

UNA GRANDE PISTA
CICLOPEDONALE



LA STORIA

Nata per la guerra, distrutta dalle bombe

L'idea di costruire una nuova linea ferroviaria che avvicinasse il cuore della pianura padana con il Veneto viene lanciata nei primi anni del Novecento dallo stato maggiore dell'esercito, convinto dell'importanza strategica che essa avrebbe avuto in caso di guerra con l'Austria.

All'epoca l'Austria era una potenza alleata, ma nonostante ciò aveva provveduto al concentrazione di forti guarnigioni nei pressi del confine d'Italia.

Il progetto incontrò all'inizio le perplessità del governo e dei vertici militari, convinti che un raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Padova sarebbe risultato sufficiente per un rapido trasporto delle truppe.

Favorevoli, invece, alcuni parlamentari veneti, a cominciare da Leone Wollemborg, deputato del collegio Cittadella-Camosampiero, sicuri che la nuova linea ferroviaria avrebbe offerto nuove opportunità commerciali per il territorio attraversato.

Alla fine fu stabilito che la nuova ferrovia dovesse collega-

re il Comune di Ostiglia, vicino a Mantova, con Treviso, attraversando le province di Mantova, Verona, Vicenza, Padova.

Il 10 maggio 1908 Camposampiero ospitò una riunione di Comuni, Province e Camere di Commercio interessati all'iniziativa.

Il progetto fu sospeso allo scoppio della Prima guerra mondiale venne completato solo nel 1920, mentre per vederne completata la costruzione si dovette attendere fino alla fine degli anni Trenta, quando incombeva l'inizio della Seconda guerra mondiale.

Negli anni 1944 e 1945 la linea ferroviaria fu pesantemente danneggiata da bombardamenti aerei eseguiti dall'aviazione dei Paesi alleati. Furono presi di mira soprattutto i principali ponti sui fiumi e le stazioni di incrocio con altre linee ferroviarie. In seguito, a causa dei gravi danni subiti, la linea fu definitivamente dismessa.

Ex Ostiglia, al via ai lavori per la pista

Il primo stralcio da Piombino Dese a S. Giorgio delle Pertiche. Venti chilometri per una spesa di 1,9 milioni di euro

Diciamo sottovoce, perché l'esperienza consiglia prudenza, ma in questi giorni si sta consumando l'ultimo passaggio, quello dell'affidamento dei lavori per la costruzione della pista ciclopedonale dell'ex Ostiglia.

Il via libera al cantiere riguarda il tracciato che interessa il Camposampierese: da Piombino Dese a San Giorgio delle Pertiche, attraverso i Comuni di Trebaseleghe, Loreggia, Camposampiero e Santa Giustina in Colle.

In tutto poco più di venti chilometri, con interventi che riguardano il taglio della vegetazione e la pulizia dell'area, il tombinamento dei fossati, la bonifica dei residuati bellici, la costruzione di quattro nuovi ponti e la manutenzione di quelli esistenti.

La pista, di tre metri e con banchine laterali di venticinque centimetri, sarà asfaltata, e una volta completata (il cantiere dovrebbe durare una decina di mesi) si congiungerà con il tratto già esistente che arriva a Quinto di Treviso).

Il tutto costerà un milione 900 mila euro; cifra garantita da un contributo della Provincia di Padova pari a un milione di euro e da 900 mila euro dalla Regione all'ipa del Camposampierese. Il progetto è firmato dallo studio di architettura e urbanistica Cavallin Associati di Camposampiero.

Nell'autunno dell'anno prossimo si

potrebbe realizzare un sogno inseguito da almeno un ventennio, entrato a metà degli anni Novanta tra gli obiettivi della Provincia. All'inizio del Duemila si fece strada l'idea, poi accantonata, di utilizzare l'ex ferrovia Ostiglia come circonvallazione per togliere il traffico pesante dai centri abitati più importanti.

Nel 2005, comunque, la Provincia di Padova riesce a trovare il filo di un complicato iter burocratico e acquistare il sedime dell'ex ferrovia militare. Sei anni dopo l'ex Ostiglia si appresta a diventare un suggestivo percorso ciclopedonale.



COSI' L'EX FERROVIA DOPO 65 ANNI DI ABBANDONO

L'Ostiglia, dopo anni di completo abbandono, conserva quasi intatto il rilevato con sezione trasversale trapezoidale, costruito con terra di campo e massicciata sommitale con ciottoli del fiume Brenta.

A causa dei bombardamenti e dello stato di abbandono, numerosi ponti e manufatti che davano in origine continuità al percorso sono stati abbattuti o rimossi. Basti pensare che nel tratto in progetto lungo circa venti chilometri sono presenti venticinque intersezioni con strade di livello Comunale o Provinciale e ventiquattro intersezioni con strade private.

Numerose sono, comunque, le infrastrutture rimaste, costituite da ponti in muratura, tombini, muri di sostegno e ponti a travata metallica, che in qualche caso sono ancora utilizzati per il passaggio dei mezzi agricoli.

Le scarpate ospitano per la maggior parte del tracciato una fitta vegetazione che contribuisce a mantenerne la stabilità.

Le specie arboree e arbustive maggiormente frequenti lungo le scarpate e, saltuariamente sulla sommità dell'itinerario, sono i salici (princi-

palmente *Salix alba*), i pioppi (*Populus nigra* e *Populus alba*), e gli ontani (principalmente *Alnus glutinosa*), nelle aree caratterizzate da maggiore presenza d'acqua (rogge, fossi, ecc), gli aceri, i noccioli, gli olmi, le robinie (*Robinia pseudoacacia*) abili colonizzatrici degli ambienti abbandonati e specie pioniera nelle zone caratterizzate da pendenze (quali ad esempio le scarpate ferroviarie) e l'ailanto (*Ailanthus altissima*), anch'esso abile a sfruttare le aree abbandonate. Tra gli arbusti si rileva la presenza dei ligustri, dei viburni, della sanguinella e del rovo.

Nel complesso, quindi, la biodiversità vegetazionale di questo corridoio ecologico, che nel tempo è stato lentamente ricolonizzato da vegetazione naturale sia arborea che arbustiva ed erbacea, è notevole.

Dall'alto, specialmente nella stagione estiva, quando la vegetazione è rigogliosa, il "nastro" verde dell'Ostiglia si distingue nettamente sulla tessitura delle coltivazioni costituendo una immensa siepe che si assume ad ogni stagione diverse colorazioni e tonalità.