



Per gentile concessione dell'Archivio storico Tipografia Cbtais

Foto 44: Trino. Ponte sul Po

LA STAMPA

Pier Franco Irico

UN SICURO VALICO

Storia archivistica e fotografica
del ponte sul Po a Trino

Circolo Culturale Trinese
2002

PRESENTAZIONE

Un ponte è solo un ponte. Niente altro che una fredda opera edilizia posta di traverso a un fiume o a un torrente o a una valle. Cosa ci può essere di attraente nel raccontare la storia della costruzione di un ponte.

Eppure la storia del ponte sul Po a Trino ha, ritengo, un qualcosa di avvincente perché, come ogni importante realizzazione (e per quei tempi e per quelle genti il ponte fu di certo una importante realizzazione), è anche storia di uomini, di rapporti tra amministratori e popolazioni, storia di speranze e di delusioni, di ambizioni personali e di invidie.

E' pur sempre un pezzo di vita della nostra città, di una piccola città di fine ottocento.

L'attenta lettura dei documenti d'archivio narra di uomini che vedevano in quel "sicuro valico" del fiume il miraggio di un più facile commercio, di una maggior possibilità di lavoro, la speranza in definitiva di una vita migliore.

Può sembrare retorica, ma così è stato.

Pensiamo alle condizioni di vita della gente comune di quegli anni: povertà, lavoro precario, abitazioni malsane, analfabetismo dilagante, scarsa assistenza sanitaria, poche soddisfazioni di vita. C'è un episodio, tra i tanti racchiusi nelle carte che raccontano del ponte, che la dice lunga su come si viveva in quel tempo.

Durante la costruzione del ponte, nel giugno 1893, un giovane garzone tredicenne cadde da un'alta impalcatura, battè la testa contro una sporgenza e precipitò nel Po. Venne ripescato e portato nella baracca del cantiere. Dopo un po' disse di star bene e mangiò un piatto freddo di pasta e fagioli. Due giorni dopo morì e il padre, che lavorava nello stesso cantiere del ponte, disse che forse il ragazzo era caduto perché <<a digiuno>>.

Chissà, forse quel ponte lo si vedeva proprio come opportunità di un lavoro certo e di una vita quotidiana senza digiuni.

Il Circolo Culturale Trinese, a 110 anni dall'inizio dei lavori del ponte sul Po, vuole ripercorrere la intricata storia che portò, dopo decenni di discussioni, a collegare "l'Agro Vercellese con l'ubertoso Monferrato".

Il racconto non riguarda un solo ponte, bensì due. Infatti, com'è noto, il ponte ottocentesco costruito tra il 1892 e il 1894 fu abbattuto negli ultimi giorni della seconda guerra mondiale, nel marzo 1945. Finita la guerra iniziò una nuova storia, quella della ricostruzione, storia che fortunatamente si concluse soltanto quattro anni dopo.

Si ringraziano:

l'Ufficio Tecnico dell'Amministrazione Provinciale di Vercelli, il Comune di Trino, le Biblioteche Civiche di Vercelli e di Trino.

Giorgetta Liardo, Rina Varalda, Marco Acerbo, Giovanni Bona, Clara Buffa, Susanna Maglietta, Anna Perotti per le ricerche d'archivio a Vercelli.

Ugo Falabrino, Donata Roat per le ricerche d'archivio a Trino.

Mario Ogliaro per i preziosi consigli e i documenti, Franco Crosio per gli utili suggerimenti.

Franco Groppo, Michele Isacco per il materiale fotografico.

Carlo Piazza, Bruno Battezzati, Ernesto Giovanni Ferrarotti, Francesco Comazzi, Giuseppe Brusasca per le testimonianze orali e scritte.

Ponte sul Po, brevi note di una ricerca

Nell' archivio storico del Comune di Trino sull' argomento vi sono due faldoni: <<333, 1875-1898 Ponte sul Po>>, <<493, 1937-1964 Ponti>>.

Il 333 riporta documenti sulla fase antecedente la costruzione del ponte, arrivando fino alla vigilia dell' inizio dei lavori (1893), e pochi altri documenti del periodo successivo. Il suddetto faldone non contiene documenti riguardanti il definitivo progetto del ponte, né disegni di sorta. Contiene però il progetto di ponte commissionato nel 1881 dal Comune di Trino all' ing. Vallia.

Il 493 è limitatissimo: alcune lettere soltanto, di scarso interesse, del periodo fascista e altri documenti degli anni appena seguenti la fine della 2° guerra mondiale. Vi si può trovare l'originale del manifesto, del 29 maggio 1949, che annuncia la cerimonia d' inaugurazione del ponte ricostruito.

Altre fonti sul tema del ponte si trovano nell'archivio dell' Ufficio Tecnico dell' Amministrazione Provinciale di Vercelli (al momento della consultazione, ottobre-novembre 2001, l'archivio era suddiviso tra via S. Cristoforo, sede della Provincia, e via Ferraris, ex sede dell' Ufficio Tecnico e ora sede universitaria, di fronte alla basilica di S. Andrea. In quel periodo si stava trasferendo tutto il materiale in nuovo deposito in via S. Cristoforo). Alcuni faldoni, << Ponte sul Po, 1885 e seguenti>>, comprendono lettere, verbali di sedute comunali ...; altri contengono documenti tecnici: planimetrie, mappe, parti progettuali del ponte. Si trova inoltre il progetto dell' ing. Vallia, progettista incaricato dal Comune di Trino nel 1881.

Un altro archivio dell' Amministrazione Provinciale di Vercelli contiene documenti (pochi) riguardanti i periodi precedenti e successivi la 2° guerra mondiale, con alcune immagini fotografiche del giorno dell' inaugurazione del nuovo ponte sul Po a Trino nel maggio 1949.

Di notevole interesse e di aiuto è stata la lettura di un lungo articolo, apparso nel novembre 1896 sulla rivista torinese << L' Ingegneria Civile e le Arti Industriali>> editore Bertolero (reperibile presso la facoltà di ingegneria di Torino), in cui l' autore, l' ing. Lino Gastaldi, progettista e direttore dei lavori del ponte sul Po nel 1892, fa una descrizione completa delle varie fasi di esecuzione dell' opera, con l' esposizione di interessanti dati tecnici. L' articolo contiene inoltre disegni del progetto del ponte.

Altrettanto interessante è stato il breve saggio di Mario Ogliaro << Un ponte sul secolo. La costruzione del ponte sul Po tra Verrua Savoia e Crescentino nel 1899>>, redatto in occasione del centenario dell' opera crescentinese.

Nella Biblioteca Civica di Vercelli si possono trovare il progetto dell' ing. Peyron per la ferrovia Vercelli-Trino-Serralunga (AL) del 1873, e un librettino, edito nel 1882, dell'ing. Pietro Seggiaro di Gabbiano dal titolo <<La vera ubicazione del ponte sul Po>> (prescritto dalla legge 23-7-1881 n. 333), in cui si afferma che la giusta collocazione del ponte era di fronte a Fontanetto.

Utile indicazioni riguardanti il periodo precedente la costruzione del ponte, visto sotto l' aspetto socio-economico, si hanno consultando i due volumi di Franco Crosio e Bruno Ferrarotti <<Il divenire del proletariato trinese. Rerum Patriae 1798-1921>> Trino, Studi Trinesi 10; <<Trino, gli anni del diluvio>> Trino, Studi Trinesi 13.

Introduzione

Ferrovie, strade, ponti nell' Italia unificata

C'è una fotografia, a pagina ?, che descrive la situazione meglio di tante pagine scritte. In questa vecchia immagine, forse dei primi decenni del '900, si vede l' ingresso del ponte sul Po dalla parte verso Trino. Fermo sul lato sinistro c'è un camion o forse una corriera con alcune persone sedute e altre appoggiate al parapetto del ponte; sullo sfondo un paio di carri trainati da cavalli, carichi presumibilmente di prodotti agricoli, arrancano lungo la strada in terra battuta l' uno in direzione di Trino, l' altro di Camino. Null' altro, e tutto attorno si ha l' impressione di un' atmosfera di silenzio.

Al di là dell' effetto poetico che può suscitare la visione di un tale scenario, esso induce ad una considerazione e cioè se la costruzione del ponte sia stata cosa utile, dal punto di vista del commercio e dell' economia territoriale.

Abituati oggi a vedere mezzi di trasporto viaggiare a velocità supersoniche o autostrade intasate da automezzi che trasportano prodotti di ogni tipo, viene spontaneo chiedersi se avesse senso, più di cento anni fa, erigere un ponte proprio in quella località.

Nel pensare ad un simile progetto di certo non vi fu un intento, diremmo oggi, industrialistico. <<La vocazione prevalente era ancora quella agricola (1), e i trasporti venivano concepiti principalmente, oltre che come supporto insostituibile per l'unificazione fisica del paese, come veicolo principale per la commercializzazione dei prodotti agricoli>> (2).

E' utile quindi esaminare brevemente qual' era la situazione italiana, e in particolare piemontese, a pochi anni dall' unificazione sotto l' aspetto economico e con un occhio di riguardo alle cosiddette " infrastrutture di trasporto", vale a dire strade, ferrovie, ponti

Innanzitutto: vi è un nesso tra infrastrutture e sviluppo economico? La risposta può sembrare scontata, eppure << gli storici non hanno mancato di interrogarsi sul ruolo svolto dalle infrastrutture nell' ambito del processo di sviluppo economico Studi del genere hanno cercato anche di stimare, con maggior o minor precisione, a seconda dei casi, il contributo dato dalle infrastrutture all' economia di un paese, di una regione o di un' area Pur grosso modo concordi nel definire le infrastrutture come espressione di capitale durevole che rende possibile l' organizzazione di attività sociali ed economiche, gli studiosi si sono spesso divisi nel valutarne le funzioni e il peso effettivo, e in ultima analisi l' eventuale indispensabilità>> (3).

Si può subito affermare, a sentire gli storici, che per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto fondamentale è mancata in Italia << capacità di programmazione>>(4).

L' Italia, fin dal suo nascere nel 1861, aveva una rete di infrastrutture << carente sotto ogni aspetto>> (5). Quindi ci fu la preoccupazione di realizzare questa rete prendendo a modello, nei primi anni, quello francese (6).

E prima di tutto le ferrovie. Se regioni come il Piemonte e la Toscana avevano realizzato le prime linee all' interno di un primo piano di sviluppo, altre zone erano prive assolutamente di strade ferrate. Nel giro di pochi anni, dal 1861 al 1866, la rete raddoppiò passando << da poco più di 2000 km a oltre 4000>> (7). Vennero realizzati trafori: il Frejus (1871), il Brennero (1867), il Gottardo (1882)....

Poi le strade. Le strade furono però viste dai governanti come qualcosa di secondario rispetto alle ferrovie, <<tanto che ogni qualvolta i percorsi delle strade nazionali coincidevano con quelli ferroviari, erano le prime a subire un declassamento>> (8). Per cui si può forse affermare che le strade (e i ponti)<< furono intese e utilizzate più come

strumento politico-clientelare che come infrastruttura necessaria alla produzione industriale>> (9).

Le strade nazionali erano generalmente in buono stato, mentre quelle provinciali e comunali il più delle volte si trovavano in cattive condizioni di transitabilità, specie nei periodi di maltempo. In quell'epoca si notava anche un'assenza di ponti.

Negli anni dal 1881 al 1895, con la salita al potere della sinistra (10), vi è un secondo sviluppo della rete ferroviaria: si costruiscono ben 6500 km di ferrovia, ed è anche il momento d'oro delle tranvie, le quali non necessitavano di grandi investimenti.

Piemonte, Lombardia ed Emilia hanno la rete più sviluppata del paese, e nel 1900 l'intera rete nazionale ammonta a 2500 km (11). Il solo Piemonte nel 1890 aveva una rete di 830 km.

Era questa, in sintesi, la situazione del neonato regno d'Italia per quanto riguardava le infrastrutture di trasporto su terra.

Note

(1) <<Verso il 1871 il Piemonte era ancora una regione a economia spiccatamente agricola. Su cento abitanti 40 erano addetti all'agricoltura rispetto ai 34 della Lombardia. Nel 1874 più di quattro piemontesi su dieci risiedevano in località di collina>>. V. Castronovo, <<Storia delle regioni- Il Piemonte>>, Torino 1977.

(2) A. Giuntini, <<Storia d'Italia- Annali 15. L'industria>>, Torino 1999.

(3) Ibidem

(4) Ibidem

(5) Ibidem

(6) Ibidem

(7) Ibidem.<<Nel 1861 la G.Bretagna contava 17.000 km di ferrovia, la Francia 9.300>>.

(8) Ibidem

(9) Ibidem.<<Nel 1873 il patrimonio complessivo italiano ammontava a 102.000 km di strade contro i 556.000 della Francia e i 220.000 della G. Bretagna>>. Per incrementare le iniziative dei Comuni nel campo delle strade comunali il ministro De Vincenzi varò in quegli anni un piano che, tra l'altro, dava ai Comuni la facoltà di istituire diritti di pedaggio,concedeva il ricavato di tasse speciali sui principali utenti delle strade.... Ma i risultati a livello nazionale furono deludenti.

(10) Ibidem

(11) Ibidem

In quegli anni Trino, paese di contadini

Quando, negli anni '70 del XIX secolo, si incominciò a parlare concretamente della possibilità di costruzione di un ponte sul Po, Trino era un "paesone" di circa 8-9.000 abitanti facente parte della provincia di Novara (Vercelli sarebbe divenuta provincia nel 1927).

