

Treviso Ostiglia

Un progetto per le rotaie abbandonate

118

118 CHILOMETRI DELLA FERROVIA CHE TOCCA CINQUE PROVINCE

RISALE AL 1908 L'IDEA DI UNA LINEA DIRETTA TRA IL MANTOVANO E IL TREVIGIANO

La ciclopista più lunga



«Sarà l'itinerario italiano di maggior sviluppo»

ANTONIO DALLA VENEZIA
Presidente nazionale della Fiab

LEX FERROVIA. Prende corpo l'idea di trasformare il tracciato dismesso da molti anni in una lunghissima pista ciclabile e pedonale

Viandanti in bici sui binari perduti

Le province di Padova e Treviso hanno già investito molto. Vicenza invece è in forte ritardo su decisioni e iniziative

Claudia Milani

Un secolo fa si cominciò a parlare dell'Ostiglia-Treviso, la linea ferroviaria che avrebbe dovuto unire, come titolavano i giornali di allora, "il cuore del Veneto". Ma quei 118 chilometri di rotaie, che, partendo dalle rive del Po, si snodavano lungo le province di Verona e Vicenza, sino ad arrivare nel Padovano e a Treviso, non ebbero un grande successo. Dopo la seconda guerra mondiale i binari furono abbandonati, le fermate lasciate in uno stato d'incertezza totale che le rese spesso punti di ritrovo malfamati o rifugi di fortuna. Cent'anni dopo, il sogno di molti è di far rivivere quel vecchio tracciato, ristrutturando i quaranta caselli e le quindici stazioni, valorizzando le aree d'interesse storico - paesaggistico e culturale, creando opportunità di sviluppo per le aziende agrituristiche, le fattorie didattiche e i bed&breakfast. Non si tratterà di una nuova ferrovia, ma di una pista ciclabile, destinata a diventare una delle più importanti d'Italia e a collegarsi con le grandi vie europee.

A Mantova, Padova e Treviso non è semplicemente un'utopia. Le tre province, infatti, hanno dato il via ai lavori, rendendo già utilizzabili alcuni tratti del percorso. Diversa la situazione, invece, a Vicenza e a Verona. Il tema è stato più volte discusso, sono state avanzate idee ed ipotesi eppure, per ora, nulla di concreto è stato fatto. Questo stallo ha spinto l'associazione Fiab-Tuttinbici e il comitato OstigliaCiclabile a promuovere, proprio nel Basso Vicentino, l'ultima edi-

zione dell'Ostiglia Day. «Alcune proposte e decisioni avanzate dagli amministratori di Vicenza e Verona - spiegano gli organizzatori - sembrano non tener conto dell'unicità del bene. Le più importanti associazioni venete aderenti alla Fiab sono convinte che solo il confronto con le amministrazioni locali e una visione condivisa possano generare opportunità di realizzazione».

A Treviso i primi interventi di recupero sono già iniziati e oggi sono fruibili come pista ciclabile alcuni chilometri del vecchio tracciato ferroviario. «Il nostro - spiega il presidente provinciale Leonardo Muraro - è un progetto particolare che mira alla valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storiche del Parco naturale regionale del fiume Sile. Puntiamo quindi ad unire una rete di percorsi esistenti o in fase di completamento sia ad est che ad ovest della città. Il Trevigiano vanta oggi oltre due milioni di visitatori all'anno - continua - quindi è nostra intenzione investire sul turismo e sulle risorse ad esso legate. Per questo desideriamo che le altre province diano il via ai lavori dell'Ostiglia-Treviso. L'ideale sarebbe poterla concludere nel giro di qualche anno».

