La linea è stata usata per circa trent'anni nella nostra zona a partire dal 1934 (da Ostiglia a Legnago). La ferrovia era usata sia dai passeggeri sia per il trasporto delle merci.

Ad Aselogna, ad esempio, arrivava il tabacco e gli studenti usavano quel treno per andare a scuola a Legnago. La linea è stata usata anche durante la Seconda Guerra Mondiale per motivi militari. Lo scalo merci della stazione di Aselogna è stato colpito il 31 ottobre 1944, pro-

vocando l'incendio di un vagone merci in sosta.

Linda:osci chi si ricorda la ferrovia aperta?

Federico: sì, conosco qualcuno della frazione di Aselogna, dove c'è la vecchia stazione, che si ricorda la ferrovia aperta e che ha fatto ora ad utilizzarla per un breve periodo. Anche negli altri comuni ho avuto molto di parlare con qualcuno che si ricorda della ferrovia. I passaparola sono stati importanti per scoprire alcuni dettagli che magari nei documenti non si trovano.

Poi bisogna un po' fare delle verifiche perché qualcuno, nelle testimo-

I CANTIERI DI ESPERIENZA PARTECIPATIVA

nianze, aggiunge qualcosa soltanto per creare una storia che colpisce, che fa effetto. Per quello sono fondamentali i documenti certi.

Linda: perché avevano chiuso la ferrovia Ostiglia-Treviso?

Federico: l'avevano chiusa principalmente perché c'era l'idea di fare una strada nella nostra zona. Mentre la parte padovana e trevigiana l'avevano chiusa per i troppi danni causati dalle bombe della Seconda Guerra Mondiale.

Linda: la strada poi l'hanno realizzata?

Federico: no, di fatto non è mai stato nemmeno presentato un vero progetto di questa strada. Era più che altro un'idea degli enti coinvolti durata parecchi anni. Alla fine, credo che nessuno a livello locale ci credesse veramente e quindi non se ne fece nulla nella nostra zona. Intenzioni più forti invece erano nella zona padovana. Là il rischio di vedere una strada è stato veramente reale.

Linda: cosa ne pensi della strada? È un bene non averla costruita?

Federico: assolutamente sì! Ci sono strade ovunque, non ne servono altre. Ogni strada nuova è inquinamento in più. C'è un gran bisogno di piste ciclopedonali, proprio per ridurre traffico e inquinamento. Inoltre, una pista ciclopedonale aiuta il turismo del nostro territorio. Abbiamo tante bellezze da visitare. Penso che progetti come questo aiutino tutti a riemergere dalla crisi economica che abbiamo sofferto in questi ultimi anni.



Linda: perché la pista ciclopedonale si chiama Treviso-Ostiglia?

Federico: la pista ciclopedonale si chiama Treviso-Ostiglia perché hanno iniziato a costruirla partendo da Treviso. La ferrovia, in realtà, si chiamava Ostiglia-Treviso perché il chilometro 0 era a Ostiglia e dopo oltre 20 fermate arrivava a Treviso.

Tuttavia, visto che la ciclabile è un progetto di Regione del Veneto, è più corretta chiamarla Treviso-Ostiglia ora, visto che Ostiglia si trova in Lombardia, in provincia di Mantova ■

© Riproduzione riservata



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 ciclovia

Sono Nicholas Carmagnani, frequento la classe 5^a della scuola elementare di Asparetto 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**

I CANTIERI DI ESPERIENZA PARTECIPATIVA



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 ciclo-pedonale. 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.