La sua popolazione era dedita principalmente all' agricoltura, specie risicola. Il canonico trinese G. M. Raviola nella sua <<Monografia della città di Trino>>(1879) così descrive la classe lavoratrice trinese: <<...gli operai maggiori di numero sono i contadini, gli agricoltori e i manuali pei boschi e per la campagna. Poi vengono i tessitori, i pettinatori e i negozianti di canapa, i muratori, gli ortolani, i sarti, i calzolai, i panettieri, i falegnami, i carpentieri, i fabbro-ferrai, alcuni zoccolai, arrotini, pescatori, ranatieri, mugnai e pistori...>>.

Vi erano pochissime aziende: due fornaci, dei fratelli Tricerri, una a sistema antico l' altra a sistema Hoffman; un' altra fornace del signor Osenga; un' azienda della famiglia Grignolio per la fabbricazione di macchine per l' agricoltura; una fabbrica di paste del signor Gallea(1).

Nel periodo invernale, terminati i lavori nei campi, molti lavoratori rimanevano disoccupati, con evidenti problemi per le loro famiglie, e non sempre riuscivano a trovare un' occupazione temporanea di alcuni mesi. A questo riguardo vi è una lettera, del maggio 1882, firmata dal sindaco di Trino e indirizzata al Ministero dei lavori pubblici in cui si chiede una sollecita approvazione del progetto del ponte sul Po << affinché con l' inizio dei lavori possa trovare occupazione la classe dei braccianti, che altri mesi sarà costretta a dura inazione con evidente e continuo pericolo dell' ordine pubblico>>.

A Trino, oltre al mercato settimanale, si tenevano quattro fiere all' anno; ma, come scrive ancora il Raviola, quasi ogni giorno si faceva << sempre un piccolo mercato quotidiano>>. Dal Monferrato arrivavano frutta, vini..., che venivano scambiati con ortaggi, riso, panni. Dal 1861 si svolgeva, durante l' epoca della vendemmia, il mercato delle uve << lungo la contrada grande a partire dal vicolo della Misericordia fino all' allea dell' asilo(2). Tale mercato restò attivo fino al principio del '900. Esso era molto importante per l' economia territoriale tanto che, a ponte costruito ma non ancora transitabile nella parte destra e con i porti natanti chiusi, vi fu il rischio che il commercio delle uve deviasse verso Casale Monf. e costrinse il sindaco di Trino, nell' autunno 1895, a scrivere una lettera al Presidente della provincia di Novara in cui si sollecitava un suo diretto intervento.

Prima della costruzione del ponte i collegamenti tra Trino e il Monferrato erano garantiti dai barconi dei due porti natanti di Brusaschetto, il <<più trafficato>>, e di Camino.

Gli amministratori trinesi che si impegnarono per veder realizzato il ponte sul Po pensavano anche al proseguimento della linea tranviaria Vercelli-Trino verso il Monferrato, con passaggio a Camino e fino a Serralunga, con approdo alla rete ferroviaria Asti-Casale. Ma per motivi tecnici la linea tranviaria non venne costruita: la strada che collegava Trino a Camino, a causa delle troppe pendenze, non si prestava al passaggio del tram.

Negli ultimi decenni del XIX secolo, oltre al ponte sul Po terminato sul finire del 1894, numerose furono le realizzazioni "di progresso" che interessarono Trino: l' impianto telegrafico, 1876; l' apertura delle prime banche, 1859-1872; la linea tranviaria a vapore Vercelli-Trino, 1878; la linea ferroviaria Casale-Trino-Chivasso, 1887; l' illuminazione elettrica, 1895(3).

Note

(1) <<Immagine di Trino nelle vecchie fotografie>>, Studi trinesi \ 4, Trino 1980.

(2) F. Crosio- B. Ferrarotti <<Trino, gli anni del diluvio>>, Studi trinesi \ 13, Trino 1996.

(3) F. Crosio- B. Ferrarotti <<Il divenire del proletariato trinese>>, Studi trinesi \ 10, Trino 1992.

UN SICURO VALICO

Storia del ponte sul Po di Trino

Il sogno si avvera

Iniziamo dalla fine.

Il 20 novembre 1894 il ponte sul Po tra Trino e Camino è finito. I due ingegneri dell'ufficio tecnico della Provincia di Novara Lino Gastaldi, progettista e direttore lavori, e Baldassare Casari, ingegnere capo, firmano il certificato di ultimazione lavori: <<...completamente ultimati i lavori...ad eccezione delle rampe di accesso al fondo Malinverni...>>(1),vale a dire il lato destro verso la collina.

Con la costruzione del ponte si avverava un sogno cullato da decenni dalle popolazioni, dagli amministratori pubblici e dai politici del Vercellese e del Monferrato: il sogno di "un sicuro valico"(è questa l' espressione che più ricorre nei molti documenti di quegli anni), che potesse collegare i commerci e le attività socio-culturali degli abitanti delle due sponde(2).

Come si giunse a quell' epilogo?

L' inizio della storia ha il numero e la data di una legge sulle opere stradali votata dal Parlamento: legge n. 333 del 23 luglio 1881.

Un politico locale,il saluggese onorevole Giovanni Faldella eletto proprio al principio di quell' anno, riuscì a far introdurre alla legge un correttivo che prevedeva un contributo statale per la costruzione di un ponte fra Trino e Crescentino. E' facile immaginare la gioia che colse i paesi a destra e a sinistra del Po a quella notizia,anche se ancora non era chiara l' esatta ubicazione del ponte.

Se il 1881 può essere considerato l'anno cruciale, in cui la speranza di un ponte diventava realtà e le popolazioni vedevano concretizzarsi la possibilità di un rapido e sicuro collegamento tra il Vercellese e il Monferrato, non si può certo affermare che tutti i problemi si risolsero con la legge 333 votata a Roma. Dovranno passare ancora molti anni, si dovranno fare ancora molte discussioni e alimentare tante polemiche prima che il progetto si realizzi completamente. Insomma, molta acqua dovrà passare sotto...i ponti.

Alla fine della storia si avranno addirittura due ponti: uno a Trino completato nel 1894, l'altro a Crescentino nel 1899.

Ma vediamo di delineare i fatti che precedettero e seguirono la data del 1881.

Il progetto Peyron, inizialmente

L'ing. Cesare Corazza, progettista del ponte crescentinese, nel 1900 in un breve saggio su una rivista tecnica scriveva che: <<...un ponte sul Po, tra Trino e Crescentino, soddisfece legittime aspirazioni di popolazioni, le quali, si può dire, anelavano a detto ponte fino dal 1705, cioè fin da quando l'antico, collegante Verrua Savoia a Crescentino, veniva distrutto dal Vendôme, duce dell'esercito francese di Luigi XIV, guerreggiante contro Vittorio Amedeo II, che aveva messo il suo campo alla Rocca di Verrua...>>(3).

Un'altra testimonianza della secolare vicenda del ponte sul Po tra Trino e Crescentino si ha leggendo una minuta, vergata probabilmente dal sindaco trinese avv. Giovanni Vercellotti in epoca seguente al varo della nota legge del 1881, in cui si dice che <<...fin dal 1839 erasi costituito un consorzio fra le province (ora circondari) di Vercelli, Casale, Asti e la città di Vercelli e Trino per sistemare la strada di Asti a Vercelli; successivamente e nel 1851 la città di Vercelli unitamente a Trino ha fatto studiare un progetto di massima per una ferrovia tendente ad Asti, passando per Trino e Moncalvo. E nell'anno 1873 ha fatto compilare dall'ing. Amedeo Peyron il progetto regolare della stessa linea fino all'incontro della ferrovia Casale ad Asti (allora già costrutta) in prossimità della stazione di Serralunga, con un ponte sul Po a doppio uso >> (4).

Un'altra proposta per un ponte sul Po, tra Verrua Savoia e Crescentino, si presentò nel maggio 1865 quando il notaio Francesco Del Corno <<propose alla Consulta municipale di Crescentino di inserire nell'ordine del giorno la discussione di una richiesta per realizzare un ponte sotto la rocca di Verrua>>(5). Ma, per motivi di bilancio, non se ne fece nulla.

Nel 1879 il canonico trinese G. Martino Raviola nel suo volume << Monografia della città di Trino >> scriveva nelle conclusioni: <<...Inoltre si spera che non si solleveranno ostacoli, affinché si riesca ad erigere un ponte sul Po...>>.

Come si vede da tutte queste note un ponte che potesse unire le due <<ubertose regioni, il vinifero Monferrato e l'irriguo Agro Vercellese, ricche di importanti e scambievoli prodotti>> era il sogno degli abitanti delle due sponde. Un sicuro valico in sostituzione dei malsicuri barconi, delle "chiatte medievali".

Un progetto rigoroso e completo appare certamente quello elaborato dall'ingegnere torinese Amedeo Peyron nel 1873 su incarico del Comitato promotore per la ferrovia Vercelli-Trino-Serralunga(AL). Nel novembre 1873 Peyron relaziona davanti al Comitato(6).

<<...In seguito mi fu verbalmente espresso il desiderio che fosse studiato un passaggio del Po, per quanto era possibile vicino all'abitato di Trino, affinché il ponte costruito al doppio uso della ferrovia e della strada ordinaria, potesse servire più direttamente agli interessi particolari del territorio e della città di Trino>>.

Il progetto di Peyron comprendeva lo studio della ferrovia tra Vercelli, Desana, Tricerro, Trino, Pontestura e Serralunga, e il ponte sul Po era quindi previsto tra Trino e il comune di Pontestura, non tra Trino e Camino(7).

Peyron afferma che il primo tronco Vercelli-Trino, attraversando un terreno piatto, è <<...di poca spesa nella costruzione...>>. Il secondo tratto, Trino-Serralunga, <<...non ha altra ragione di essere se non per stabilire una più diretta comunicazione tra il Vercellese e il Monferrato....Ora Vercelli e Serralunga sono già unite colla ferrovia che passa per Casale, perché adunque il prolungamento deliberato da Trino a Serralunga possa avere effetto utile è del tutto necessario che la linea Vercelli-Trino-Serralunga offra un tracciato il quale in ogni sua parte sia preferibile a quello di Casale...>>(8). Quindi, primo tronco Vercelli-Trino; secondo tronco attraversamento del Po a Pontestura, a fronte del passaggio in prossimità di Trino e della valle Dardagna.

Il costo totale dell'opera, secondo il progetto Peyron, è di circa 5 milioni di lire. Il costo del solo ponte 900 mila lire. Ma né la ferrovia, né il ponte a Pontestura si fecero in quel secolo(9).

I primi tentativi

Il primo documento conservato nell' Archivio storico del Comune di Trino in cui si accenna alla possibile costruzione di un ponte sul Po porta la data del 15 settembre 1875(10).

E' la copia del verbale della seduta del Consiglio Comunale di Verrua Savoia con all' ordine del giorno:<< Iniziativa per la formazione di un Consorzio per la costruzione di un ponte tra Verrua Savoia e Crescentino(11). Il sindaco di Verrua, cav. avv. Luigi Provana, volle inviare copia del verbale a tutti i sindaci dei paesi limitrofi interessati alla proposta, Trino compreso.

<<...Che la costruzione di un ponte sul Po tra Verrua e Crescentino sia l'opera più utile che immaginare si possa pei molteplici Comuni delle due sponde è cosa a tutti notissima...>>(12) scrisse il sindaco e, dopo aver accennato ai possibili vantaggi economici derivanti dalla costruzione di un ponte, l'avv. Provana ricordò le difficoltà di comunicazione tra le due sponde dovute ai malsicuri porti natanti(13), specie quando vi era maltempo e<<esuberanza d'acqua>>. Nella lettera inviata ai colleghi degli altri comuni il sindaco di Verrua illustrò il progetto di ponte contenuto nella proposta di Consorzio.

Il ponte, progettato dall'ing. Ferrando, aveva una lunghezza di 300 metri, nove arcate in muratura con travatura in ferro, ampio sei metri e un costo di 565 mila lire comprese le arginature. Infine il sindaco di Verrua propose che le tre province interessate, Torino, Alessandria e Novara, versassero assieme ai Comuni una quota.

Per le spese del Consorzio Verrua garantiva un anticipo di mille lire(14).

Il Comune di Trino rispose un anno dopo in modo negativo<<...non essendo questo Comune in posizione di concorrere nella progettata spesa(15), né riconoscersi di vantaggio immediato, diretto e indiretto...>>(16) per la grande distanza tra le due zone.

Già questa posizione del Comune di Trino fa capire come in questa vicenda ogni paese, specie quelli di maggior peso, volesse il "suo" ponte e, lo si vedrà con evidenza più avanti, non fosse disposto a concorrere a vantaggio di altri.

Nel novembre 1879 il marchese Fernando Scarampi di Villanova scrive una lettera al sindaco di Trino, avv. Giovanni Vercellotti, a proposito del problema del ponte sul Po. Il marchese Scarampi nella storia del ponte riveste un ruolo singolare. Proprietario del castello di Camino, concessionario dei porti natanti di Camino e Brusaschetto, proprietario di diversi terreni sulla sponda destra(dove, in seguito e secondo i progetti, si sarebbero dovuti costruire gli accessi al ponte), egli era favorevolissimo alla costruzione dell' opera ed il suo "peso" sarà alquanto decisivo (lo si vedrà più avanti) per la scelta del sito(17).