A buon punto anche Padova. La Regione ha stanziato 872 mila euro per finanziare il primo stralcio, sostenuto dall'Intesa programmatica d'area (Ipa) fra i comuni del Camposampierese. La Provincia ha già acquistato la tratta ricadente nel suo territorio. «Prevedo che entro settembre sarà pronto il progetto esecutivo - sottolinea il presidente della Provincia Vittorio Casarin - all'inizio



Una delle ultime manifestazioni pro Ostiglia ciclabile

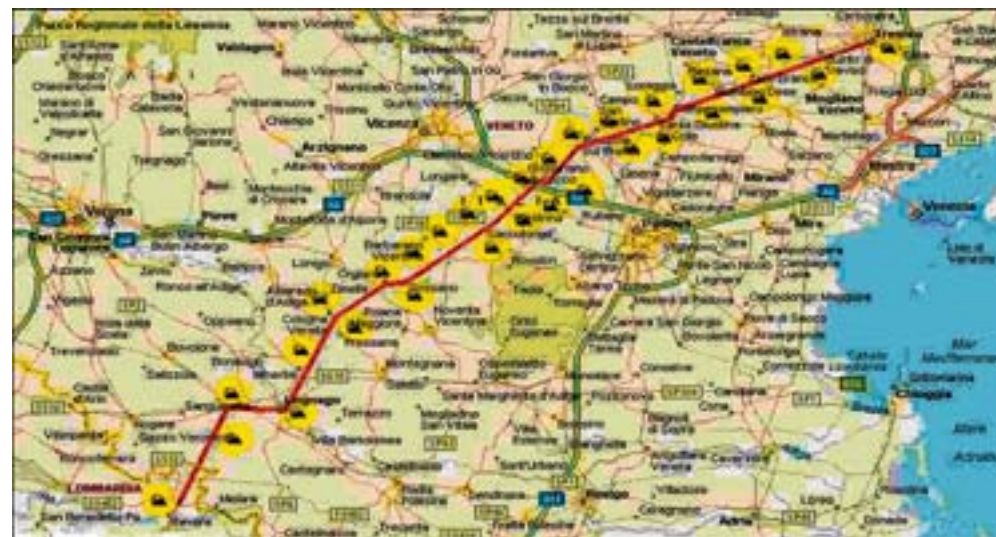
del 2009 potremo procedere con i lavori. Quest'opera s'inserirà nei grandi circuiti internazionali e potrà avere grande risonanza, attirando un crescente numero di turisti». Padova pensa in grande. «Il nostro obiettivo - conclude - è quello di ristrutturare anche le nove stazioni che si trovano lungo la ferrovia creando ostelli, punti di ristoro e persino musei».

E Vicenza? Il ritardo rispetto alle province limitrofe è evidente, il rischio è che l'opera rimanga incompleta e che, quindi, perda gran parte delle sue intrinseche potenzialità. «Il tema delle piste ciclabili - considera l'assessore provinciale alla mobilità Costantino Toniole - è stato trascurato dalla passata amministrazione, ma è

nostra intenzione recuperare il tempo perduto. Abbiamo già stanziato fondi per la realizzazione di alcune opere.

Qualche giorno fa è stato sottoscritto il protocollo d'intesa per la ciclopista e il sentiero naturalistico nel Comune di Enego. Per quanto riguarda l'Ostiglia-Treviso il dialogo, recentemente iniziato con i vari comuni interessati, dovrà essere intensificato nei prossimi mesi, condividendo soprattutto la fase progettuale».

I sindaci dei paesi interessati spingono da tempo per la sua realizzazione. Da anni se ne discute: l'incontro del Patto territoriale dell'Area Berica, fissato proprio per oggi, vede la pista ciclabile tra i vari punti all'ordine del giorno. ♦



Il tracciato della Ostiglia-Treviso con evidenziata le posizioni delle stazioni e dei caselli



La costruzione della ferrovia a Pieve di Curtarolo negli anni Venti. COLLEZIONE FRANCO NAVE



Puntiamo a unire una serie di percorsi esistenti per valorizzare le risorse naturali

LEONARDO MURARO
Presidente Provincia di Treviso



Il nostro obiettivo è ristrutturare le nove stazioni per creare ostelli

VITTORIO CASARIN
Presidente Provincia di Padova



Dobbiamo recuperare il tempo perduto dialogando con i Comuni

COSTANTINO TONIOLE
Assessore Provincia di Vicenza

LA STORIA. Serviva a collegare rapidamente la riva del Po alla stazione di Treviso

Una linea strategica in tempo di guerra

Completata alla fine degli anni Trenta nel '44-'45 venne più volte bombardata dagli alleati

Una linea strategica, per poter trasferire in modo rapido le truppe in caso di guerra contro l'Austria - Ungheria.