I CANTIERI DI ESPERIENZA PARTECIPATIVA

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 riqua-



lificazione 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





Pietro Ottaviani
di anni 16
di Legnago (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

La stazione ferroviaria di Minerbe venne inaugurata il 21 aprile 1925, assieme alla stazione ferroviaria di Colonia Veneta ed alla tratta Legnago-Colonia Veneta della nuova linea Ostiglia-Treviso



La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy

SULLA LINEA OSTIGLIA-TREVISO ERA LA STAZIONE DI MINERBE

Le antiche stazioni che tornano a vivere come punti sosta per viaggiatori, non più su rotaie, ma in sella ad una salutistica bicicletta

Sono Pietro Ottaviani, ho 16 anni, frequento il Liceo Scientifico di Legnago, sono nato e cresciuto a Minerbe e da sempre mi ha incuriosito la linea Ostiglia-Treviso perché mia mamma viveva in una casa vicino alla ferrovia, per questo motivo ho chiesto a Federico Carbonini di raccontarmi della stazione di Minerbe.

Pietro: quando si iniziò a parlare di una stazione ferroviaria a Minerbe?

Federico: la possibilità che Minerbe venisse attraversata da una ferrovia è arrivata dopo il 1867, quando si ipotizzò una linea Legnago-Lonigo. Tuttavia, questa linea non venne mai realizzata, restando solo un'idea con un semplice schizzo di percorso che non mostrava nemmeno dove sarebbe stata costruita l'ipotetica stazione.

La nuova possibilità per Minerbe di avere un collegamento ferroviario è datata 1910, quando si iniziò a studiare i possibili percorsi per la nuova linea

Ostiglia-Treviso. La decisione di percorso venne presa 5 anni dopo, ma solo nel 1919 ci fu l'autorizzazione a costruire la tratta Legnago-Colonia Veneta dell'intera linea.

Pietro: quando venne attivata la stazione ferroviaria di Minerbe? Ci fu una cerimonia di inaugurazione della stazione?

Federico: la stazione ferroviaria di Minerbe venne inaugurata il 21 aprile 1925, assieme alla stazione ferroviaria di Colonia Veneta ed alla tratta Legnago-



La Stazione di Minerbe
lungo l'Ostiglia-Treviso

I CANTIERI DI ESPERIENZA PARTECIPATIVA



La stazione di Minerbe nel 1986

Cologna Veneta della nuova linea Ostiglia-Treviso. Quel giorno ci fu una solenne inaugurazione in tutte e tre le stazioni della tratta. Il quotidiano ha dedicato l'intera prima pagina a quella giornata, a dimostrazione dell'importanza che aveva per il territorio questa nuova ferrovia.

Pietro: com'era strutturata la stazione ferroviaria di Minerbe?

Federico: erano presenti un fabbricato viaggiatori a 4 assi, un magazzino merci piccolo su un piano caricatore lungo 70 metri, un locale bagni, una garitta attrezzi, una garitta con pesa da 40 tonnellate a ponte di 6 metri, una sagoma limite di carico, marciapiedi e tre binari, uno di corretto tracciato e due di sosta. Poi, attorno agli anni '60 del secolo scorso, è stato attivato anche il raccordo col consorzio ortofrutticolo.

Pietro: parlami un po' del consorzio ortofrutticolo che hai citato.

Federico: il consorzio ortofrutticolo di Minerbe è nato il 9 maggio 1959. Lo stabilimento era adiacente alla stazione di Minerbe proprio per collegarlo fin da subito alla ferrovia con un binario di raccordo dalla capacità di otto carri. I prodotti conferiti in maggior quantità erano mele e pere. Il raccordo ferroviario è stato

chiuso nel 1988, mentre l'attività del consorzio è proseguita utilizzando il trasporto su gomma.

Pietro: torniamo alla stazione ferroviaria di Minerbe. Ci sono stati danni durante la Seconda Guerra Mondiale?

Federico: Minerbe, assieme a Cologna Veneta, è stata la stazione che ha subito meno danni durante la Seconda Guerra Mondiale. Questo lo sappiamo perché vi è la cartina del 1946 che mostra l'Ostiglia-Treviso completamente chiusa, tranne la tratta che da Porto di Legnago va a Cologna Veneta proprio perché è stata l'unica zona poco colpita dalle incursioni alleate.

