

WIGWAM

NEWS



Cantieri di Esperienza Partecipativa

C.E.P.



21-22

Progetto finanziato dalla Regione del Veneto con risorse statali del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali



Aurora Bogoni
di anni 17
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

È molto interessante vedere in che modo agivano gli enti locali per promuovere il proprio percorso, con studi, analisi tecniche e analisi dei costi



La Wigwam
Local Community
Cognese Veneto
Italy

LA OSTIGLIA-TREVISO RITORNA A VIVERE, A PIEDI E A PEDALI

Con questo numero, inizia la serie dedicata allo storico tracciato ferroviario, documentato da uno dei suoi più grandi appassionati

Sono Aurora Bogoni, frequento la classe 3^a dell'Istituto Medici di Legnago, ho 17 anni e oggi ho intervistato Federico Carbonini sul libro che ha scritto della tratta dell'ex ferrovia Ostiglia-Treviso.

Aurora: hai scritto *Ostiglia-Treviso dal 1887 al 1915*. Di cosa parla?

Federico: Ostiglia-Treviso dal 1887 al 1915 parla appunto dell'ex ferrovia Ostiglia-Treviso nel suo primissimo periodo stori-

co. Dalle prime idee fino alla scelta del percorso da utilizzare per realizzare la nuova ferrovia.

Aurora: sfogliando il libro si trovano tanti articoli di giornale, ma anche cartine e documenti d'archivio: quanto tempo ti è servito per scrivere questo libro? E dove hai trovato tutto il materiale?

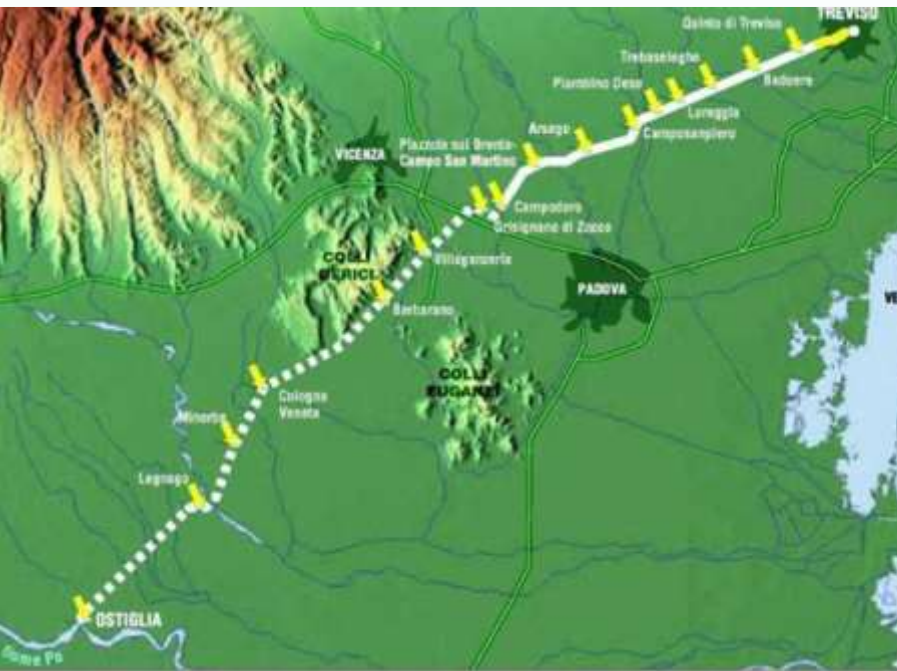
Federico: man mano che raccoglievo materiale nuovo, lo riordinavo e lo scrivevo. Ci ho impiegato

un paio di anni ma perché me ne occupavo soltanto la sera dopo lavoro o nel weekend. Il materiale l'ho trovato principalmente presso gli archivi comunali di Ostiglia e Treviso e presso le emeroteche dei capoluoghi di provincia Veneti. Sfogliare questo materiale storico è stato davvero emozionante e soddisfacente. Anche alcune pubblicazioni online o cartacee sono state utili per ricostruire tutto.

Aurora: tra le curiosità del testo, ci sono le bio-



Testimonianza dell'ex ferrovia Ostiglia-Treviso nel suo primo periodo storico



grafie di alcuni personaggi citati nel libro. Come mai questa scelta?

Federico: alcuni personaggi, come Giovanni Giolitti, sono famosi a livello nazionale. Molti altri, invece, sono conosciuti magari solo a livello locale. L'intento di quel capitolo è quello di mostrare chi erano i personaggi principali citati nel libro. Volevo evitare di nominare una serie di persone senza dare loro un volto e alcuni dati biografici.

Aurora: e le appendici?

Federico: le appendici sono memoriali e altri documenti d'epoca che servono per arricchire il corpo centrale del testo. La scelta di inserirli come appendici è data dal fatto che possono anche essere letti singolarmente, senza per forza dover leggere tutto il resto del libro.

Aurora: com'è strutturato il tuo testo?

Federico: fin da subito, sapevo che parlare di questa prima fase storica non è semplice. Spesso risulta noiosa, a volte ripetitiva, lontana anche da noi da un punto di vista temporale. Non essendoci foto, in quanto la ferrovia non era ancora costruita, non era semplice strutturare il testo.

La mia scelta è stata quella di procedere inserendo cronologicamente tutti gli articoli di giornale e i documenti trovati. Questa scelta è data sia dal fatto di dare un senso logico, sia perché così, essendo suddiviso in tanti paragrafi, ognuno può leggere un singolo punto senza dover per forza partire dall'inizio. Ho cercato di snellirne la lettura per quanto possibile.

Aurora: c'è un passaggio che ritieni particolarmente interessante?

Federico: diciamo che si possono distinguere due macro-sezioni all'interno del libro. La prima sezione sono le discussioni avvenute tra il 1908 ed il 1910 che riguardavano se costruire o meno una nuova linea Ostiglia-Treviso. I deputati veneti avevano chiesto a gran voce questa nuova linea in quanto ritenevano insufficienti le implementazioni previste dal disegno di legge denominato "Omnibus ferroviario" dell'allora ministro dei trasporti Pietro Bertolini.

La seconda parte invece riguarda le discussioni circa il tracciato da utilizzare per la nuova linea Ostiglia-Treviso. È molto interessante vedere in che modo agivano gli enti locali per promuovere il proprio percorso, con

studi, analisi tecniche e analisi dei costi. Erano principalmente tra i percorsi proposti: uno della provincia di Verona, uno della provincia di Vicenza e uno della provincia di Padova. Questi tre percorsi avevano in comune i due capolinea e la tratta Ostiglia-Legnago. Poi c'erano anche delle varianti rispetto alle tre proposte che si evincono da alcune cartine di quel periodo.

Aurora: perché dovremmo leggere il tuo libro?

Federico: perché non esiste una pubblicazione più completa sulla prima fase storica dell'ex ferrovia Ostiglia-Treviso. Spesso si trovano delle sintesi che però tendono un po' ad alterare la cronologia degli avvenimenti, in quanto sono rielaborazioni degli autori con le proprie interpretazioni.

Il mio intento era quello di mostrare i documenti ufficiali affinché ognuno potesse farsi la propria idea sull'argomento. Non era corretto parlare dell'ex ferrovia partendo subito dall'apertura. Bisognava evidenziare tutte le discussioni che ci sono state prima ■

© Riproduzione riservata