Questa la ragione che spinse il Governo italiano a costruire l'Ostiglia - Treviso. Un progetto ventilato già nel 1908 e che prevedeva il collegamento dal paese mantovano, posto sulla riva destra del Po, alla stazione di Treviso centrale, passando per Legnago, la Riviera Berica, Grisignano di Zocco e Camposampiero. A sostenere l'opera ferroviaria furono soprattutto alcuni parlamentari veneti, in prima fila il deputato del collegio Cittadella - Camposampiero, Leone Wollemborg: nella ferrovia, miracolo tecnologico



Un treno merci fermo alla stazione di Minerbe. COLLEZIONE FRANCO NAVE

di quegli anni, videro infatti importanti opportunità di sviluppo commerciale. L'idea fu accantonata con lo scoppio della prima guerra mondiale e ripresa solo qualche tempo dopo la fine del conflitto. Per la sua completa realizzazione, però, ci vollero molti anni ancora. Alla fine degli anni '30, quando incombeva la seconda guerra mondiale, fu terminata l'ultima sezione, quella di Camposampiero-Treviso. Porta Santi Quaranta. La linea tuttavia ebbe una vita molto breve, perché nel 1944-45 fu più volte bombardata dagli alleati.

Anche nel periodo in cui fu attiva, inoltre, funzionò più da infrastruttura bellica per le merci che come mezzo per trasportare persone. Dopo l'armistizio l'esercito americano riattribuito immediatamente la tratta tra Quinto di Treviso e Treviso Porta Santi Quaranta; sembrava che i lavori di ripristino dovessero immediatamente riprendere, invece si conclusero con un nulla di fatto. Solo il tratto tra Legnago e Grisignano di Zocco fu reso funzionante, ma anche in questo caso il collegamento ferroviario ebbe breve durata. ♦ C.M.

IL FUTURO. Parla il presidente nazionale degli Amici della bicicletta

«Adesso c'è il serio rischio che l'opera resti incompiuta»

«L'opportunità è unica: creare il circuito ciclo-pedonale più lungo d'Italia, attraversando cinque province. Il rischio attuale, però, è che l'opera rimanga incompiuta. Mentre Padova e Treviso sono già in una fase avanzata, nel Vicentino e nel Veronese, nonostante gli amministratori locali abbiano dimostrato sensibilità ed attenzione al progetto, non vi è ancora nulla di concreto»: Antonio Dalla Venezia, presidente nazionale Fiab (Federazione italiana amici della bicicletta) e tra i primi sostenitori dell'Ostiglia-Treviso, non nasconde il timore per il futuro dell'opera. «È necessario - continua - che, da parte delle Province, vi sia un forte sostegno economico, così come ha fatto Padova. È impensabile, infatti, che i piccoli centri interessati possano sobbarcarsene i costi. L'itinerario completo è previsto nel Piano regionale, quindi non dovrebbe trovare ostacoli.



Anche la stazione di Sossano è in stato di abbandono. FOTO MILANI

Il problema potrebbe sorgere laddove, come nel vicentino, esistono progetti antecedenti, riguardanti strade ed autostrade, che interessano l'ex tratto ferroviario». La Fiab organizza da anni iniziative, manifestazioni ed incontri di sensibi-

lizzazione quali l'Ostiglia Day che, nell'ultima edizione, ha visto come tappa finale e punto d'incontro di tutti i ciclisti Orgiano. L'appuntamento del 18 maggio è stato rovinato dal maltempo: sarà quindi ripetuto il 21 settembre. ♦ C.M.