Tuttavia, sappiamo per certo che sono stati mitragliati alcuni vagoni-cisterna e che sono cadute alcune bombe nei pressi della stazione. Anche il passaggio a livello di Santa Croce è stato colpito. Fortunatamente non ci furono vittime durante questi attacchi. Solamente alcuni danni riparabili e un gran spavento.

Pietro: Viale Ungheria è la via chiusa che conduce alla stazione. Proprio per la sua fattezze, sembra realizzata appositamente per la stazione. È così?

Federico: sì. Inizialmente ci furo-

no diverse ipotesi su come realizzare il viale che conduce in stazione. La prima era collegare la stazione con via Santa Croce. La seconda era collegare la stazione con via Guglielmo Marconi, all'altezza del municipio. La terza era quella che poi hanno scelto, cioè unire la stazione con la chiesa e le scuole.

È stata scelta la terza opzione, anche se più lunga e quindi più costosa, per rendere la stazione più fruibile ai cittadini unendola con la piazza del paese. Il viale è stato aperto nel 1926.

Pietro: la stazione ferroviaria fino a quando è stata attiva?

Federico: la stazione ferroviaria di Minerbe è stata chiusa nel 1988. I binari sono stati tolti a ottobre del 1997, mentre la dismissione è arrivata solamente nel 2014. Tuttavia, il servizio passeggeri venne interrotto già il 2 settembre 1967. Pertanto, la stazione rimase attiva per circa altri 20 anni soltanto in regime di raccordo merci, proprio perché il consorzio ortofrutticolo necessitava del collegamento ■

© Riproduzione riservata



Samuele Berardo
di anni 15
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

**C'è un capitolo
iniziale
importante
dedicato
all'inaugurazione
della
ferrovia che
vuole mostrare
quanto era
sentita
l'Ostiglia-
Treviso a livello
locale**



**La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy**

STAZIONE DI COLOGNA VENETA ORA SI ARRIVA E SI PARTE IN BICI

12° parte del lavoro di ricostruzione della storia della ex linea ferroviaria Ostiglia-Treviso divenuta ciclovía. Il libro di Carbonini

Sono Samuele Berardo, frequento la classe 2^a dell'Ipsia Giorgi di Bovolone, ho 15 anni e ho intervistato Federico Carbonini, autore del libro "Binari a Cologna Veneta".

Samuele: sei l'autore di BINARI A COLOGNA VENETA: me lo presenti?

Federico: certamente. "Binari a Cologna Veneta" parla delle due infrastrutture su binario che storicamente hanno attraversato Cologna Veneta: l'ex ferrovia Ostiglia-Treviso e l'ex tranvia San Bonifacio-

Lonigo-Cologna Veneta. Seppur le due linee erano diverse sia da un punto di vista tecnico che storico, entrambe sono state fondamentali per lo sviluppo economico e demografico di Cologna Veneta. La quantità di foto e documenti presenti nel libro servono per evidenziare appunto l'importanza strategica delle due strade ferrate per il colognese. Nel libro sono presenti oltre 90 foto storiche, più di 20 tra cartine e disegni ed una trentina di documenti d'epoca.

Samuele: sfogliando il vo-

lume ci si imbatte in tanti dati storici, ma anche foto e documenti esclusivi: ma quanto tempo hai impiegato per scrivere questo libro?

Federico: il materiale l'ho raccolto nel corso degli anni, inizialmente senza prevedere una pubblicazione. Poi ho utilizzato i periodi di lockdown durante la crisi pandemica per scrivere e riordinare l'archivio così da poter proporre un volume appena possibile. In realtà ne ho preparati anche altri e spero, nel futuro prossimo, di riuscire a pubblicarli.



I CANTIERI DI ESPERIENZA PARTECIPATIVA



È sicuramente un arricchimento personale effettuare ricerche di questo tipo e scoprire cose nuove, ma è ancora più appagante trasformare tutto in pubblicazioni cartacee da distribuire al pubblico.