Probabilmente in quei giorni il sindaco di Trino lo aveva contattato affinché, tramite le sue conoscenze ad alto livello, appoggiasse il progetto dell'ing. Peyron(realizzato per il Comune di Vercelli) che prevedeva il ponte a Trino con il passaggio della linea tranviaria verso il Monferrato. Il marchese, nella sua lettera di risposta, parlando dei<<...nostri rivali di Crescentino...>>(18), suggeriva al sindaco Vercellotti una vera e propria strategia per ottenere il ponte a Trino: trattare con il Comune di Vercelli a cui, per tanti motivi, conveniva la costruzione del ponte a Trino; stanziare una somma a fondo perduto; promuovere petizioni e sottoscrizioni dei comuni vicini; aprire trattative con il genio militare; far eseguire un progetto per un ponte in ferro....Il marchese era convinto dell'utilità del ponte per i

vantaggi economici che poteva portare alla zona ma, secondo alcuni, egli aveva anche interessi personali da difendere.

Ferrovie, strade e ponti

<<Seguì un periodo di stasi, senza alcuna particolare iniziativa al riguardo, vivacizzato tuttavia dal crescente intrecciarsi di notizie relative al nuovo tronco ferroviario che si sarebbe dovuto costruire tra Torino e Casale, sulla sinistra o sulla destra del Po. Gli sviluppi della rete ferrata avevano suscitato ovunque nuovi entusiasmi>>(19). Molti compresero i profondi benefici che il treno stava portando in Piemonte, sia per il trasporto delle merci che delle persone,<<anzi proprio la diffusione dei collegamenti ferroviari faceva capire come la loro crescita per il benessere sociale del paese richiedesse tutta una serie di infrastrutture integrative, come ponti e strade>>(20).

E' presumibilmente del periodo che accompagna l'inizio del dibattito parlamentare sul progetto di legge per opere straordinarie stradali(la futura legge 333 del 1881) la lettera che la Giunta Municipale invia al Ministero dei lavori Pubblici in cui si reclama con forza la costruzione di un ponte a Trino e si afferma che<<...da Chivasso a Casale si intercede grande distanza, eppure non vi è un solo ponte che possa avvicinare con sicurezza di valico e comodità le popolazioni Monferrine e Vercellesi separate dal Po>>(21).

Ma un altro fatto venne ad ostacolare chi si batteva a favore del ponte. Il Consiglio Provinciale di Novara, che avrebbe dovuto inserire la proposta dell'opera nell'elenco di opere stradali straordinarie da inviare al Ministero(opere che erano suscettibili di sussidio governativo), pur riconoscendo l'utilità di tale progetto non ne fece cenno.

Il progetto Vallia e l'intervento dell'on. Faldella

Ciò nonostante il Comune di Trino proseguì per la sua strada.

Il sindaco Vercellotti (ricordandosi forse dei suggerimenti del marchese Scarampi?) nella seduta di Consiglio del 2 febbraio 1881 propose, e i consiglieri approvarono, di affidare l'incarico all'ing. Vallia di Vercelli(22) per il progetto del ponte sul Po. Un primo passo era fatto, bisognava ora stabilire contatti con uomini politici e parlamentari. E qui intervenne il deputato saluggese Giovanni Faldella il quale, il 28 marzo 1881(23), informò il sindaco Vercellotti(24) di aver parlato del ponte di Trino al ministro dei lavori pubblici Baccarini.

Faldella garantisce il suo interessamento, anche se vi sono delle complicazioni: il mancato inserimento nell'elenco da parte della Provincia di Novara e l'altra città concorrente per il ponte, Crescentino.

Ma un inaspettato aiuto arrivò anche dalla Provincia la quale, vista la forte determinazione trinese per il ponte, fece istanza al Parlamento affinché<<...nel progetto di legge per opere straordinarie stradali e idrauliche 1881-1890, sia compresa anche la costruzione di un ponte sul Po in località fra Trino e Crescentino...(25).

E finalmente la questione del ponte giunse al Parlamento di Roma, e fu proprio l'on. Faldella a parlarne in aula nella seduta dell'11 maggio 1881(26). E' giusto riportare, in parte, l'intervento del deputato piemontese che, con la sua ottocentesca prosa, riuscì a

porre all'attenzione della Camera un problema tanto sentito dalle popolazioni del Vercellese e del Monferrato.

Faldella disse: <<...Imperocché deliberare ponti tra Chivasso e Casale Monferrato significa non solo votare spese produttive (che aumentano l'economia nazionale) ma significa altresì ottemperare alla giustizia distributiva... Ora fra il ponte di Chivasso e quello in ferro sospeso e ormai fragile di Casale Monferrato corrono ben 50 chilometri. Né per questo tratto il Po attraversa un deserto, ma bensì plaghe ricche di importanti e scambievoli prodotti. Alla destra c'è il Monferrato con le sue uve, i suoi vini mercantili, con la sua calce, col suo grano di vigoroso semente; a sinistra l'irriguo Agro Vercellese, col riso, coi gelsi, colle praterie, cogli orti... quindi vi è un'attrazione di prodotti. Per di più questi prodotti... sono raccolti da due magnifiche strade che fungono da collettori del rispettivo movimento economico: la strada nazionale Torino-Brusasco, Mombello-Pontestura pel movimento vinicolo... e quella interprovinciale Casale-Trino-Crescentino pel movimento risicolo... ed il passaggio del fiume, in mancanza di ponti, si fa con numerosi e affollati porti natanti, ossia chiatte, di lenta e intermittente manovra. E' ormai tempo di dare un modo più civile, più sicuro di scambio a così rilevante produzione economica...>>.

Fatta questa premessa l'on. Faldella propose: >>... Ponti sul Po a Crescentino e a Trino...>> anziché <<... come il Ministero e la Commissione hanno concordato: ponte sul Po fra Trino e Crescentino, con accessi, costo 240 mila lire. Anzitutto questa cifra è una esiguità evidentemente errata. Quindi eleviamola a quanto deve costare perlomeno un solo ponte sul Po, cioè più di 1 milione. Con ciò signori invece di un ponte potremo averne due...>>.

Faldella continuò il suo intervento spiegando che tale era il bisogno di quei ponti fra le popolazioni, che per essi i Comuni interessati avevano già promesso concorsi in denaro considerevolissimi. Infatti Crescentino aveva deliberato uno stanziamento di 120 mila lire, Trino di 300 mila (27); per cui se si addizionavano questi e altri concorsi alla somma assicurata dallo Stato e dalle Province si sarebbero potuti costruire due ponti.

La risposta del Ministro Baccarini fu decisa: si riconosceva la necessità di stabilire qualche ponte sul Po, <<... ma sarebbe veramente eccessivo che lo Stato venisse a concorrere alla costruzione d'un ponte ogni quindici chilometri...>> (28), quanti corrono tra Trino e Crescentino.

Il dibattito dell'11 maggio così si concluse: un ponte tra Trino e Crescentino, con accessi, lire 1 milione; 500 mila a carico dello Stato e 500 mila a carico delle province interessate. Restava in sospeso l'ubicazione del ponte, che poi era l'aspetto fondamentale per i due Comuni maggiori coinvolti nella vicenda.

DOVE FARE IL PONTE ?

La questione appare subito di difficile soluzione: per ovvie ragioni, sia l'uno che l'altro comune hanno validi argomenti da porre sul tavolo per reclamare il ponte sul proprio territorio.

Come spesso succede in occasioni simili si nomina una commissione di studio. E le due città non si sottrassero a questa consuetudine.

Il 16 maggio il Consiglio Comunale di Trino, nel nominare la commissione, concluse in modo perentorio affermando che il ponte andava costruito<<...di fronte a Trino e nella località che questo Municipio ha fatto studiare dall'ing. Vallia...>>, e che la commissione aveva il compito di raccogliere<<...i dati del movimento commerciale e le adesioni di tutti i corpi interessati atti a dimostrare come la costruzione del ponte sul Po studiata dall'ing. Vallia sia preferibile a qualunque altra tra Casale e Crescentino...>>(29).

Già il 28 maggio la commissione aveva prodotto i suoi primi risultati: invio a tutti i comuni limitrofi di una lettera con invito ad aderire alla proposta del Consiglio Comunale trinese e con la preghiera di trasmettere l'eventuale adesione alla propria Provincia.

Nella lettera, oltre a ricordare i vantaggi economici di un ponte a Trino, si rammentava il progetto<<...del tranvia a vapore che certamente sarebbe stato prolungato mediante il nuovo ponte fino alla stazione ferroviaria di Serralunga...>>(30).

Il Comune di Solonghelo fu il primo ad aderire alla proposta di Trino; seguirono Camino, Castelletto Merli e Mombello(31). Anche il Comune di Vercelli nominò una commissione di studio, in quanto interessato al progetto del ponte soprattutto per il possibile prolungamento della rete tranviaria.

Intanto l'ing. Vallia, il 20 luglio, consegna al sindaco di Trino il suo progetto del ponte. Il costo finale è di circa 880 mila lire, così suddiviso: costruzione del ponte 578.300 lire; strada di collegamento con quella nazionale di Valle Stura(oggi Val Cerrina,n.d.a.) adatta al passaggio di rete tranviaria 231.400lire; opere di difesa sulle due sponde 70.000 lire. Vallia prevede il ponte<<dirimpetto>>a Trino con strada di collegamento alla nazionale passante per Pontestura (e non per Camino)(32).

Con il progetto Vallia gli amministratori trinesi hanno per la prima volta un punto di riferimento indiscutibile.

Con la nuova legge si discute di due ponti

A Roma, nel frattempo, la Camera approvava la legge 333 sulle nuove opere stradali e idrauliche con l'indicazione di un ponte sul Po fra Trino e Crescentino, costo totale un milione (province interessate: Torino, Alessandria e Novara).

A questo punto il sindaco di Trino proponeva a quello di Crescentino un convegno per esaminare la possibilità di costruire due ponti(33).

Il momento era particolarmente delicato. I vari protagonisti politici avvertivano che la possibilità di avere un ponte era vicina, ma temevano che le ultime difficoltà fossero talmente aspre da compromettere il risultato finale.

La rivalità fra le due città era palpabile, se è vero che in una seduta di Consiglio a Crescentino, la cui discussione dovette essere lunga e appassionante, qualcuno sottolineò l'incerta posizione dell'on. Faldella il quale stava sostenendo tutte e due le città,<<...e quindi venne il guaio, cioè venne pregiudicato l'interesse di Crescentino...>>(34).

I consiglieri crescentinesi quella sera non assunsero nessuna decisione, volendo prima conoscere se l'orientamento del governo fosse per un ponte o per due(35).

In ogni caso il Comune di Trino prosegue per la sua strada e organizza per il 1° ottobre un convegno in città, invitando i sindaci dei comuni vicini, di Vercelli, di Asti(36).

Nell'introduzione il sindaco Vercellotti sottolineò, come già in altre occasioni, l'importanza e l'utilità del ponte a Trino, secondo il progetto Vallia, e ribadì la necessità di rivolgersi al governo e alle province per ottenere <<...il sussidio di un milione votato dalla predetta legge per la costruzione del ponte tra Trino e Crescentino>>(37).

Infine l'assemblea votò un ordine del giorno con la nomina di un Comitato, composto dai rappresentanti di tutti i comuni e enti, il cui compito era la continuazione<<...delle pratiche per la costruzione del ponte in base al progetto Vallia>>(38). Trino elesse suo rappresentante Antonio Biginelli.

Proprio pochi giorni dopo il convegno al sindaco di Trino arrivò un telegramma dell'on. Faldella:<<Consiglio Provinciale decise massima cura esecuzione due ponti Trino e Crescentino incaricando Deputazione trattare>>(39).

Era fatta! Tutti intesero che quell'atto era l'inizio di un processo inarrestabile, era solo questione di tempo poi le due città avrebbero avuto i loro ponti.

Le settimane che seguirono furono piene di iniziative da parte dei due comuni e della provincia. I due sindaci siglarono, il 14 novembre, un documento con l'invito alla Provincia di Novara ad incontrarsi con le altre due province interessate, Torino e Alessandria. Cosa che la provincia si affrettò a fare.

Il 13 dicembre 1881 l'on.Faldella interviene ancora alla Camera sul problema dei due ponti con toni accorati.

<<...lo conosco un paese, che è pure una discreta estensione del territorio piemontese, rimasto sacrificato in opere pubbliche...dove vedete nel cuore del Piemonte stendersi una larga figura geometrica, bianca, vuota di quelle lineeole di quelle venature indicanti il rapido movimento commerciale per le vie ferrate...Ma l'isola vergine di opere pubbliche, è tale non solo quanto a strade ferrate, ma è vergine altresì in opere di ponti...>>(40). Faldella ricorda che già la Camera aveva inviato all'attenzione del ministro una petizione del Comune di Brusasco per la costruzione del ponte a Crescentino,<<...ma non meno necessario è il ponte sul Po a Trino...Lo stesso Consiglio Provinciale di Novara deliberò solennemente di procurare la costruzione di due ponti sul Po>>(41).

Una polemica giornalistica

Nel mese di maggio del 1882, sempre a proposito del ponte e della sua ubicazione, nacque un piccolo caso giornalistico.

La "Gazzetta del Popolo" del 19 maggio pubblicò una lettera a nome di un Comitato provvisorio di Palazzolo il quale organizzava, per il 22 dello stesso mese, una riunione a cui erano invitati gli amministratori dei paesi vicini. Tema in discussione: la costruzione di un ponte sul Po a...Palazzolo!

Nella lettera si accennava, da parte del Comitato, alla speranza che gli amministratori <<...dei comuni interessati e enti, appoggeranno la costruzione di un ponte a Palazzolo e di molto a Crescentino, abbandonando la barocca idea del ponte sotto le rocce di Camino, che tutelerebbe gli interessi di alcuni privati e non quelli di Trino...>>(42).

La lettera destò molto scalpore, tanto che l'avv. Malinverni di Camino, proprietario dei terreni a destra del Po, si sentì tirato in causa e, indignato, scrisse al sindaco di Trino

Vercellotti una lettera di protesta, chiedendogli di partecipare alla riunione di Palazzolo e di parlare in sua difesa(43).

