



Vittoria Emiliani
di anni 15
di Cerea (Vr)

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.

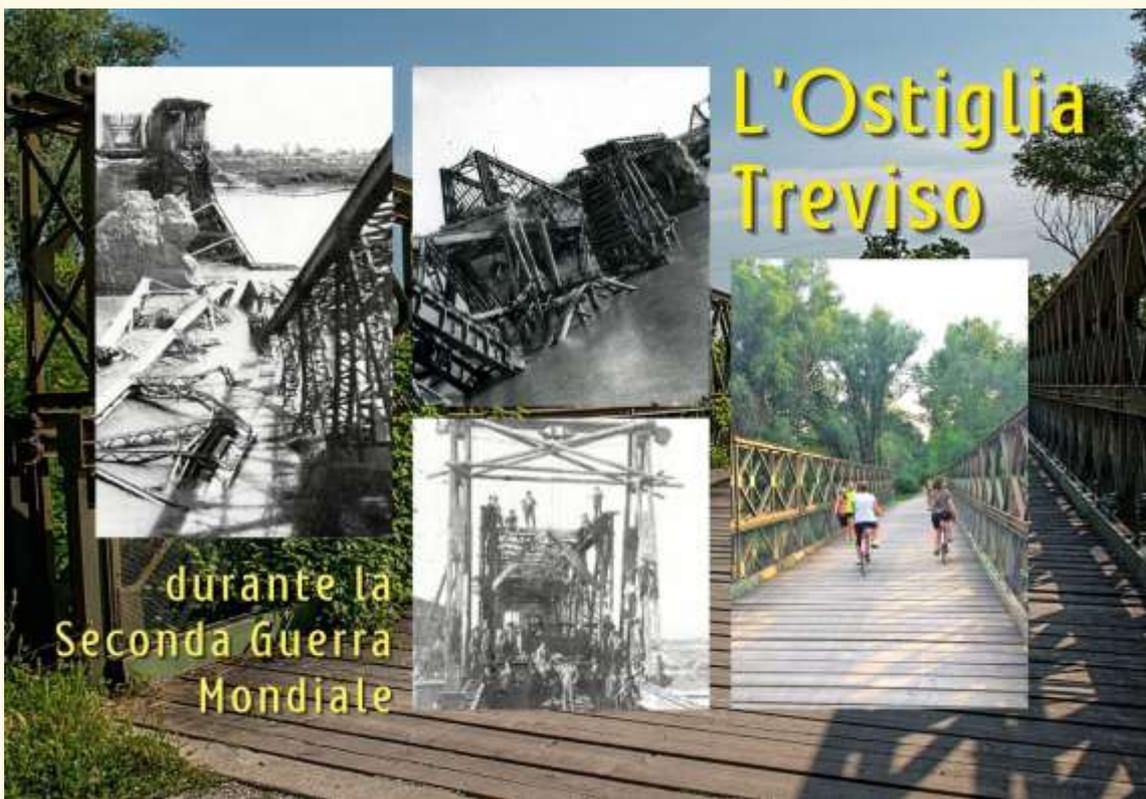
Vittoria: quali sono i principali danni causati alla ferrovia Ostiglia-Treviso dalla Seconda Guerra Mondiale?

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

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**





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

Per completare L'idrovia, per la cura dei nostri Fiumi
Per ricordare le alluvioni del 1951, 1966 e 2010

Gruppo **PER** l'idrovia



Patrocinio Comuni di
Ponte San Nicolò e
Camponogara

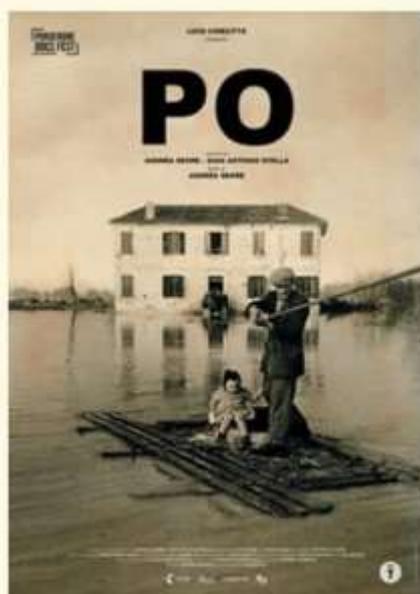


Con il contributo di



Alleanza 3.0

Consiglio di Zona di
Padova



Proiezione del docufilm di
Gian Antonio Stella
sull'alluvione del 1951

Interventi del Prof. Emerito di
Idrodinamica Luigi D'Alpaos e di
Sindaci testimoni delle alluvioni
2 novembre ore 20.30

Ponte San Nicolò - Sala Civica
Piazzale Altiero Spinelli

Abbiamo invitato, agli eventi, gli Assessori
regionali Bottacin, Marcato, De Berti



Parole e musica per l'Ambiente

Gruppo musicale The Fireplaces
6 novembre ore 16.00

Villa Sansoni Giantin

ViaCrociata 91 - Camponogara

Gli eventi sono gratuiti e si terranno con qualsiasi tempo

Vi aspettiamo!