Samuele: *tra le curiosità del testo, ci sono raccolti molti diplomi d'onore all'Assuntoria, per il decoro e la cura del verde attorno alla stazione di Cologna Veneta.*

Federico: sono diplomi che venivano assegnati alle stazioni che curavano i giardini attorno al fabbricato. Un'iniziativa lodevole perché incentivava la cura del verde dando appunto un riconoscimento ufficiale. Cologna Veneta ne ha vinti parecchi e lo si evince anche dalle foto storiche che mostrano un giardino veramente curato dalla famiglia del capostazione dell'epoca.

Samuele: *si accenna anche allo stabilimento dello zucchero di Eridania.*

Federico: non potevo parlare di binari a Cologna Veneta senza un capitolo dedicato allo zuccherificio. Non solo per la sua importanza per il territorio ma anche perché lo stabilimento è stato raccordato prima con la tranvia e poi con la ferrovia. Anzi, la sua presenza è stata uno dei

motivi che ha spinto per la realizzazione di una ferrovia a Cologna Veneta. Fu **Giberto Arrivabene Valenti Gonzaga** a voler la ferrovia a Cologna Veneta anche per permettere lo sviluppo dello zuccherificio.

A lui è stato intitolato il piazzale della stazione. Purtroppo, lo zuccherificio di Cologna Veneta è stato tra i primi del territorio a chiudere. Alla fine degli anni '50 del secolo scorso ci fu la crisi della barbabietola e questo ha compromesso gran parte degli stabilimenti locali costretti quindi a chiudere.

Samuele: *quali altre particolarità sono raccolte nel tuo testo?*

Federico: c'è un capitolo iniziale importante dedicato all'inaugurazione della ferrovia che vuole mostrare quanto era sentita l'Ostiglia-Treviso a livello locale. Poi mi preme anche nominare il capitolo dedicato alla Seconda Guerra Mondiale con le incursioni alleate e i sabotaggi partigiani registrati sulla stessa linea. Infine, trovo anche interessante il regolamento per l'attraversamento del tram all'interno del centro storico. Un percorso obbligato in quanto il fiume Guà, in quel periodo, correva sull'attuale via principale del paese.

Samuele: *perché un libro sulla sta-*

zione di Cologna Veneta?

Federico: sono partito dalla linea Ostiglia-Treviso. Siccome l'argomento è troppo vasto per un libro unico, era necessario suddividerlo geograficamente. Cologna Veneta è stato il capolinea del primo tronco attivato della linea (la Legnago-Cologna Veneta aperta nel 1925). Quindi, storicamente, ho ritenuto opportuno partire da Cologna Veneta anche se non è il mio comune di residenza.

Samuele: *perché dovremmo leggere il tuo libro?*

Federico: perché io non racconto solamente dei treni che passavano. Il mio intento è quello di mostrare che la storia di una ferrovia o di una tranvia è anche molto altro. Da testimonianze di vita ad avvenimenti documentati, da peculiarità del territorio a sviluppi delle economie locali.

Solo conoscendo in maniera approfondita la storia locale è possibile progettare un futuro adeguato. Pertanto, invito tutti a richiedere una copia di questo libro ■

© Riproduzione riservata



Tommaso Chiarion
di anni 17
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

**E' stato
eseguito uno
scavo nel
tratto
interessato
dalla sede
ferroviaria, e
sono stati
aperti
parallelamen-
te a questa,
due fossi di
guardia**



La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy

LA CICLOVIA OSTIGLIA-TREVISO SULLA TORBIERA DI ASELOGNA

La 13° parte del lavoro del Cantiere Partecipativo sul progetto della valorizzazione della ex ferrovia. Qui, l'incontro con un biotopo

Sono Tommaso Chiarion, frequento la classe 4^a AT dell'Istituto ISI Da Vinci di Cerea, ho 17 anni e oggi ho incontrato Federico Carbonini e gli ho fatto qualche domanda sulla torbiera di Aselogna.

Tommaso: che cos'è la torbiera di Aselogna?