Questa sorprendente candidatura di Palazzolo per il ponte non ebbe seguito visto che, lo stesso giorno della pubblicazione della lettera, l'ing. Minola, capo dell'ufficio tecnico della Provincia di Novara, inviò al Prefetto della Deputazione una relazione tecnica sul progetto Vallia(che indicava Trino come luogo adatto alla costruzione) la cui conclusione fu:<<...il progetto risulta studiato con sufficiente accuratezza...>> (44).

Rottura tra Trino e Crescentino.Nuovi sviluppi

Nei mesi successivi assistiamo all'abbandono delle trattative tra Trino e Crescentino per la costruzione dei due ponti. Le rispettive commissioni avevano impiegato tempo ed energie per studiare quel progetto (45), raggiungendo un accordo sul percorso da seguire: Crescentino avrebbe costruito il ponte secondo i dettami della legge 333 con sussidio governativo, dando un contributo, assieme agli altri comuni limitrofi, di 350 mila lire a Trino per il secondo ponte.

Ma Crescentino non riesce a raccogliere la cifra stabilita e verso la fine del 1882 la rottura con Trino viene formalizzata in modo ufficiale.

Gli ultimi giorni di quell'anno vedono il Consiglio Comunale di Trino approvare, all'unanimità, l'offerta di 300 mila lire,<< a titolo di concorso nella costruzione>> del ponte secondo il progetto Vallia, alla Provincia di Novara e Alessandria alla sola condizione che i lavori abbiano inizio nel 1884(46). Anche il comune di Vercelli, poco dopo, delibera come concorso per il ponte 80 mila lire, con le solite note condizioni riguardanti la costruzione della strada di allacciamento con la ferrovia Asti-Casale e il prolungamento della linea tranviaria Vercelli-Trino-Monferrato.

Evidentemente non si hanno più in quel periodo iniziative di rilevante importanza, in quanto soltanto il 4 luglio dell'anno dopo il prefetto della Provincia di Novara Pissavini scrive al sindaco di Trino sui contrasti e sui problemi esistenti non solo tra le province interessate ma <<... eziandio tra i vari comuni della provincia nostra in ordine alla scelta della località sulla quale dovrà avere la sua sede il costruendo ponte sul Po>> (47).

Il prefetto ribadisce al sindaco la volontà per la costruzione di due ponti, del resto già sottolineata nella discussione del Consiglio Provinciale, e lo invita a fare opera di persuasione nei confronti degli altri comuni interessati al fine di ottenere contributi consistenti che permettano la costruzione del ponte indipendentemente dalla legge 333.

Il Consiglio Comunale accetta l'invito del prefetto nella seduta del 13 luglio(48) e Vercellotti inizia a contattare i sindaci vicini.

Se, come si è visto, Vercelli aderisce stabilendo un contributo, dal comune di Pontestura arrivò una risposta negativa adducendo <<...la grande distanza che separa da questo abitato la ubicazione del ponte stesso>> (49).

La scelta di Pontestura era la conseguenza delle vecchie polemiche sorte intorno al progetto, non realizzato, dell'ing. Peyron del 1873 che collocava il ponte tra Trino e Pontestura, in quanto più fattibile, più economico, più funzionale(50). Altresì il progetto Vallia poneva il ponte tra queste due località. Ma forse la scelta che si stava imponendo in quel momento era tra Trino e Camino.

Anche il Consiglio Comunale di Palazzolo (seduta del 24 marzo 1885, sindaco Clemente Porta) rispose negativamente e addirittura rivolse istanza per avere il ponte a Palazzolo.

L'Ospedale S. Andrea di Vercelli invece, il 1° maggio, deliberò la somma di 15 mila lire(51).

La convenzione del dicembre 1885

Per tutto il 1885 si ebbero iniziative, riunioni e assemblee di amministratori (di rilievo ad esempio quella del Consiglio Provinciale del 13 gennaio) che non produssero tangibili risultati, ma che spianarono la strada all'importante esito di fine anno.

Il 9 dicembre si pose senza dubbio la prima "grande pietra" per la costruzione del ponte di Trino.

Quel giorno, nel palazzo provinciale di Novara, il prefetto Passavini convocò i rappresentanti dei comuni e degli enti interessati al progetto del ponte a Trino per la firma della convenzione(52).

I sindaci di Trino, Camino, Brusaschetto, Castel S. Pietro, Solonghello, Vercelli e il presidente dell'Ospedale Maggiore di Vercelli concordarono che la provincia di Novara, in rispetto della decisione del 13 gennaio '85, <<...si assume di far eseguire, ed eseguisca e compia la costruzione di un ponte sul fiume Po a Trino, con o senza il concorso di altre province e del governo,...I Comuni ed Enti come sopra rappresentati, dichiarano rispettivamente di obbligarsi e si obbligano a pagare alla Provincia stessa a fondo perduto le seguenti somme: Camino 40 mila lire, Brusaschetto 10 mila, Castel S.Pietro 8 mila, Solonghello 1.000, Ospedale 15 mila, Vercelli 50 mila, Trino 300 mila; totale 424 mila lire. ...Ciascun Comune e Ente pagherà la somma di contributo alla Provincia di Novara in quattro eguali rate, la prima appena approvata l'opera, la seconda un anno dopo la prima, la terza un anno dopo la seconda, la quarta un anno dopo la terza....L'impegno è e rimane condizionato alla condizione sospensiva che la costruzione del ponte sul Po si faccia nella località di Trino e non altrove, e libero del resto alla Provincia di Novara la scelta del sistema di costruzione del ponte e l'attuazione di quel progetto che le tornerà benvisto...L'obbligazione cesserà di avere effetto se fra cinque anni dalla data del presente atto la Provincia di Novara non avrà intrapreso la costruzione del ponte...La città di Vercelli si impegna inoltre a pagare alla Provincia di Novara altre 30 mila lire quando costruito il ponte venga ad essere eseguita la strada di allacciamento per cura di qualunque Ente o Provincia ciò avvenga...>>(53). La provincia di Novara si impegnò per 300 mila lire.

I primi mesi del 1886 segnalano ancora un caloroso intervento dell'on. Faldella alla Camera (seduta del 2 febbraio) sulla necessità di due ponti, a Trino e a Crescentino. Curiose le ultime parole rivolte al ministro:<<...se l'onorevole ministro renderà possibile la costruzione di due ponti sul Po...lasci che glielo dica io,...egli avrà la benedizione di quelle popolazioni, e ne sarà magari salutato come il massimo Pontefice. Quod est in votis!>>(54).

Il « Concordio »(regnando Umberto I°)

Passa qualche anno, ma la decisione finale è ormai vicina.

Il 24 maggio 1890 si arrivò ad un "concordio" tra le tre province interessate di Torino, Novara e Alessandria per l'ubicazione e la costruzione del ponte sul Po.

Il testo e le conclusioni del concordio erano chiare:<< Regnando Sua Maestà Umberto I°...in Torino, ufficio della Provincia, piazza Castello n. 9 bis...sono personalmente comparsi il cav. uff. Giuseppe del vivo Luigi Demichelis, delegato del Presidente della Deputazione provinciale di Torino; il cav. Carlo Maggia del vivo cav. Gaspare, Presidente della Deputazione provinciale di Novara; il sig. cav. uff. Fedele Majoli del fu Biagio, Presidente della Deputazione provinciale di Alessandria...Si premette che allo scopo di affrettare la costruzione del ponte sul Po...da eseguirsi col concorso dello Stato nella metà delle spese, le province di Torino, Novara e Alessandria avviarono fin dall'anno 1883 trattative dirette a stabilire fra loro un accordo circa l'ubicazione dell'opera ed il riparto delle spese poste dalla legge a loro carico. Fin dall'inizio di queste pratiche fu avvertito che un accordo completo fra le tre amministrazioni non sarebbe stato possibile che alla condizione di costruire due ponti , uno a Trino l'altro a Crescentino...Però non essendo stato possibile appianare ogni divergenza fra loro, il Ministro dei lavori pubblici dava incarico ad una Commissione tecnica di riferire in merito all'ubicazione del ponte...>>, la quale Commissione, il 23 luglio 1887, concludeva sostenendo che un ponte unico non avrebbe soddisfatto gli interessi commerciali delle province di Novara e Alessandria, e per nulla quelli di Torino.

Il ponte di Crescentino, secondo la Commissione, interessando tre province doveva essere costruito secondo la legge 333; quello di Trino, che interessava solo due province, doveva essere costruito da Novara e Alessandria. Il giudizio della Commissione agevolò di molto l'accordo tra le province.

Inoltre l'accordo prevedeva che la provincia di Novara dovesse provvedere, con contributo di 165mila lire da parte alessandrina, alla costruzione del ponte a Trino e relative rampe di accesso, e che le due province avessero per metà l'incarico per la manutenzione del ponte(55).

Dopo la firma del concordio seguì un fitto scambio di lettere tra il sindaco di Trino e il presidente della provincia di Novara per stabilire con urgenza lo stanziamento dei fondi necessari, l'ubicazione del ponte e l'inizio dei lavori.

Il sopralluogo per l'ubicazione del ponte avvenne il 9 luglio 1890, alle ore 10(56).

Qualche mese dopo l'ing. Gastaldi, dell'ufficio tecnico della provincia di Novara, trasmise al presidente una relazione circa la situazione del traffico nei porti sul Po(57). Mentre, verso la fine dell'anno, la provincia di Novara appaltò alla "Società Cooperativa di produzione e lavoro"(58) di Trino i primi lavori: formazione di prismi di calcestruzzo per gli argini e lavori di movimento terra per la strada di accesso al ponte, nei pressi della chiesetta della "Cappelletta".

E proprio per la costruzione di tale strada nel maggio '91 furono convocati i proprietari dei terreni per concordare il prezzo di esproprio, che fu di una lira al metro quadrato(59).

Il progetto, finalmente. Ma il tranvai no

Nel settembre del 1891 l'ing. Casari, capo dell'ufficio tecnico provinciale, trasmette al presidente il progetto del ponte redatto dall'ing. Lino Gastaldi. Il progetto, predisposto per l'eventuale passaggio di tranvia, ha un costo preventivato di circa 750 mila lire.

Nell'introduzione al progetto l'ing. Gastaldi, a proposito del luogo scelto, scrive:<<...stabilito in massima che l'ubicazione cadesse per Trino, tenendo conto del numero dei carri e della quantità di merci che transitano sul porto di Brusaschetto, nonostante la mancanza di buona strada per un bel tratto della sponda destra...>>(60).

Il progetto venne inviato al Ministero per l'approvazione, ma siccome questa tardava nel maggio dell'anno dopo la Giunta municipale di Trino fu costretta a scrivere una supplichevole lettera al ministro Francesco Genala per sollecitarne l'approvazione ("exequatur"): <<...umilmente pregando l'E. V. affinché, colla sollecita approvazione del progetto..., voglia porre questa Provincia in grado di intraprendere in tempo prossimo i tanti sospirati lavori, i quali se da una parte soddisferanno gli intenti commerciali di questi cittadini, dall'altro risolveranno per queste ragioni un po' di quella scottante questione sociale che forma l'incubo di ogni Amministrazione dando urgente lavoro alla classe dei braccianti, che altrimenti sarà costretta a dura inazione con evidente e continuo pericolo dell'ordine pubblico>>(61).

Chissà quale dispiacere dovette provare il sindaco di Trino quando, il 3 giugno 1892, ricevette notizia dal prefetto che il Consiglio Superiore dei lavori pubblici aveva rinviato il progetto del ponte all'ufficio tecnico provinciale per ulteriori modifiche(62).

E' facile immaginare quale fosse la tensione in quei giorni, quando tutto sembrava a portata di mano e tutto ogni giorno si allontanava per contrattempi, intralci burocratici, richieste varie. Si dovettero aspettare ancora quattro mesi: il progetto fu definitivamente approvato con decreto ministeriale il 2 ottobre 1892.

Prima della fine dell'anno il comune di Vercelli, in una seduta di Consiglio con all'ordine del giorno un primo stanziamento di concorso per il ponte, trova il tempo di riaffermare una volta ancora la necessità di costruire <<...una strada atta a ricevere le macchine tranviarie>>(in questa seduta emerge, forse per la prima volta in modo ufficiale, l'atteggiamento polemico nei confronti della provincia di Alessandria accusata di "scarsa volontà politica" verso il progetto)(63).

In realtà la continuazione della linea tranviaria verso il Monferrato non verrà mai realizzata, e già nel maggio 1893, a lavori del ponte iniziati, si evidenziarono le prime difficoltà tecniche. Fu proprio l'ufficio tecnico provinciale a rilevarle e in una relazione sulle strade di accesso alla sponda destra del Po affermò che <<...tali condizioni di pendenza simultanea a quelle delle forti curvature dell'andamento planimetrico basterebbero già a rendere la strada inadatta all'impianto di tranvia...>>(64).

Di certo deve essere stata una grande delusione per gli amministratori vercellesi e trinesi che tanto avevano puntato su quel progetto per un rilancio economico del territorio.

Dicembre '92, il sogno diventa realtà

Ma a fine anno si partì davvero.

Il 30 dicembre 1892 rappresenta la data fatidica della lunga storia per la costruzione del ponte sul Po a Trino.

