

Viaggio sulla ferrovia fantasma

UN LIBRO, UNA STORIA. Il prezioso volume realizzato da Enrico Bassi sarà presentato domani pomeriggio a Barbarano

La vicenda della Ostiglia-Treviso interseca per lunghi tratti il territorio vicentino e consente una lettura del "come eravamo"

Qualcuno l'ha chiamata Ferrovia fantasma, perché è rimasta in esercizio pochi anni; altri Linea militare, perché l'ha voluta lo Stato maggiore dell'Esercito. Pochi la conoscono, nessun libro ne parla. L'ultimo treno ci ha viaggiato più di 40 anni fa, ma ci sono ancora molte sue tracce, anche nel Vicentino, sulla Riviera Berica: stazioni, caselli, opere d'arte disarmate; un passaggio a livello s'incontrava fra Colzè e Montegalda; sulla statale 11, prima di Barbano, c'è ancora un cavalcavia. Si parla addirittura di utilizzare il sedime per creare una pista ciclabile, la più lunga d'Italia, con 116 chilometri fra i due capolinea.

Enrico Bassi, un tecnico di Noventa con la passione dei "binari perduti", con il suo libro *Obiettivo militare: la Ferrovia Ostiglia - Treviso* riempie un vuoto nella storiografia ferroviaria e offre un interessante spaccato sulle vicende della Bassa. Dopo essersi fatto le ossa con il libro sulla *Vicenza - Noventa - Montagnana*, ha dovuto affrontare un lavoraccio per arrivare a questa nuova pubblicazione, che sarà presentata domani a Barbarano alle 15.30 al B&B La Vecchia Stazione con Evaristo Principe, ingegnere delle Ferrovie dello Stato, e Mattia Veronese.

Il lavoro non è stato semplice per la scarsità di notizie al riguardo: Bassi ha consumato le ferie per rovistare in archivi e musei, ministeri e uffici delle Fs, cercare testimoni e protagonisti dai quali farsi raccontare le vicende. Dalle sue ricerche ha tirato fuori una enorme quantità di notizie, fotografie, grafici, cartine, orari, disegni e tabelle, cronache dell'epoca e testimonianze, che possono soddisfare tanto gli appassionati di cose ferroviarie quanto i cultori di storia locale. Il libro, realizzato in collaborazione con l'associazione *Binari dimenticati*, è diviso in tre parti. Le prime due sono dedicate ai due nodi agli estremi della ferrovia, Treviso e Legnago, la terza racconta le varie fasi della costruzione.

Si cominciò anche qui a fine '800, con le richieste di Comuni e Province per ottenere la ferrovia, con le consuete beghe campanilistiche sui tracciati. Ma il via alla Ostiglia - Treviso non arrivò in accoglimento delle loro richieste, ma su indicazione delle autorità militari, che nel 1908 le davano una grande importanza strategica per assicurare trasporti rapidi di truppe e materiali verso il Nordest. Il progetto fu approvato nel 1915, ma si cominciò a lavorare solo a guerra finita.

Nel 1925 fu aperto il primo tratto, Legnago - Cologna, tre anni dopo il treno arrivò a Grisignano sulla Milano - Venezia (la stazione si chiamava Pojana di Granfion). Per andare a Sud, a Ostiglia, appena sotto il Po, dove arrivavano i binari da Bologna, si dovette aspettare il 1934. Nel 1941 il completamento da Grisignano a Treviso, che ebbe vita brevissima: distrutto dai bombardamenti, rimase in esercizio meno di tre anni e non fu mai ricostruito.

Riparati i danni di guerra, la linea fu riaperta solo fra Grisignano e Ostiglia; i collegamenti erano assicurati dalle Littorine, quattro corse al giorno. Nel 1965 fu chiuso il tratto Legnago - Ostiglia, due anni dopo anche il resto. La fine fu decretata dallo scarso traffico, dovuto soprattutto alla lontananza delle stazioni dai centri abitati; nel Vicentino erano a Orgiano, Sossano, Barbarano/Villaga e Villaganzerla, con fermate a Nanto e Colzè. Per andare da Vicenza a Barbarano ci volevano 40 minuti, con cambio treno a Grisignano. Nei primi anni ci fu un vivace traffico merci, alimentato dai prodotti agricoli di una zona molto fertile, andato via via scemando per la concorrenza del trasporto su gomma. Della vecchia ferrovia rimase in esercizio, fino al 1987, come raccordo merci, il tratto Legnago - Cologna.

Le previsioni dei progettisti furono azzeccate per il traffico militare, tanto che Enrico Bassi definisce la Treviso - Ostiglia "ferrovia militare". Soprattutto dopo l'8 settembre '43 fu

percorsa da un intenso traffico di treni militari tedeschi, che portavano armi, munizioni e rifornimenti al fronte più a Sud. Sembrava che i bombardieri alleati non si fossero accorti di questa ferrovia persa in mezzo alle campagne, risparmiata a lungo dalle bombe; e i tedeschi ne approfittarono, per mandare a sud pesanti convogli, favoriti dalle buone condizioni di armamento. Ma quando gli Alleati se ne accorsero, fu la fine per ponti, stazioni e impianti, soprattutto nel tratto fra Grisignano e Treviso.

Dino Biesuz