

L'OPINIONE

**I RITARDI CULTURALI SULL'OSTIGLIA-TREVISO**di **ELIO FRANZIN**

La Ostiglia-Treviso è una ferrovia militare, abbandonata da decenni, che attraversa dieci comuni dieci dell'Alta Padovana: Campodoro, Piazzola sul Brenta, Campo S. Martino, Curtarolo, San Giorgio delle Pertiche, Santa Giustina in Colle, Camposampiero, Loreggia, Piombino Dese Trebaseleghe. Dieci comuni non sono pochi. Nel 1968 il grande urbanista Luigi Piccinato aveva previsto di utilizzarla come strada. Tanto per cambiare neanche questa intelligente indicazione dell'urbanista padovano è stata accettata dai nostri amministratori locali, i quali dovrebbero spiegarci le ragioni di tale rifiuto, dopo decenni di campagna denigratoria contro i progetti di Piccinato. Sono passati gli anni. E' cambiata la cultura e la Provincia di Treviso ha deciso di utilizzare il tratto della Ostiglia-Treviso che attraversa la Marca Trevigiana come pista ciclabile che sarà inaugurata domenica prossima. Sulla stessa ottica si è mosso il comune padovano di Camposampiero. La Regione del Veneto ha già deciso dei finanziamenti per la utilizzazione della Ostiglia-Treviso come pista ciclabile.

Non c'è neanche l'alibi della mancanza di soldi. E' evidente che ormai non è più possibile utilizzare la Ostiglia-Treviso come percorso stradale. E' una occasione perduta. Sarebbe stata una alternativa all'orrenda Orbitale del trio Casarin-Galan-Zanonato. L'orbitale è un esempio da manuale di antiurbanistica, di quelli citati da Piccinato come, per esempio, l'anulare di Roma. L'orbitale padovana significa sviluppo a macchia d'olio della città di Padova, speculazione immobiliare a go-go, frattura fra il centro urbano e la campagna.

A questo punto l'architetto Mario Bataillard e il Comune di Cutarolo, propongono di utilizzare come strada di una parte del tratto della ferrovia Ostiglia-Treviso. Eh no! Questa proposta non può essere coperta con il vecchio progetto di Piccinato. Piccinato, avrà avuto anche qualche difetto, ma deve essergli riconosciuta almeno la sua coerenza e la sua chiarezza concettuale. La nuova destinazione della ferrovia Ostiglia-Treviso deve essere unitaria, unica e coerente. La sua destinazione come pista ciclabile ormai già avviata dal Parco del Sile e dal comune di Camposampiero deve essere rispettata. La ferrovia poteva essere usata come percorso stradale (proposta Piccinato, occasione perduta) o come percorso ciclabile (soluzione della Provincia di Treviso e di Camposampiero). L'una esclude l'altra. E' evidente che la soluzione della pista ciclabile comprende anche la creazione di aree ambientali di rispetto, recupero di edifici, ecc.ecc. La frantumazione del progetto pista ciclabile vanificherebbe quanto si sta già facendo in provincia di Treviso e quanto sta facendo il Comune di Camposampiero. Un minimo di rispetto per un progetto culturale coerente è obbligatorio. Tutti e dieci i comuni dell'Alta Padovana dovrebbero sentire la necessità di incontrarsi, di coordinarsi e di realizzare, in tempi brevi, la pista ciclabile dell'Alta Padovana.

Anche nel caso della Ostiglia-Treviso dobbiamo registrare, con vero dispiacere, il ritardo culturale della Provincia di Padova che dovrebbe invece imparare da quella di Treviso. In fondo la distanza fra le due provincie che hanno in comune le sorgenti del Sile non è così grande. L'architetto Mario Bataillard, uomo di grande esperienza professionale, dovrebbe e potrebbe dare il buon esempio. Egli appartiene certo ad una generazione di professionisti per i quali la tutela dell'ambiente non era prioritaria. Ma adesso lo è diventata. Il problema non è quello di dimostrare che in Italia e a Padova ci sono degli ambientalisti che spesso si dimostrano dei dilettanti o degli sprovveduti. Sarebbe troppo facile. All'architetto Bataillard chiediamo di diventare lui un ambientalista, un difensore dell'ambiente. Nella difesa dell'ambiente c'è posto e gloria per tutti.

Elio Franzin