Federico: questa è essenzialmente un avvallamento terrazzato a fondo torboso lungo circa 400 metri, costituito dal fiume Menago, e si ritiene sia stato un antico corso

dell'Adige o di un ramo di questo, colmato col tempo dalla melma dei rivi e dai detriti delle vegetazioni che si sviluppavano sulle materie di colmata.

La plaga è pertanto soprattutto acquitrinosa, d'inverno è sommersa ed in estate in parte invasa da piante palustri ed in parte coltivata; essa non si presentava perciò adatta per l'impianto della sede ferroviaria nelle necessarie condizioni di stabilità.

Tommaso: come si è potuto costruire l'ex ferro-

via Ostiglia-Treviso sulla torbiera di Aselogna?

Federico: da scandagli eseguiti si era rilevato che il sottofondo era costituito da un primo strato di terreno vegetale torboso, sotto il quale giaceva un secondo strato di terreno argilloso torboso, posante su di un banco di torba melmosa, il quale a sua volta gravava su di un potentissimo banco di sabbia. In tali difficili condizioni, non essendo possibile impiantare la ferrovia su di un rilevato comune, e scartata la soluzione



I CANTIERI DI ESPERIENZA PARTECIPATIVA

proposta di costruire una platea di calcestruzzo posata su pali in cemento armato, le condizioni locali in prossimità di fiumi importanti consigliarono di eseguire il rilevato nella zona interessata dalla torbiera con materie sabbiose prelevate dall'Adige e con il metodo detto "a getto perduto".

Tommaso: in cosa consiste il metodo detto "a getto perduto"?

Federico: prima di tutto è stato eseguito uno scavo nel tratto interessato dalla sede ferroviaria, e sono stati aperti parallelamente a questa, due fossi di guardia, allo scopo di isolare la zona scavata dai terreni circostanti, in modo che la crosta tenace formata da groviglio delle radici di recente vegetazione, sotto l'azione del peso dell'argine ferroviario, non avesse ostacolato il rifluire delle sottostanti materie semifluide.

Poi sono state riportate sul detto scavo materie sabbiose prelevate da cave di prestito aperte nel greto dell'Adige, nei pressi della stazione di Legnago, e si è sopraelevata la piattaforma ferroviaria, costituendo così un sovraccarico, valutato una volta e mezzo maggiore di quello relativo al peso della massicciata d'armamento e dei treni più pesanti destinati a circolare sulla nuova arteria. Con questo argine provvisorio si è facilitato l'affondamento delle materie riportate, le quali così hanno raggiunto il fondo della torbiera od almeno hanno compresso gli strati di torba residui, costipandoli in modo



da potere renderli atti a sopportare i carichi permanenti ed accidentali derivanti dall'esercizio ferroviario.

Tommaso: ed una volta costruita la ferrovia, sono stati eseguiti altri lavori in quel tratto? Sono state necessarie ulteriori verifiche dopo il passaggio dei treni? Che risultati hanno dato?

Federico: mediante periodiche osservazioni è stato possibile verificare gli assestamenti che si verificavano nel rilevato, man mano che questo si assestava, e dopo circa un anno si è proceduto allo sbancamento dell'argine provvisorio sovrastante il piano di formazione, disponendo le materie di risulta ai lati del rilevato ferroviario, costituendo così due con-

trargini di rinfilanco, i quali, premendo sulla zona di terreno contigua al piede del rilevato stesso, impediscono il manifestarsi di abbassamenti o dissesti nel nucleo sabbioso riportato.

Sia in seguito ai risultati ottenuti con i treni di prova fatti circolare sul tronco Ostiglia-Legnago prima della attivazione del medesimo, sia in seguito all'esercizio effettuato a partire dal 28 ottobre 1934 da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nel tratto interessante la torbiera di Aselogna non si sono rilevati sensibili assestamenti nella piattaforma, il che conferma che i provvedimenti adottati per l'impianto della sede in quella zona difficile hanno corrisposto pienamente allo scopo.

