



Samuele Berardo
di anni 15
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

C'è un capitolo iniziale importante dedicato all'inaugurazione della ferrovia che vuole mostrare quanto era sentita l'Ostiglia-Treviso a livello locale



**La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy**

STAZIONE DI COLOGNA VENETA ORA SI ARRIVA E SI PARTE IN BICI

12° parte del lavoro di ricostruzione della storia della ex linea ferroviaria Ostiglia-Treviso divenuta ciclovia. Il libro di Carbonini

Sono Samuele Berardo, frequento la classe 2^a dell'Ipsia Giorgi di Bovolone, ho 15 anni e ho intervistato Federico Carbonini, autore del libro *"Binari a Cologna Veneta"*.

Samuele: sei l'autore di *BINARI A COLOGNA VENETA: me lo presenti?*

Federico: certamente. *"Binari a Cologna Veneta"* parla delle due infrastrutture su binario che storicamente hanno attraversato Cologna Veneta: l'ex ferrovia Ostiglia-Treviso e l'ex tranvia San Bonifacio-

Lonigo-Cologna Veneta. Seppur le due linee erano diverse sia da un punto di vista tecnico che storico, entrambe sono state fondamentali per lo sviluppo economico e demografico di Cologna Veneta. La quantità di foto e documenti presenti nel libro servono per evidenziare appunto l'importanza strategica delle due strade ferrate per il colognese. Nel libro sono presenti oltre 90 foto storiche, più di 20 tra cartine e disegni ed una trentina di documenti d'epoca.

Samuele: sfogliando il vo-

lume ci si imbatte in tanti dati storici, ma anche foto e documenti esclusivi: ma quanto tempo hai impiegato per scrivere questo libro?

Federico: il materiale l'ho raccolto nel corso degli anni, inizialmente senza prevedere una pubblicazione. Poi ho utilizzato i periodi di lockdown durante la crisi pandemica per scrivere e riordinare l'archivio così da poter proporre un volume appena possibile. In realtà ne ho preparati anche altri e spero, nel futuro prossimo, di riuscire a pubblicarli.





È sicuramente un arricchimento personale effettuare ricerche di questo tipo e scoprire cose nuove, ma è ancora più appagante trasformare tutto in pubblicazioni cartacee da distribuire al pubblico.

Samuele: *tra le curiosità del testo, ci sono raccolti molti diplomi d'onore all'Assuntoria, per il decoro e la cura del verde attorno alla stazione di Cologna Veneta.*

Federico: sono diplomi che venivano assegnati alle stazioni che curavano i giardini attorno al fabbricato. Un'iniziativa lodevole perché incentivava la cura del verde dando appunto un riconoscimento ufficiale. Cologna Veneta ne ha vinti parecchi e lo si evince anche dalle foto storiche che mostrano un giardino veramente curato dalla famiglia del capostazione dell'epoca.

Samuele: *si accenna anche allo stabilimento dello zucchero di Eridania.*

Federico: non potevo parlare di binari a Cologna Veneta senza un capitolo dedicato allo zuccherificio. Non solo per la sua importanza per il territorio ma anche perché lo stabilimento è stato ricordato prima con la tranvia e poi con la ferrovia. Anzi, la sua presenza è stata uno dei

motivi che ha spinto per la realizzazione di una ferrovia a Cologna Veneta. Fu **Giberto Arrivabene Valenti Gonzaga** a voler la ferrovia a Cologna Veneta anche per permettere lo sviluppo dello zuccherificio.

A lui è stato intitolato il piazzale della stazione. Purtroppo, lo zuccherificio di Cologna Veneta è stato tra i primi del territorio a chiudere. Alla fine degli anni '50 del secolo scorso ci fu la crisi della barbabietola e questo ha compromesso gran parte degli stabilimenti locali costretti quindi a chiudere.

Samuele: *quali altre particolarità sono raccolte nel tuo testo?*

Federico: c'è un capitolo iniziale importante dedicato all'inaugurazione della ferrovia che vuole mostrare quanto era sentita l'Ostiglia-Treviso a livello locale. Poi mi preme anche nominare il capitolo dedicato alla Seconda Guerra Mondiale con le incursioni alleate e i sabotaggi partigiani registrati sulla stessa linea. Infine, trovo anche interessante il regolamento per l'attraversamento del tram all'interno del centro storico. Un percorso obbligato in quanto il fiume Guà, in quel periodo, correva sull'attuale via principale del paese.

Samuele: *perché un libro sulla sta-*

zione di Cologna Veneta?

Federico: sono partito dalla linea Ostiglia-Treviso. Siccome l'argomento è troppo vasto per un libro unico, era necessario suddividerlo geograficamente. Cologna Veneta è stato il capolinea del primo tronco attivato della linea (la Legnago-Cologna Veneta aperta nel 1925). Quindi, storicamente, ho ritenuto opportuno partire da Cologna Veneta anche se non è il mio comune di residenza.

Samuele: *perché dovremmo leggere il tuo libro?*

Federico: perché io non racconto solamente dei treni che passavano. Il mio intento è quello di mostrare che la storia di una ferrovia o di una tranvia è anche molto altro. Da testimonianze di vita ad avvenimenti documentati, da peculiarità del territorio a sviluppi delle economie locali.

Solo conoscendo in maniera approfondita la storia locale è possibile progettare un futuro adeguato. Pertanto, invito tutti a richiedere una copia di questo libro ■

© Riproduzione riservata