



### **Nascita e finalità del Comitato Civico “*Una stazione per Cologna Veneta*”**

Il Comitato Civico “*Una Stazione per Cologna Veneta*” nasce nell’ottobre 2008 per dare voce alle richieste sempre più pressanti dei cittadini dei comuni della Bassa Veronese di ottenere un sistema di collegamenti con il Capoluogo più economico, sicuro, rapido e meno inquinante di quello su gomma. Si richiede pertanto il ripristino della ferrovia Legnago-Cologna, inattiva di fatto dal 1987, ed ultimo tronco a chiudere della grande ferrovia Ostiglia-Treviso, varata nel 1925. Tale richiesta interessa altresì il ripristino del servizio merci, indispensabile per le ampie aree industriali sorte a ridosso della ferrovia, e una riduzione dell’inquinamento dovuto al traffico su ruote sulla Provinciale 500, che nella sola Cologna raggiunge l’allarmante livello di guardia A1.

### **Le richieste del Comitato Civico:**

1. Richiesta di rispetto del D.P.R. 140 del 18/04/1984, ultima e vincolante disposizione riguardante lo status della linea: il Decreto, relativo alla soppressione dell’Ostiglia-Treviso, lascia **espressamente** attivo e in esercizio il tratto della linea da Legnago a Cologna Veneta. Il D.M. 73/T del 15/04/1987 non si occupa invece che del traffico sulla linea, lasciando tacitamente attivo il servizio merci (tale traffico sarà fatto cessare nel marzo 1993 da un Bollettino Ufficiale dell’amministratore delegato delle FS Necci, che sopprime le sole stazioni di Minerbe e Cologna intese come fermate).

2. Richiesta di inclusione dei 14 km della ferrovia Legnago-Cologna nello studio di fattibilità della metropolitana di superficie Verona-Legnago varato dalla Provincia in base ad un protocollo d'intesa con RFI.
3. Richiesta del varo di un piano di studio per la creazione di raccordi ferroviari per le aree industriali ed agricole di Cologna e Minerbe, sorte peraltro a ridosso della ferrovia.
4. Richiesta di revisione dei progetti di Veneto Strade sulla variante di San Vito di Legnago e intorno alla circonvallazione di Minerbe: il sedime ferroviario deve rimanere intangibile, in quanto, in base alla legge 210/85, al D.M. 225/T del 1993 (articolo 5), nonché al D.M. 138/T del 2000 (articolo 2), validi sia per l'Ente Ferrovie dello Stato che per il successore, Ferrovie dello Stato S.p.a., il patrimonio immobile di una linea (stazioni, caselli, binari, massicciata, passaggi a livello, etc.) è disponibile alla cessione solo in presenza di un decreto ministeriale di soppressione definitiva, preceduto da un nulla osta del Ministero della Difesa (si ricorda che l'Ostiglia-Treviso nasce come linea militare). Fino ad allora tale patrimonio è rigidamente vincolato al trasporto pubblico ferroviario. Si ricorda altresì che anche pochi centimetri sottratti al sedime ne renderebbero impossibile un futuro utilizzo. Del resto un ripristino integrale dei 14 km di binari e della massicciata da Legnago a Cologna costerebbe appena 7.420.000 euro, con una prospettiva di interventi di manutenzione ogni trent'anni, mentre per la sola variante di San Vito (5 km) la Regione ha stanziato ben 12,5 milioni di euro, necessari anche per gli espropri, assolutamente non necessari in caso di ripristino della linea. A nome dei cittadini della Bassa si chiede inoltre ragione agli enti competenti del perché del disarmo di una linea come la Legnago-Cologna, quando la Busca-Dronero (Cuneo), inclusa nel medesimo D.M. dell'87, è stata lasciata intatta, e a breve riaprirà come linea per treni d'epoca. Tale disparità di trattamento, davanti agli occhi della Legge, suscita una giustificata indignazione.
5. Richiesta alla Provincia di Verona di cooperazione con la Provincia di Vicenza per la stesura di uno studio di fattibilità per una metropolitana di superficie che venga a congiungersi con quella ipotizzata da diverse amministrazioni vicentine per la tratta Grisignano di Zocco-Sossano.
6. Creazione di una pista ciclabile parallela alla ferrovia (la larghezza del sedime è tale da consentirne la realizzazione) che si raccordi con il progetto di un grande percorso cicloturistico da Treviso ad Ostiglia realizzato sul tracciato della ex ferrovia e che è già in via di attuazione nella provincia di Padova.