Tommaso: esiste documentazione riguardante quest'opera specifica?

Federico: sì. Ne parla in maniera dettagliata, con tanto di misure e costi, l'Ing. De Martino all'interno di un numero della rivista tecnica delle ferrovie italiane del 1935. Nella stessa inserzione lui parla dell'apertura di tutta la tratta Ostiglia-Legnago, dando specifiche tecniche sul metodo di costruzione della ferrovia ■

© Riproduzione riservata





Vittoria Emiliani
di anni 15
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

**Per gli ingenti
danni derivati
dai
bombardamenti
alleati, la
tratta
Grisignano di
Zocco-Treviso
ha chiuso già
nel 1944,
dopo neanche
3 anni
dall'apertura**



**La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy**

L'OSTIGLIA-TREVISO DURANTE LA SECONDA GUERRA MONDIALE

14^a e ultima parte, del lavoro dei giovani del Cantiere Partecipativo che, con lo storico Federico Carbonini, ne ha ricostruito le vicende

Sono Vittoria Emiliani, frequento la classe 1^a BSA dell'Istituto ISI Da Vinci di Cerea, ho 15 anni e ho intervistato Federico Carbonini sulla linea Ostiglia-Treviso durante la Seconda Guerra Mondiale.

Vittoria: perché la ferrovia Ostiglia-Treviso è stata particolarmente colpita durante la Seconda Guerra Mondiale?

Federico: ci sono sia motivazioni storiche che tecniche. Intanto bisogna ricordare che a inizio '900 l'Ostiglia-Treviso era stata voluta

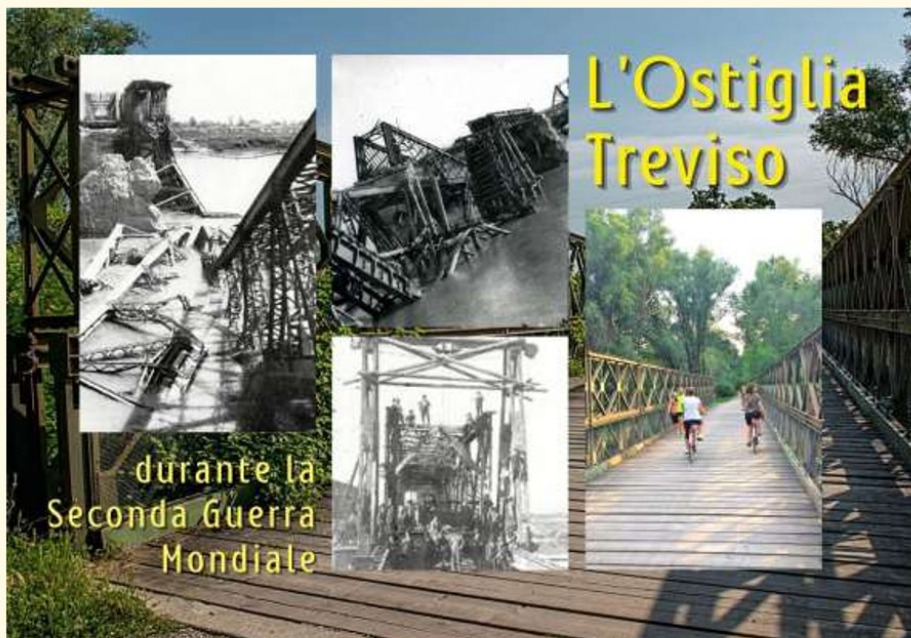
proprio per scopi militari. Di fatto era un rapido collegamento per le truppe tra l'Italia centro-meridionale ed il fronte austriaco. Durante la Seconda Guerra Mondiale, gli alleati hanno innanzitutto colpito la linea del Brennero, l'unica diretta da nord che collegava la Germania con l'Italia, passando anche per Verona e Bologna.