In quel giorno si firmò il contratto con la ditta vincitrice dell'appalto, la ditta Giovanni Fogliotti di Asti, che si era aggiudicata i lavori con un ribasso di ben 33,5%(65). La consegna dei lavori avvenne il 28 gennaio 1893, <<...al porto di Brusaschetto presso Trino sono intervenuti i signori: ing. Lino Gastaldi, dell'ufficio tecnico della Provincia di Novara, direttore dei lavori. Il geom. Giuseppe Ajma, addetto ufficio stesso in qualità di assistente lavori. Il geom. Giovanni Fogliotti, assuntore dei lavori>>(66).

Quel giorno <<...è risultato del pari che il porto natante di Brusaschetto che funzionava poco tempo prima nella stessa località segnata nella planimetria del progetto, era stato staccato dalla fune metallica di sostegno e, spinto dai ghiacci, si era portato un poco più a valle lungo la sponda destra, ove trovasi arenato>>(67).

Il verbale concludeva che<<...si dichiara che a partire dal 28 gennaio 1893 decorrerà il periodo di tempo entro il quale dovranno compiersi i lavori, che perciò avranno termine col 28 gennaio 1895>>(68).

Com'era il ponte? Ecco il progetto

Del vecchio ponte in muratura di fine ottocento non abbiamo altra testimonianza se non alcune vecchie e sbiadite fotografie, poiché durante la guerra, nel marzo 1945, venne abbattuto. Scorriamo quindi le pagine di un breve saggio, pubblicato nel 1896(69), dell'ing. Gastaldi, che fu progettista e direttore lavori, per capire che caratteristiche aveva quest'opera tanto desiderata.

Gastaldi esordisce affermando che:<<Per giusto riguardo alla città di Trino, che concorse alla spesa per la cospicua somma di 300 mila lire, si prescelse per l'impianto del ponte la località ove funzionava il porto natante di Brusaschetto, con che miravasi a mantenere ed accrescere l'affluenza dai prossimi comuni della collina al fiorente mercato di Trino, nonché il commercio che già effettuavasi fra il Monferrato da una parte, il Vercellese e il Biellese dall'altra>>.

L'ing. Gastaldi, nella stesura del progetto, aveva tenuto in considerazione le piene del Po del novembre 1705(70) e in particolar modo quella dell'ottobre 1839(71).

<<...Durante lo studio del progetto si dovette a malincuore modificare la direzione dell'asse del ponte, stato disposto per quanto si potè, secondo la normale alla gran curva formata dalla mediana del fiume, e che volge la sua concavità verso la collina, cioè verso la sponda destra. Venne spostata un poco a monte la spalla destra, per cui la corrente verrebbe ad investire un po' il fianco destro delle pile. Questa modificazione venne introdotta ad istanza e per evitare le opposizioni e proteste dell'Amministrazione dell'Ospedale di Vercelli, la quale, confortata dal parere di tecnici, temeva che le pile del ponte dirigessero le acque verso il suo tenimento di Pobbieto, posto a valle lungo la sponda sinistra>>(72).

Le principali caratteristiche del ponte erano: lunghezza totale 248,40 metri (quello di Crescentino, ultimato nel 1899, misura 462,42 metri); larghezza fra i parapetti 7 metri; numero delle luci 9; corda delle arcate 24 metri; altezza delle pile sulla risega di fondazione 8,15 metri; spessore delle pile in sommità 2,50 metri, alla base 3,19.

Sulla natura del terreno il progettista scrive:<< In parte coperta da alluvioni ed in parte scoperta, così che in tempo di magra alcuni banchi sporgevano dall'acqua, trovassi nell'alveo la roccia marnosa-calcareo, con prevalenza specialmente della marna, e talvolta del calcare, così da aver qua e là roccia utilizzabile per l'estrazione della pietra da calce, la quale da tempo viene coltivata e trasportata a Trino per essere cotta nelle fornaci ivi erette>>(73).

E per le fondazioni:<< Così al previsto sistema di fondazioni entro casseri costituiti da due paratie, fra le quali doveva colarsi del calcestruzzo, si sostituirono per le pile e parti anteriori delle spalle le fondazioni col sistema dell'aria compressa, accogliendo a tal riguardo una proposta dell'impresa Fogliotti, che già era munita degli apparecchi relativi>>(74).

L'ing. Gastaldi accenna anche alla questione della strada di destra, verso la collina:<< Per gli accessi si osserva che quello di destra non era compreso nel progetto del ponte che per il tratto che corre sulla spalla fino a pochi metri al di là dell'intestatura dell'argine ortogonale, non essendo stata decisa la continuazione di esso e l'apertura della nuova strada in collina se non quando il ponte era già in corso di costruzione. Questi lavori vengono eseguiti per cura della Provincia di Alessandria, la quale perciò ottenne una

riduzione di 75 mila lire sul suo concorso nelle spese per la costruzione del ponte ed opere annesse, già fissate in 165 mila lire>> (75).

Riguardo al costo finale dell'opera e alle osservazioni diverse il progettista conclude: <<...coi prezzi considerevolmente ridotti dal ribasso del 33,5%, l'Impresa non soddisfece abbastanza la Direzione dei lavori nella materiale esecuzione delle opere....Si avrebbe il costo complessivo dell'opera di circa 647 mila lire, di cui 513 mila spettanti ai lavori eseguiti dall'Impresa>> (76).

Il collaudo fu affidato all'ingegnere-capo del Genio Civile di Alessandria, cav. Sab. Juliucci. Verso la fine del 1894 i lavori del ponte terminarono.

Questo evento fece scrivere ad uno storico locale, l'avv. Costante Sincero: <<Il ponte si eleva maestoso, i suoi archi snelli ed eleganti paiono inseguirsi l'un l'altro>>.

C'è il ponte ma manca la strada

Finito il ponte rimasero irrisolti i problemi di collegamento stradale con la parte destra, verso la collina.

Già durante i lavori erano nate spinose questioni, ma ancor più in seguito e per altri anni ancora. In pratica: c'era un ponte su cui, per il momento, non era praticabile il traffico di tipo commerciale, ovviamente con gravi danni e tante lamentele.

Tutto ciò perché la provincia di Alessandria aveva sollevato con la consorella di Novara una vertenza riguardante la spesa per il collegamento che, a suo dire, era più alta di quella preventivata.

La provincia di Alessandria, a cui venne concesso un ulteriore contributo di 75 mila lire da quella di Novara (77), non riuscirà comunque a finire velocemente i lavori nel tratto collinare ed il problema si trascinerà per alcuni anni ancora.

Un copioso scambio di lettere tra le due provincie e gli amministratori di Trino e dei paesi collinari è la testimonianza della complessità di tale questione.

Anche il marchese Scarampi si lamenta. In effetti molti commercianti e venditori, per andare nel Monferrato, transitavano sul ponte e poi passavano su strade di proprietà del marchese, non utilizzando il porto natante sul Po di cui il marchese era proprietario. Si arrivò al punto di chiudere provvisoriamente il ponte, ma ciò creò difficoltà all'impresa che doveva ultimare i lavori.

Nel maggio 1895 si tiene una riunione a Trino dei sindaci dei paesi interessati e si manda una nuova lettera di protesta alla provincia.

Anche la famiglia Franco, i cui componenti erano i portolani di Camino e Brusaschetto, chiese alla provincia un risarcimento di 3.900 lire annuo per mancato guadagno dei porti (78).

Qualche mese dopo il sindaco di Trino Vercellotti scrisse nuovamente alla provincia di Novara perché sollecitasse quella di Alessandria a terminare i lavori stradali. Vercellotti accennò a gravi danni <<...incalcolabili ... ne risentirebbe la città di Trino, la quale vedrebbe deviare altrove il commercio delle uve, che spera invece di concentrarle sul proprio mercato...>> invece che a Casale (79).

Nel dicembre dell'anno dopo sul settimanale "La Sesia" di Vercelli appare un articolo riguardante il ponte di Trino e i lavori sulla sponda destra dal titolo: << Pochi lavori e maltempo non permettono la costruzione della strada dell'accesso a destra del ponte>> (80).

Il giornale ricorda l'oneroso contratto stipulato dal comune di Trino con il marchese Scarampi per permettere il passaggio verso la collina. La strada del marchese <<...che scendendo alla destra del ponte, costeggiando per un breve tratto la riva del fiume e volgendo poi a sinistra, va a congiungersi con la comunale di Zizzano, per cui si scende a Camino e si passa nella valle Dardagna ... Ma il maltempo persistente ha reso quella strada impraticabile; le piene del Po vi hanno portato dei sedimenti melmosi...>> e non sempre funzionano i porti di Pontestura, della Rocca e di Gabbiano.

Conclusione amara del giornale: <<Per poco che la duri ancora così, il ponte diventerà vecchio prima di cominciare ad essere utile>>.

Le proteste per la mancata apertura del ponte al traffico continuarono.

Trino e gli altri comuni si ritrovarono nel maggio 1899 a Camino. In quella occasione gli amministratori stigmatizzarono l'ignavia e l'incredibile lentezza della provincia di Alessandria (81) nell'esecuzione dei lavori stradali; ricordarono che, per limitare i danni al commercio, i comuni furono costretti a trattare con il marchese Scarampi per un passaggio provvisorio che costò, a Trino e Camino, 2.062 lire per quattro anni. Ma ciò nonostante, nei periodi di maltempo, per attraversare il Po con i carri era necessario passare da Casale (82).

Il disagio ed il danno economico furono elementi che pesarono enormemente nella vita amministrativa di Trino in quel periodo. Questi, ed altri motivi di ordine finanziario, indussero il comune (sindaco il tenente Vittorio Albasio) a chiedere alla provincia di Novara, nel novembre 1900, una riduzione della quota per il concorso alla costruzione del ponte (83). Venne inviato un documento alla provincia in cui si elencavano le varie tappe della discussione sul ponte a partire dal 1881.

La riduzione venne chiesta sulla base del risparmio avuto nella costruzione del ponte e per i danni subiti a causa del mancato collegamento stradale.

In conclusione <<... non dimentichi l'on. Consiglio la considerazione, non priva di influenza sul suo voto, che terminato il ponte di Trino da ormai tre anni, e quando Trino specialmente sperava e si riprometteva un aumento di commercio per il transito su di esso delle derrate delle due sponde del Po, ebbe la sgradita sorpresa di vederlo diverso in direzioni di altri Comuni, privi di ponte ma più fortunati di avere almeno le strade e le chiatte natanti ...>> (84).

Un tram chiamato desiderio

Il problema della strada verso la collina durò ancora qualche tempo, compromettendo inoltre l'antico progetto della costruzione della rete tranviaria da Vercelli a Serralunga.

In un convegno tenutosi a Camino il 19 luglio 1908 (85), organizzato dal sindaco di Vercelli e con la presenza del presidente della provincia di Novara e di numerosi sindaci, si accenna all'avvenuta costruzione della strada Trino-Camino e del proseguimento del tronco tra Camino e la Valle Dardagna. Scopo del convegno è la discussione della linea tranviaria, in considerazione del fatto che l'articolo due della legge 540, votata l'anno precedente dal Parlamento, concedeva contributi, fino a due mila lire per chilometro, alle linee tranviarie che attraversavano regioni montuose. E' pronto anche un progetto, dell'ing. Palazzo, con un costo preventivato di un milione e 300 mila lire circa.

Ma per quella collina un tranvai non passò mai.

Abbreviazioni

ASCT= Archivio Storico Comune di Trino

ACT= Archivio Comune di Trino

AUTPV= Archivio Uff. Tecn. Prov. Di Vercelli

ABCV= Archivio Biblioteca Civica di Vercelli

APV= Archivio Provincia Vercelli

Note

- (1) AUTPV, Ponte sul Po, pratiche inerenti alla costruzione.
- (2) A quel tempo tra il ponte di Chivasso e quello di Casale Monf., distanti circa 50 km., non esistevano altri ponti.
- (3) C. Corazza, <<Il nuovo ponte sul Po Verrua-Crescentino>>, Ingegneria civile e Arti industriali, Torino 1900.
- (4) ASCT, mazzo 333. Ponte sul Po 1875-1898.
- (5) M. Ogliaro, << Un ponte sul secolo>>, Crescentino 2002.
- (6) ABCV, Progetto Peyron per la ferrovia (A. Peyron, su ordine di Cavour, costruì il 18 febbraio 1861, nel cortile del Palazzo Carignano a Torino, un'aula provvisoria in legno per la prima riunione della nuova Camera italiana).
- (7) L'ing. Peyron aveva probabilmente la sua parte di ragione: il progetto di ferrovia con un ponte da Trino verso Pontestura era più economico, meno difficoltoso, con un tratto di strada in meno, più direttamente collegabile con la valle Monferrina. La polemica "Pontestura o Camino" riguardo al ponte rispunterà ancora (lo si vedrà più avanti) nel 1945, allorché si tratterà di ricostruire il ponte distrutto durante la guerra. Un Comitato di pontesturesi ricorderà che già nel 1890 <<...vi furono interessi politici, economici...>> sull'ubicazione del ponte. Ma anche il "secondo ponte" verrà ricostruito tra Trino e Camino.
- (8) ABCV, Progetto Peyron per la ferrovia.
- (9) Il ponte Trino-Pontestura fu eretto solo nel 1980.
- (10) ASCT, mazzo 333. Ponte sul Po 1875-98.
- (11) ibidem.
- (12) ibidem.
- (13) << Il porto natante era costituito dagli scafi di due robuste imbarcazioni ("navi") sui quali era fissato il tavolato. Si muoveva da una sponda all'altra, mentre era fermato a terra con un grosso cavo, sfruttando la forza della corrente, diretto da un grosso remo timoniere a poppa >> (da: F. Crosio-B. Ferrarotti, <<Trino, gli anni del diluvio >>, Studi trinesi 13).
- (14) ASCT, mazzo 333. Ponte sul Po 1875-98. Dalla proposta di riparto della spesa tra i vari comuni si nota che, nel 1875, Trino aveva 8.463 abitanti, Crescentino 5.738, Livorno Piemonte 8.797, Fontanetto 2.772, Palazzolo 2.389.
- (15) ibidem. La quota per Trino era di 9 mila lire.
- (16) ibidem. Tale decisione fu presa nella seduta di Consiglio del 27 ottobre 1876, che era presieduta dall'assessore anziano Luigi Pieroni. I consiglieri erano: Montagnini conte Carlo, Montagnini notaio Guido, geom. Berta Costantino, Diego Beltramini, Lucca cav. ing. Felice, Luigi Osenga, Francesco Tricerri, Giuseppe Bodiglio, Davide Muggia, Borla dott. Giuseppe.
- (17) G. Serrafro, in <<Camino medievale >> 1988, a proposito della nobile famiglia Scarampi (banchieri artigiani, il cui nome significa "usuraio") così scrive: <<...ultimo uomo d'armi fu il marchese Ferdinando, colonnello di cavalleria nella guerra d'indipendenza, che ritiratosi a vita privata si dedicò all'abbellimento del Castello >>.
- (18) ASCT, mazzo 333. Ponte sul Po 1875-98.
- (19) M. Ogliaro, op. cit. Il tratto ferroviario sarebbe stato inaugurato nel 1887.
- (20) ibidem.
- (21) ASCT, mazzo 333 cit. Il documento non è datato, è forse del 1881.
- (22) AUTPV, Ing. Vallia: <<Progetto di un tronco di strada a doppio servizio, per carreggio ordinario e per tramvai a vapore>>. Il progetto del Vallia prevedeva un costo totale di 879 mila lire, così suddiviso: corpo stradale 231.400, ponte in muratura 578.300, opere di difesa 70 mila. Il ponte era previsto davanti all'abitato di Trino in direzione di Pontestura.
- (23) ASCT, mazzo 333 cit.

