

IL GAZZETTINO PD 19

## L'INTERVENTO

L'ex ferrovia Ostiglia-Treviso  
pista ciclabile o camionabile?

Il consigliere regionale dei Verdi, Gianfranco Bettin, ha presentato un'interrogazione alla Giunta veneta per capire come sia possibile "che finanziamenti dedicati all'acquisto di sedime per piste ciclabili siano utilizzati dalla Provincia di Padova per una superstrada". «La pista ciclabile - afferma Bettin - è quella che dovrebbe essere realizzata sul tracciato dell'ex ferrovia Treviso-Ostiglia che attraversa le province Treviso, Padova, Vicenza e Verona ed è la ferrovia dismessa più lunga d'Italia: oltre 100 km di tracciato della larghezza media di 5,5 metri».

«La Regione Veneto - ricorda Bettin - ha previsto un contributo agli enti pubblici interessati all'acquisto del sedime da utilizzarsi esclusivamente "per la realizzazione di un percorso ciclabile" riconoscendo che la ferrovia dismessa potrebbe rappresentare una risorsa strategica per il territorio in termini di offerta ambientale per la promozione turistica e per il tempo libero. L'Ente parco Sile e la Provincia di Padova hanno ottenuto nel 2001 ciascuno un finanziamento regionale di 1800 milioni delle vecchie lire. L'Ente Parco li ha utilizzati per realizzare i primi 4 km di percorso, mentre la provincia di Padova non ancora investito la quota assegnata. Anzi ha approvato in via preliminare una variante stradale nel Comune di Curtarolo per collegare la statale del Santo alla statale Valsugana utilizzando la provinciale n. 10 Desman che insiste, in buona parte, proprio sull'ex ferrovia, rendendo, in tal modo, impossibile la sua destinazione a pista ciclabile».

\*\*\*\*\*

Sul territorio di dieci comuni padovani (Campodoro, Piazzola sul Brenta, Campo San Martino, Curtarolo, San Giorgio delle Pertiche, Santa Giustina in Colle, Camposampiero, Loreggia, Piombino Dese, Trebaseleghe) passa una ferrovia militare, dismessa da decenni, chiamata Ostiglia-Treviso, la cui esistenza, per la verità, è largamente sconosciuta ai più. Sicuramente siamo passati spesso in macchina sotto la ferrovia. La ferrovia Ostiglia-Treviso è lunga complessivamente 116 chilometri. Il tratto che interessa i dieci comuni padovani è lungo circa trenta chilometri. Essa ha una storia molto interessante alle sue spalle. Il principale promotore della sua progettazione e della sua costruzione è stato il deputato veneto del collegio Cittadella-Camposampiero, Leone Wollemborg, un ebreo che è stato il diffusore in Italia del sistema delle casse rurali poi fatto proprio e diffuso dal movimento cattolico. In un grande discorso pronunciato alla Camera dei deputati nel giugno del 1908, a illustrazione di un emendamento firmato da cento deputati, Leone Wollemborg illustrò le ragioni economiche, commerciali e militari che motivavano la creazione della nuova ferrovia. Intervenne nella discussione anche Giovanni Giolitti. La costruzione della Ostiglia-Treviso fu autorizzata in seguito con Regio decreto luglio 1919 n. 1358, quando le ragioni militari della sua costruzione probabilmente erano venute a cadere. Poi ci fu la seconda guerra mondiale e sulla ferrovia cadde una enorme quantità di bombe. Una cosa è certa: la ferrovia Ostiglia-Treviso è un grande patrimonio che abbiamo ricevuto in eredità anche in provincia di Padova. La decisione più sbagliata è quella di lasciarla lì completamente abbandonata, inutilizzata. Ovviamente la linea che è stata seguita è proprio questa. Non si è presa nessuna decisione. Per la verità l'attuale onorevole Andrea Colasio, a suo tempo, quando era assessore alla Provincia di Padova ha commissionato allo studio Cavallin associati di Camposampiero un bellissimo progetto

di recupero della ferrovia come percorso ambientale riservato alle biciclette. È evidente che la responsabilità del tratto della Ostiglia-Treviso che passa nei dieci comuni dell'Alta padovana spetta alla Provincia. C'è un assessore in Provincia che abbia manifestato un minimo di interesse nei confronti del vecchio progetto ambientalista relativo alla Ostiglia-Treviso? Non ci sembra. Ma se esiste, che batta un colpo. Per favore, eviti di venirci a raccontare la fiaba che se il progetto Cavallin-Colasio è stato insabbiato questo dipende dall'azienda delle ferrovie o da quella che deve vendere il patrimonio ferroviario dismesso. Roma è uno dei tantissimi alibi che viene usato dagli amministratori locali per giustificare le loro pigri- zio o la loro incapacità di programmare il territorio. La storia della Ostiglia-Treviso ci è venuta in mente nel momento in cui si discute l'Orbitale proposta dal presidente Vittorio Casarin. A sentire molti amministratori locali padovani e veneti sembra che la richiesta più urgente sia quella di nuove strade. Non è vero. Ma vogliamo far finta che sia così. Capisco anche che il progetto Cavallin-Colasio di recupero ambientalista della Ostiglia-Treviso sia espressione di una cultura ambientale che molto raramente è fatta propria dagli amministratori locali padovani. Non si potrebbe molto banalmente riconvertire i trenta chilometri della ferrovia nel territorio padovano in una strada? So benissimo che questa proposta non piacerà all'onorevole Andrea Colasio. Ma fra il progetto culturalmente così avanzato dell'onorevole Colasio e l'abbandono totale in cui la ferrovia, una risorsa preziosa, si trova adesso, è possibile che non si trovi una via intermedia o, come si dice, una mediazione intelligente? Quanti piagnistei dovremo sentire da parte di uomini politici e amministratori locali? Cosa dovremo sentire sullo spreco, sulla dissipazione del territorio, prima di vederli intervenire e prendere una decisione sulla Ostiglia-Treviso?

Elio Franzin