Distrutta quella, si sono concentrati sull'Ostiglia-Treviso, utilizzata dai tedeschi per i rifornimenti di ogni genere. Poi c'è un discorso tecnico. La ferrovia è stata

costruita tutta sopraelevata e sovradimensionata per renderla indipendente dal resto del territorio. Questo la rendeva molto più visibile dall'alto e quindi un bersaglio facile per gli alleati. Ricordo che la ferrovia, pur con singolo binario, era stata costruita pensando anche al secondo binario che di fatto non è mai stato posato.

Vittoria: quali sono i principali danni causati alla ferrovia Ostiglia-Treviso dalla Seconda Guerra Mondiale?

Federico: gli alleati, coi bombardamenti, hanno devastato gran parte dell'Ostiglia-





Treviso. Tra i principali danni, possiamo ricordare: la completa distruzione di tre caselli, delle stazioni di Orgiano, Barbarano-Villaga, Piazzola sul Brenta e Treviso centrale, ed i ponti sui fiumi Adige, Brenta e Muson dei Sassi; la parziale distruzione delle stazioni di Arsego e Ronchi di Piombino; bombardamenti agli scali di Aselogna, Grisignano di Zocco e Camposampiero. Poi ci sono altri bombardamenti e/o mitragliamenti nei pressi di altre stazioni e ponti minori.

Vittoria: ci sono stati anche interventi dei partigiani?

Federico: sì, ci sono stati diversi sabotaggi da parte dei partigiani. Praticamente minavano dei punti precisi della ferrovia e li facevano saltare per interrompere il passaggio dei tedeschi. La loro azione era molto più circoscritta ed evitavano così vittime tra i civili che venivano erroneamente colpiti dalle bombe alleate. I sabotaggi vengono ricordati poco perché appunto erano azioni meno invasive e non interessavano i centri abitati. Questo diverso modo di agire per fermare i tedeschi ha portato anche a degli attriti in quan-

to i partigiani accusavano gli alleati di distruggere i paesi uccidendo i civili anziché colpire i tedeschi.

C'erano due approcci completamente diversi lungo l'Ostiglia-Treviso. Gli alleati bombardavano dall'alto, cercando di colpire i vagoni tedeschi. I partigiani sabotavano da terra punti strategici della ferrovia per bloccare e far arretrare i tedeschi.

Vittoria: dove si possono trovare informazioni sulla Seconda Guerra Mondiale lungo l'Ostiglia-Treviso?

Federico: esistono sia alcune foto d'epoca come testimonianza, sia alcuni rapporti ufficiali, ed anche diari dei preti locali che trascrivevano le vicende. Poi ho trovato anche delle interviste fatte alcuni anni dopo. Spesso, il confronto tra le fonti ha portato a delle contraddizioni nelle quali non è semplice appurare chi ha scritto la verità. Parliamo sempre di cose successe 80 anni fa. Mentre la difficoltà, per quanto riguarda i rapporti ufficiali, sta nel fatto che sono scritti in inglese e bisogna tradurli. Poi pure gli alleati non conoscevano i nomi di tutte le singole locali-

tà; quindi, magari, genericamente scrivevano il nome del capoluogo di provincia, e questo genera un'ulteriore difficoltà perché bisogna capire quando si riferiscono realmente a quella città e quando invece all'Ostiglia-Treviso.

Vittoria: quali conseguenze ha avuto la ferrovia per via dei bombardamenti?

Federico: per gli ingenti danni derivati dai bombardamenti alleati, la tratta Grisignano di Zocco-Treviso ha chiuso già nel 1944, dopo neanche 3 anni dall'apertura! È stato veramente un periodo devastante che ha compromesso anche la riapertura ed il funzionamento del resto della linea, chiusa circa 20 anni più tardi. Di fatto una linea Ostiglia-Grisignano di Zocco era una ferrovia non completa, troncata di quasi metà del suo percorso. Era abbastanza inevitabile, visto anche l'aumento del trasporto su gomma, che si arrivasse alla chiusura anche di quel tratto ■

© Riproduzione riservata