(24) L'avv. Vercellotti fu un "grande elettore politico" del liberale progressista Faldella, eletto deputato all'inizio del 1881. Vercellotti verrà "premiato" con la nomina a sindaco di Trino. La designazione alla carica di sindaco era, fino al 1889, di nomina regia. Vercellotti rimase sindaco dal 1881 fino al 1898 (cfr. Crosio-Ferrarotti << Il divenire del proletariato trinese. Rerum Patriae 1798-1921 >>, Studi trinesi 10).

(25) ASCT, mazzo 333 cit.

(26) ibidem.

(27) ASCT, mazzo 319 bilanci. Lo stanziamento era notevolissimo, se si pensa che in quegli anni il bilancio del comune di Trino non arrivava alle 100 mila lire. Molto travagliato fu il percorso del comune per ottenere il prestito. In un primo momento la Cassa Dep. e Prest., per vari motivi, non concesse il mutuo e il comune per onorare l'impegno dovette ricorrere a banche e a privati.

(28) ASCT, mazzo 333 cit.

(29) ibidem. La Commissione votata era composta dal sindaco Vercellotti, dai consiglieri Lucca, Biginelli, Tricerri, DeMarchi e Muggia (il consigliere Davide Muggia fu il primo membro della comunità ebraica ad assumere cariche pubbliche in seno al comune. Cfr, Crosio-Ferrarotti << Il divenire del proletariato...>>, op. cit.). Gli altri consiglieri comunali erano: Giovanni Ronco, dott. Domenico Canta, Bartolomeo Brignone, Pietro Bazzano, Giuseppe Giorcelli, Luigi Picco, Giovanni Gellona, Luigi Osenga, Luigi Ferrarotti, avv. Carlo Viale; segretario com. A. Governato.

(30) ibidem.

(31) ibidem.

(32) ibidem. L'ing. Vallia così relazionava a proposito de <<...l'incarico della compilazione di un progetto di ponte sul fiume Po dirimpetto a Trino e col progetto pure di una strada che da Trino per il progettato ponte vada a congiungersi nel modo più diretto possibile con la strada Nazionale di Valle Stura e con pendenze da potersi conciliare coll'esercizio di un tramway>>, giustificando la sua scelta di passaggio a Pontestura: <<io non ho veduto possibile la salita dal Po alla cresta di Camino per scendere poscia nella valle Dardagna...impossibile correggere le curve troppo ristrette e troppo forti pendenze...ho studiato un altro passaggio e un tracciato diverso>> più economico, più breve, più diretto e che raccoglie <<un cospicuo centro abitato qual'è Pontestura>>.

La proposta di tracciato dell'ing. Vallia fu: Trino (Madonna del Buon Consiglio), ponte sul Po, cresta di Montrezzo, Pontestura, S. Iorio di Serralunga.

(33) ibidem.

(34) ibidem.

(35) ibidem. Dalla lettura dei documenti par di capire che vi fossero anche problemi di bilancio.

(36) ibidem. Non tutti i comuni invitati parteciparono. Ozzano non partecipò, così pure Asti che non riteneva vantaggiosa per la città l'eventuale spesa per il ponte. Ronsecco non aderì per problemi di bilancio. Aderirono invece Vercelli, Camino, Brusaschetto, Palazzolo, Pontestura, Desana... Nell'invito si accenna al progetto dell'ing. Vallia, all'utilità del ponte per i commerci, e <<...si aggiunga che la linea di tram da Trino a Vercelli e da Vercelli ad Aranco, presso Borgosesia, già in esercizio, e quella da Trino a Livorno e da Livorno a Ivrea, di cui dai comuni di Trino, Livorno e Cigliano si è già firmato il contratto con l'impresa per l'immediata costruzione, avranno per mezzo del ponte la loro continuazione all'interno del Monferrato ed il collegamento colla ferrovia Asti-Casale a Serralunga e colla linea di tram Monferrina di cui è prossima la costruzione...>>. Al convegno parteciparono inoltre l'Ospedale Maggiore di Vercelli, il marchese Scarampi e l'avv. Malinverni, questi ultimi due proprietari dei terreni a destra del Po. Il marchese garantì che avrebbe offerto i terreni di sua proprietà in caso di costruzione del ponte.

(37) ibidem.

(38) ibidem.

(39) ibidem. La Deputazione è l'attuale Giunta Provinciale.

(40) ibidem.

(41) ibidem.

(42) ibidem. L'ing. Pietro Seggiaro di Gabbiano, sempre nel 1882, in un suo librettino (stampato dalla tipografia P. Bertero di Casale Monf. e conservato nella Biblioteca Civica di Vercelli) dal titolo <<La vera ubicazione del ponte sul Po>> (prescritto dalla legge 333 del luglio '81), sostiene con forza che:<<...la natura del terreno indica anche ai ciechi che quel ponte deve farsi a Fontanetto...>>. L'ing. Seggiaro continua:<<...La descrizione che ho fatto sopra delle località fra Chiavasso e Brusasco a Pontestura, sebbene non completa, mostra che rispetto a Crescentino e alla Savoia di Verrua non esiste strada commerciale, e non è economicamente attuabile a traverso di aspri monti; che rispetto a Trino sta la barriera formidabile dei monti di Cantavenna e Camino, ostacolo all'accesso economico al vallo di Stura, a Moncalvo, ad Asti ed ai paesi superiori a Cerrina. La legge sopraccitata...prescrive che al ponte sul Po debba farsi fra Crescentino e Trino, cioè né rispetto a questa né in faccia a quella città ma in un punto intermedio. E dall'esame delle località, risulta che questo punto è quello tra Fontanetto e Gabiano, dove la depressione del monte è la più bassa che esista da Torino a Pontestura. Ivi il Po presenta un fondo di roccia di ottima calce idraulica...>>. L'ing. Seggiaro conclude azzardando un'ipotesi che, purtroppo per lui, verrà sonoramente smentita dai fatti :<<...questo cambiamento di legge (riguardante la costruzione del ponte a Trino o a Crescentino. N.d.A.) non sarà certamente votato dal Parlamento non solo, ma si ha fiducia che non sarà né anco proposto dal Ministero>>.

(43) ibidem.

(44) ibidem.

(45) ibidem. Nella delibera di Giunta di Crescentino, del 25 luglio 1882, che precede la rottura con Trino vi è una curiosità: l'elencazione dei prodotti agricoli delle varie zone. Il crescentinese e il vercellese, si dice, producono: riso, frumento, meliga, avena, fieno, paglia, ortaggi, bestiame, burro, cacio, pollame, uova, pescagione, cacciagione. Il Monferrato: uova, frutta, tartufi, bestiame. Il canavese e il biellese: castagne, frutta, legnami da lavoro, masserizie, carbone, ferro, lastre di pietra, cappelli e panni.

(46) ibidem.

(47) ibidem.

(48) ibidem.

(49) ibidem.

(50) Vedere nota 7.

(51) AUTPV, Ponte sul Po 1885 e seguenti. Durante una seduta del Consiglio Provinciale vennero elencati i porti natanti da Chivasso a Pontestura: S. Sebastiano, Lauriano, Monteu da Po, Brusasco, Crescentino, Moncestino, Gabbiano, Palazzolo, Brusaschetto, Camino, Pontestura.

(52) ASCT, mazzo 333 cit. Erano presenti alla firma, oltre al prefetto, i sindaci: G. Vercellotti di Trino, Bianco Emiliano di Brusaschetto, Calvi Luigi di Castel S. Pietro, Luigi Farello di Solonghelo. Il notaio Demetrio Ara rappresentava il comune di Vercelli e l'ing. Eugenio Ara l'ospedale di Vercelli.

(53) ibidem, (convenzione).

(54) ibidem. Il 16 aprile 1887 il sindaco di Trino, Carlo Viale, scrive al ministro reclamando il ponte a Trino, secondo la legge 333. Le ragioni addotte erano di carattere economico-finanziario dovute <<...alla crisi agraria e per le leggi recenti che aumentano l'onere per l'istruzione obbligatoria...>>.

Sulla cosiddetta politica "dei ponti" non tutti la pensavano allo stesso modo. Vi erano anche, sostenute da alcuni uomini politici, posizioni conservatrici che, ad esempio, il

consigliere provinciale Furno espresse con vigore nella seduta del 13 gennaio 1885 allorchè in aula si stavano discutendo i ponti di Trino e Crescentino. Il consigliere intervenne sottolineando il fatto che molti paesi del vercellese e del novarese erano colpiti dalla crisi agraria e nel Monferrato imperversava la malattia dei vigneti. Pertanto, sosteneva Furno, era molto dubbio che i due ponti potessero apportare sostanziali miglioramenti economici. Ma tale posizione risultò minoritaria e altri consiglieri provinciali, tra cui Piero Lucca e proprio l'on. Faldella, intervennero per ribadire che bisognava ridare vigore all'agricoltura e offrire alle campagne e alle colline modi di comunicazione più agevoli e sicuri per lo scambio dei prodotti (cfr. anche M. Ogliaro, op. cit.).

Frattanto il 30 aprile 1887 si inaugurò il tronco ferroviario Chivasso-Casale, con progetto dell'ing. Solerti, costo totale 5 milioni a carico dello Stato.

(55) ibidem.

(56) AUTPV, Ponte sul Po 1885 e seguenti. All'incontro erano presenti sindaci dei comuni interessati e rappresentanti delle due province. Sul posto ognuno fece le proprie osservazioni. Il sindaco di Camino precisò che il ponte doveva essere eretto a 50 metri a valle del porto di Brusaschetto. Il sindaco di Brusaschetto replicò dicendo che andava posto 50 metri a monte. Il rappresentante dell'ospedale di Vercelli (proprietario dei terreni di Pobbieto) voleva il ponte a monte del porto di Camino, in quanto più vantaggioso per le sue proprietà. Alla fine fu deciso che ognuno avrebbe fatto conoscere per iscritto le proprie osservazioni alla provincia di Novara.

(57) ibidem. L'ing. Gastaldi sosteneva che: <<...Brusaschetto è più frequentato di quello di Camino...oltre ai pedoni, transitano ottanta carri al giorno, quasi tutti con carico di frammenti calcari diretti alla fornace di Trino...>>. Per il porto di Camino, il portolano pagava un affitto di 950 lire annue al marchese Scarampi, circa la metà di quello di Brusaschetto. Però gli abitanti di Camino avevano diritto di servizi gratuiti del porto, sia a piedi che con i carri.

(58) ASCT, mazzo 333 cit. La società si era da poco costituita per avere in appalto alcuni lavori secondari.

(59) ibidem. I proprietari erano: Ravasenga Giuseppe, Chiaria Domenico, Chiaria Rosa e Irico Oclerio, Bazzacco Giuseppe, DeMaria Michele, Bono Orsola, Giraudi Giovanna, Guazzone Carlo, Tavano Salvatore, Borla Antonio, Lasagna Salvatore, Montagnini Rosa, Martinotti Francesco, Maggio Antonio.

(60) AUTPV, Progetto ponte sul Po a Trino e suoi accessi.

(61) ASCT, mazzo 333 cit.

(62) AUTPV, Ponte sul Po 1885 e seguenti. Il Consiglio Superiore dei LL. PP. richiese alla provincia alcune aggiunte planimetriche, modifiche tecniche inerenti l'altezza (più 80 cm.) e che <<...il ponte anziché impiantarli con posizione obliqua, sia possibilmente collocato naturalmente al fiume >>.

(63) ibidem. L'atteggiamento passivo della provincia di Alessandria verrà ripreso e più volte sottolineato da molti amministratori comunali negli anni seguenti.

(64) ibidem.

(65) L. Gastaldi, op. cit.

(66) AUTPV, Ponte sul Po –pratiche inerenti alla costruzione. << Il progetto comprendeva: lavori di costruzione del ponte e degli accessi stabili e provvisori costituenti complessivamente un tronco stradale della lunghezza di m. 1563, nonché di due argini ortogonali di difesa.

(67) ibidem.

(68) ibidem.

(69) L. Gastaldi, op. cit.

(70) A Trino, in centro, all'incrocio tra via Gennaro e corso Italia vi è una tavoletta di marmo che ricorda l'evento alluvionale.

(71) Sull'argomento delle piene del Po vedi Crosio-Ferrarotti << Trino, gli anni gli anni del diluvio >>, op. cit.

(72) L. Gastaldi, op. cit. L'avvocato trinese C. Sincero nella sua opera del 1897 <<Trino, i suoi tipografi e l'abazia di Lucedio>>, nel capitolo riguardante il ponte sul Po (da pochi anni costruito), in una nota aggiunge che<<...parmi però che nove archi non siano sufficienti, ma che sarebbero stati necessari almeno undici per evitare il rigurgito superiore già minacciato>>.

Nel gennaio 1893 il sindaco di Trino Vercellotti scrisse al Presidente della provincia di Novara in merito ai lavori del ponte che <<...secondo voci...il ponte è troppo ristretto nella sua luce...forse un'aggiunta di un paio di arcate...>>, vedi AUTPV.

(73) L. Gastaldi, op. cit.

(74) ibidem.

(75) ibidem.

(76) ibidem.

(77) AUTPV, Ponte sul Po 1885 e seguenti. Seduta Consiglio Provinciale di Novara del 20 agosto 1894.

(78) ibidem.

(79) ibidem.

(80) "La Sesia", dicembre 1896.

(81) AUTPV, marzo 1. Nel documento finale gli amministratori ribadirono con nettezza che mai i consiglieri provinciali alessandrini furono visti << in visita nelle loro terre >>.

(82) ibidem. In uno scambio epistolare fra le due province, nell'agosto 1904, si parla ancora della strada di accesso alla destra del Po!

(83) ASCT, marzo 333 cit.

(84) ibidem.

(85) AUTPV, Ponte sul Po marzo 2. Il convegno si tenne nel Castello di Camino messo a disposizione dal marchese Scarampi.

La vertenza tra la provincia di Novara e il marchese Scarampi

Fra i documenti d'archivio che trattano della costruzione del ponte sul Po a Trino particolare rilievo spetta al carteggio sulla vertenza, dei primi anni '90, tra la provincia di Novara e il marchese Scarampi (1).

Il marchese Ferdinando Scarampi di Villanova era proprietario del Castello di Camino (XI secolo), di parte dei terreni sulla sponda destra del fiume e concessionario dei porti natanti di Camino e Brusaschetto.

Il marchese, in pratica, chiedeva alla provincia un risarcimento a causa della chiusura dei porti dovuta alla costruzione del ponte (2). Il marchese percepiva, secondo una relazione del settembre '91 degli uffici provinciali, 1.800 lire annue dal portolano del porto di Brusaschetto e 1.600 lire dal sig. Lombardi, proprietario della fornace di calce di Trino, per il trasporto del materiale. Dal porto di Camino 950 lire.

Dopo alcuni anni di discussione la vertenza si concluse, nell'aprile 1893, con un accordo: la provincia di Novara indennizzò il marchese con 14 mila lire (3).

La provincia accondiscese all'indennizzo poiché memore di una sconfitta in tribunale, in un precedente caso analogo, con la contessa Olimpia di Pamparato, proprietaria del porto natante sul fiume Dora Baltea a Verolengo.

L'accordo con il marchese Scarampi prevedeva anche il gratuito passaggio sul nuovo ponte di una linea telefonica o telegrafica tra il Castello di Camino e la sponda sinistra del Po (4).

Altre vertenze nacquero, negli anni successivi, tra la provincia e il marchese dovute soprattutto alla mancata costruzione, da parte della provincia di Alessandria, della strada a destra del fiume. Il marchese pretendeva il pagamento di un pedaggio per chi, transitando sul nuovo ponte, si serviva poi della strada di sua proprietà per recarsi in collina.

Si è visto come i comuni di Trino e Camino, per evitare gravi problemi ai cittadini e danni commerciali, abbiano in seguito dovuto stabilire onerosi accordi con il marchese.

In una lettera al Presidente della provincia di Novara, del 29 aprile 1885, il marchese (che era stato anche consigliere comunale di Camino) scrive della sua intenzione di <<...cedere l'indennità che gli sarebbe spettata per l'espropriazione di uno dei due porti...>>(5), a causa della costruzione del ponte, se non avesse avuto controversie relative ai porti fino al momento dell'espropriazione. Ma poco dopo sorse una lite con terzi, a cui si unì il comune di Camino, e il marchese ritirò la donazione.

Note

(1) AUTPV, mazzo 1.

(2) Ibidem. Il concessionario del porto di Pontestura era il cav. Davide Cantarini di Milano.

(3) Ibidem. Seduta del Consiglio prov. del 7 aprile 1893.

(4) Nel 1900 in Italia vi era un apparecchio telefonico ogni 2.340 abitanti.

(5) AUTPV, mazzo 1.

Problemi di cantiere durante i lavori del ponte 1892-94

Lino Gastaldi, progettista e direttore lavori nonché ingegnere dell'ufficio tecnico della provincia di Novara, in un suo breve saggio pubblicato su una rivista torinese nel novembre 1896 (1) scrive: <<...gli scandagli praticati lungo l'asse del ponte mediante trivellazioni che disgregavano e spappolavano la marna, non diedero l'idea esatta della durezza della roccia, e meno ancora della sua resistenza alle corrosioni. Perciò...si ritenne opportuno raggiungere maggior profondità >>.

Per le pile e le parti anteriori delle spalle si usarono: << le fondazioni col sistema dell'aria compressa, proposta dall'impresa Fogliotti. Detta Impresa propose che ai soliti lamierini di rivestimento alla muratura che sovrasta al cielo della camera di lavoro, che era stabilita in calcestruzzo, si sostituisse della pietra da taglio sbazzata, senza corrispettivo speciale oltre quello fissato per ogni metro cubo di fondazione. Com'ebbe ad osservare la Direzione, questo sistema, se ha il vantaggio di presentare ad opera finita un rivestimento più duraturo e robusto, durante l'affondamento dei cassoni esige maggiori cautele, perché l'attrito contro il terreno non scomponga la muratura in pietra da taglio.

Ed infatti non avendo l'impresa eseguito bene lo sgombrò tutt'attorno alla fondazione della settima pila, com'era previsto nel capitolato, le sabbie e ghiaie trattennero detta muratura, che rimase sconnessa, e si dovette parzialmente rifare.

L'inconveniente più grave verificatosi nell'esecuzione delle fondazioni è stato quello toccato al cassone della terza pila. La piena del 23-24 maggio '93 investì e scalzò detto cassone, inclinandolo longitudinalmente verso monte...>>, poi in seguito raddrizzato. <<...Un'altra piena del 28-29 luglio investì nuovamente il cassone inclinandolo sul fianco destro...>>.

Durante il maltempo del 25 maggio le acque del Po distruggono la campata del ponte di servizio e l'impresa Fogliotti <<...ha presentato nota per materiali perduti per un valore di lire 11.292 >>.

<<...Per il disarmo si prescrisse l'uso di dieci viti (cinque per ogni estremità, da porsi negli intervalli fra una coppia e l'altra di cunei di sostegno), da manovrarsi simultaneamente, prescrizione che fu solo in parte osservata per le prime arcate verso la sponda sinistra. Le arcate furono costruite nel periodo dal 20 marzo al 10 giugno '94 e in media riposarono sulle armature appena 14 giorni circa, non volendosi che la malta facesse troppa presa.

I cedimenti delle armature (non abbastanza accuratamente eseguite) raggiunsero in media i mm. 69, e quelli delle arcate dopo il disarmo mm. 150: e quindi in totale mm. 219. L'arcata 7° però, dopo il disarmo, manifestò un cedimento massimo di mm. 200 per essere stata lasciata armata otto giorni soltanto. In complesso, essendosi calcolato un cedimento totale di mm. 200, prendendo per norma quanto si è constatato pel ponte sulla Sesia a Borgosesia, le previsioni non si sarebbero notevolmente scostate da quanto si è realmente verificato >>.

Qualche inconveniente, però non grave, si ebbe pure per la precipitazione nel disarmare le arcate, o nell'eseguirvi sopra i timpani. Di poca entità furono le paratie eseguite per contenere le fondazioni dei rivestimenti, essendosi generalmente calato il calcestruzzo entro scavi fatti nella marna. Le piene avvenute, oltre quanto si è già detto, ebbero a danneggiare in parte le gettate in calcestruzzo attorno alle pile ed a scalzare la fondazione della punta del pignone dell'argine ortogonale sinistro, provocando un cedimento nel rivestimento dei prismi.

L'ing. Gastaldi conclude che con un ribasso <<...del 33,5%, l'Impresa non soddisfece abbastanza la Direzione dei lavori>>.

Note

(1) L. Gastaldi, op. cit.

Infortuni in cantiere

Relazione , il 29 giugno 1893(1), dell'ing-capo Casari al presidente della Deputazione di Novara per un infortunio capitato <<...al garzone muratore Tricerri Giovanni di anni 13, colto da capogiro mentre trovatasi alle 7,30 sulla 1° pila, cadde a capofitto sul fiume, dopo aver battuto colle reni contro longarina del ponte di servizio e contro la pila stessa...Il muratore Maggiorotti Giovanni...scivolò nell'acqua e afferrò il ragazzo >>.Secondo la relazione il garzone viene trasportato nella baracca del cantiere e,dopo le prime medicazioni alla testa, viene accompagnato a casa. Il ragazzo dopo due giorni muore.

A detta del padre del giovane, dice la relazione, che lavorava nello stesso cantiere, il capogiro è da attribuirsi al digiuno, ed infatti, continua la relazione dell'ing. Casari, Tricerri trasportato nella baracca << ...mangiò un piatto freddo di pasta fagioli >>.

L'ing. Casari fa presente all'impresario geom. Fogliotti di <<...badare che i ragazzi abbiano oltrepassato il limite minimo di età prescritto per poterli assumere >>.L'impresa Fogliotti non ebbe problemi dall'indagine sull'infortunio.

Nuovo infortunio a novembre. Altra relazione, il giorno 13, dell'ing. Casari circa la disgrazia successa <<...al manovale Varalda Enrico di Eusebio di Trino...mentre aggiustava il binario in ferro...scivolò e cadde...si alzò da solo. Pochi minuti dopo fu visitato dal sig. Brignone medico militare di Trino...>>, e venne trasportato all'ospedale.

<< Il guardiano notturno del cantiere Cremese Domenico di notte venne morsicato da cane idrofobo >>.

Note

(1) AUTPV, Ponte sul Po-Trino mazzo 2.

La Cooperativa di lavoro di Trino

Il 3 novembre 1890, nello studio del notaio Isaia Muggia di Fontanetto, si costituisce la "Società Cooperativa anonima di produzione e lavoro di Trino"(1), composta da 77 soci e con presidente Pietro Chiabò e con amministratori Giuseppe Martinotti, Giovanni Croce, Arena Salvatore e altri. La Cooperativa, appena costituitasi, invia domanda (con l'appoggio del sindaco Vercellotti) alla Deputazione provinciale di Novara al fine di ottenere alcuni lavori complementari alla costruzione del ponte sul Po. Tali lavori consistono nella formazione di prismi di calcestruzzo destinati al rivestimento degli argini e interventi di movimento terra per la strada di accesso al ponte a partire dalla Chiesa del Buon Consiglio ("Cappelletta").

I soci della Cooperativa sono quasi tutti contadini ed essa<<...non mancherà di crescere quando si potrà disporre di qualche lavoro, di cui la classe lavoratrice sente imperioso bisogno, specialmente nell'entrante stagione invernale...>>(2).

Il 30 novembre nella sede della provincia si sottoscrivono, a trattativa privata, i primi lavori per la nuova società per un totale di 11.600 lire.

Nel settembre 1892, terminati i lavori, la Cooperativa si scioglie. Composta di elementi<<...raccogliatici, non dimostrò molta attitudine a eseguire regolarmente i lavori...>>(3).

Note

(1) AUTPV, Ponte sul Po-Trino mazzo 2

(2) Ibidem.

(3) L. Gastaldi, op. cit.

Paghe operaie e costo della vita. Raffronti.

La "vita" del cantiere del ponte era regolata dal capitolato d'appalto sottoscritto tra la provincia di Novara e la ditta Fogliotti di Asti il 30 dicembre 1892(1).

Si lavorava 6 giorni alla settimana, per 10 ore al giorno. << La giornata è calcolata di 10 ore di lavoro effettivo e si intende che gli operai vadano al lavoro già muniti degli utensili necessari all'esercizio del loro mestiere >>(2). Nel cantiere in certi periodi vi lavoravano anche 170 persone al giorno.

L'art. 20 del capitolato diceva che gli operai dovevano essere pagati ogni 15 giorni. L'art. 21 riguardava la ritenuta dell'uno per cento sulla somma dovuta all'appaltatore per assicurare, sotto la vigilanza della provincia, soccorsi agli operai colpiti da lesioni o malattie cagionate dai lavori, alle loro vedove e ai loro figli, e per provvedere alle spese del servizio medico.

Alcuni esempi di paga giornaliera(3).

Macchinista per macchina idrovora 5 lire; scalpellino di prima classe 4 lire; fuochista addetto alle macchine, falegname o carpentiere 3,50 lire; muratore, minatore, scavatore in acqua per fondazioni 3; lavorante bardatore 2,50; manovale comune 1,80; ferraiolo, carriolante, badilante spianatore 1,60; garzone 1,50.

Carro con capacità 1 m. cubo con due cavalli più conducente 7,50 lire; barca a due barcaioli 8 lire; barca a un barcaiolo 5,50 lire.

Ecco alcuni prezzi di materiali usati nel cantiere(4).

Cemento a lenta presa 2,20 lire al quintale; calce idraulica di Casale 2,24 al q.; calce idraulica di Palazzolo 2,60 al q.; mattoni di 1° qualità mezzonella 22 lire al migliaio; granito bianco di Baveno 100 lire al m. cubo.

Che rapporto vi era in quegli anni tra costo della vita e paga operaia? L'esempio può essere fatto confrontando le paghe e il prezzo di alcuni prodotti del mercato dei cereali di Vercelli del 1891(5).

Il prezzo medio si deve intendere per ettolitre (in quanto prodotti aridi). Riso nostrano 29,141 lire; riso bertone 26,969 lire; meliga 12,786 lire; frumento 19,326 lire.

Il vino 44,146 lire per ettolitro.

Se, con approssimazione, paragoniamo un litro a un chilo, si avrà che un chilo di riso costava all'epoca circa 0,26-0,29 lire; un litro di vino 0,44 lire. Per cui un ferraiolo o un badilante, dopo dieci ore di lavoro, riusciva a portare a casa circa...quattro litri di vino(6)!

Note

(1) AUTPV, Ponte sul Po, pratiche inerenti la costruzione. Capitolato d'appalto.

(2) Ibidem.

(3) Ibidem.

(4) Ibidem.

(5) ABCV, Atti del Consiglio comunale di Vercelli 1891-92.

(6) AUTPV. Altri esempi: il biglietto ferroviario Novara-Vercelli, a/r, nel 1890 costava 2,80 lire; stesso prezzo per il tranvai Trino-Vercelli, a/r.

IL PONTE NEL XX SECOLO

1913, la “ferrovia” sul ponte (1).

Come si è visto dalla ricostruzione storica l’aspirazione degli amministratori provinciali e di quelli comunali di Vercelli, Trino e dei paesi vicini fu sempre quella di far passare sul ponte i binari del tranvai a vapore per collegare Vercelli a Serralunga e, quindi, con la ferrovia Asti-Casale. Il progetto, però, restò nel libro dei sogni.

Ma nel 1913 i binari di una ferrovia, anche se di piccole dimensioni, furono posati sul nuovo ponte. Infatti i due cementifici trinesi << Cementi Po >> e << Buzzi >>(2) per alcuni decenni utilizzarono il ponte per il trasporto di materiale calcareo dalle cave, poste a destra del Po, fino agli stabilimenti trinesi di via Montesanto.

Il trasporto avveniva tramite vagoncini su rotaia, trainati da locomotiva a vapore, che dalle cave monferrine arrivavano ai due stabilimenti passando sul ponte.

Nel 1913 le province confinanti di Novara e Alessandria accolsero la richiesta dei cementifici per impiantare un binarietto dello scartamento di m. 0,60(3), per uso industriale, dal cavo Magrelli fino alle cave.

Le cave a quel tempo si trovavano nei pressi dell’attuale frazione di Brusaschetto Nuovo, sulla sponda destra del fiume, e vi erano pozzi che arrivavano fino a 100 m. di profondità.

Nel 1917 le due province concessero ai cementifici l’autorizzazione all’uso della trazione elettrica (500 v. a corrente continua) al posto di quella a vapore.

Dopo l’abbattimento del ponte da parte dei partigiani, nel marzo 1945, il passaggio del calcare attraverso il Po avveniva con un traghetto di barconi, residuati bellici, su cui passavano i vagoncini. Con l’inaugurazione del nuovo ponte, nel 1949, si ripristinarono i binari.

La ditta Buzzi aveva già chiuso le sue cave da circa un anno, ed il calcare arrivava dal Monferrato allo stabilimento tramite una teleferica(4) costruita in quegli anni.

La ditta Victoria (ex Cementi Po) utilizzò fino al 1956 le cave situate nel territorio di Camino-Brusaschetto, poi cessò il funzionamento del binarietto e di conseguenza sul ponte non transitarono più i vagoncini.

Finì così la storia della “piccola ferrovia”.

Note

- (1) Per la documentazione e le testimonianze di questo capitolo si ringraziano: l'ing. Carlo Piazza, il geom. Bruno Battezzati, il geom. Francesco Comazzi.
- (2) I due stabilimenti sono tutt'ora in attività. Il << Cementi Po >>, dell'ing. Albasio, fallito nel 1934 e rilevato dal comm. Carlo Piazza porta il nome << Victoria >> ditta Forni Calce e Cementi del Monferrato. Il cementificio << Buzzi >> sorse nel 1907. Secondo il censimento industriale del 1911 << Cementi Po >> occupava tra i 60 e gli 88 lavoratori
- (3) Era il cosiddetto sistema "decauville" (dal nome dell'inventore francese), un sistema di trasporto su rotaie, leggero e trasportabile, utilizzato nei cantieri.
- (4) La teleferica rimase in funzione fino all'inizio degli anni '50. L'attuale "arco" posto sulla statale per Torino, nei pressi del cementificio Buzzi, è l'ultimo ricordo del vecchio impianto. L'arco serviva da riparo in caso di caduta di materiali dai carrelli della teleferica.

Marzo 1945, il ponte viene fatto saltare

Durante gli ultimi anni del secondo conflitto mondiale il ponte sul Po di Trino diventò, ovviamente, un obiettivo militare da parte delle forze alleate.

Tra il 4 e 5 settembre 1944 il ponte subì un attacco aereo con mitragliamento e sganciamento di due piccoli ordigni che non fecero danni(1). Forse proprio per timori di altri bombardamenti, il 4 dicembre la provincia di Vercelli scrisse all'Ispettorato Generale del Genio Civile di Torino riguardo ad un auspicabile progetto di traghetto sul Po nel caso di abbattimento del ponte(2).

Il ponte di Trino era stato, fin dal 27 ottobre, fornito di posto di blocco istituito dal governo di Salò. Il posto di blocco era composto, in un primo tempo, da dieci uomini della Brigata Nera di Vercelli; poi, dal 1° febbraio '45 da trentuno uomini(3).

Nella notte del 27 marzo '45 i partigiani, nel corso di un'azione militare, fecero saltare il ponte, che crollò interamente(4).

Il giorno dopo l'ingegnere capo della provincia di Vercelli, Brezzi, così relazionava: << Verso le 6 antimeridiane di ieri 27 marzo venne distrutto, da parte di ignoti, il ponte interprovinciale sul Po presso Trino Vercellese. Sono completamente ruinate le nove arcate...rimasero in opera solamente le due spalle estreme distanti fra di loro 240 m. circa. Non si sono potute avere informazioni come venne procurata la distruzione e solo si può presumere che siano state poste delle cariche esplosive molto potenti nei fori di scarico delle acque piovane...Trattandosi poi di arcate a grande luce (24 m.) e a sesto ribassato, quindi con notevole spinta laterale, poteva bastare la ruina di una sola di esse per determinare il crollo di tutte le altre, nonché il rovesciamento delle relative pile...>>(5).

Nel tratto Casale-Chivasso rimaneva soltanto in funzione il ponte di Crescentino, controllato dalle forze partigiane.

IL DOPOGUERRA

Il nuovo ponte e la polemica con Pontestura

La guerra è finita. L'Italia conta i suoi morti e le sue rovine. Il disastro di cinque anni di guerra è immenso.

Occorre guardare avanti e tirarsi su le maniche: a meno di due mesi dalla fine della guerra il sindaco di Camino, il 5 giugno 1945, convoca una riunione tra i sindaci dei comuni limitrofi per discutere la ricostruzione del ponte sul Po(6).

La prima cosa da fare è sgomberare le macerie del ponte abbattuto, e il 27 luglio '45 il Genio Civile di Vercelli scrive al capitano Marisasco, comandante della X divisione Garibaldi di Casale, nonché vincitore dell'appalto di sgombero affinché nei lavori sia occupata anche manodopera di Trino nella misura del 50%: <<Tale condizione era stata da Voi accettata durante la trattativa per l'aggiudicazione dei lavori a codesta cooperativa Garibaldi di cui la S.V. è presidente. Il prelievo di metà della manodopera di Trino è un obbligo sancito dalle attuali disposizioni sul collocamento della manodopera ...>> (7).

Ma la frenetica volontà di ricostruzione del ponte incontra sulla sua strada un piccolo ostacolo. Il sindaco di Pontestura, il 3 settembre '45, informa pubblicamente della nascita di un Comitato Pontesturese (8), che si prefigge l'obiettivo di erigere il ponte a Pontestura e che propone un consorzio fra i comuni interessati per il pagamento dell'opera.

Il progetto del Comitato è contenuto in un <<Programma per la costruzione del ponte sul Po da erigersi a Pontestura>>, distribuito a tutti i comuni limitrofi, i cui argomenti sono anche ricchi di spunti polemici di vecchia data, riguardanti i criteri di scelta adottati per l'ubicazione del ponte a Trino nel secolo precedente. Anche se il tentativo per un ponte a Pontestura risultò inutile, è interessante accennare agli argomenti contenuti nella proposta.

Gli autori del <<Programma>> ricordano l'importanza commerciale dell'opera per il collegamento tra le terre del vercellese, del Monferrato e dell'astigiano, <<... già parecchi lustri addietro i nostri avi avevano pensato di costruire un ponte sul Po in territorio di Pontestura, presentandolo quale sfocio logico e naturale della Valle Stura con l'oltre Po padano; ma purtroppo, vuoi per l'esiguità di mezzi in loro possesso, vuoi per i contrastanti interessi di uomini politici di allora, la razionale ed importante opera non oltrepassò mai lo stadio di un bel sogno...>>.

I rappresentanti del Comitato, nel contestare la costruzione del ponte <<... ai piedi di Camino collegandolo a noi attraverso una strada costosa ed irrazionale per l'altitudine che raggiunge ...>> ricordano che un loro membro, in passato, scrisse che: <<... il ponte Trino-Camino è stato voluto ed imposto dal consigliere provinciale di allora, dal Castellano di allora, dall'onorevole deputato di allora appoggiati dal Comune di Trino, che vedeva con gioia ed orgoglio il ponte appena fuori dalle sue porte. Nessuno può e potrà smentirmi ...>> (9).

Pontestura, viene detto, non partecipò finanziariamente alla costruzione del ponte nel 1892 per protesta riguardo all'ubicazione dell'opera; se il ponte fosse stato costruito un po' più a valle si sarebbe evitato la salita di Camino e si sarebbe accorciato il percorso di circa 3 chilometri.

Infine la stoccata conclusiva: <<... La riprova di quanto sopra asserito l'abbiamo proprio ai nostri giorni: il ponte di Camino è rimasto completamente demolito da cause belliche; al suo posto è in servizio un traghetto natante come quello in servizio a Pontestura: ebbene, il traffico tra le due sponde del Po si svolge proprio tutto tramite il traghetto di Pontestura; segno evidente che la sua ubicazione è di molto più felice di quella del concorrente caminese ...>>.

Il <<Programma>> propone la costituzione di una società per Azioni, principalmente tra tutti i comuni interessati, per ottenere almeno un capitale iniziale di 30 milioni che permetta la prima fase dei lavori. Il ponte previsto, progettato dall'ing. Virgilio Stura, ha una lunghezza di 250 metri ed una larghezza di 8 metri, <<... già tenendo conto di un eventuale passaggio su di esso di una tranvia tipo quella Trino-Vercelli o Torino-Cavagnolo>>.

Ma ancora una volta il ponte a Pontestura rimase un sogno (10).

La ricostruzione

Il 12 settembre 1945 l'Amministrazione provinciale di Vercelli (Divisione Tecnica) su informazione del Genio Civile comunica che <<... il Comando del Genio alleato ha approvato il progetto predisposto dallo stesso ufficio del Genio Civile per la ricostruzione del ponte provinciale di Trino ...>> (11).

Il progetto è dell'ing. D'Alò. Il costo previsto è di lire 55 milioni e 40 mila, durata presunta dei lavori 24 mesi.

Sarà la ditta Girola di Milano ad aggiudicarsi l'appalto, sotto la direzione del Genio Civile di Alessandria.

Caratteristiche tecniche del nuovo ponte: 226 metri di lunghezza, 9 arcate.

Il 26 marzo 1947 il Genio Civile di Alessandria scrive al sindaco di Trino Luigi Tricerri (12) che il progetto del ponte è stato trasmesso all'Ufficio regionale delle opere pubbliche.

Ma i problemi non mancano. Dopo una guerra è difficile reperire con facilità fondi, mezzi, materiali; è complicato imporre velocità ai vari uffici ministeriali. Ed infatti, colpa la burocrazia e altro, i lavori nel cantiere del ponte ogni tanto si fermano: una volta manca il ferro per i pilastri, un'altra volta è la piena del Po a creare problemi.

Ritardi che costringono i sindaci di Trino e Camino a scrivere al Ministro, alle Autorità varie, al Presidente dell'Assemblea Costituente on. Umberto Terracini (13). Inquieto è il tono della lettera che nel marzo 1947 il sindaco di Trino invia al Genio Civile di Alessandria, responsabile dei lavori del ponte. Il sindaco, dopo aver fatto cenno alla lentezza delle operazioni di cantiere, così prosegue: <<... Un primo appalto (quello della ricostruzione dei piloni) è avvenuto in capo alla impresa Girola di Milano fin dall'ottobre '45 ed i relativi lavori, ostacolati da motivate ragioni tecniche dipendenti da cause di forza maggiore (piene continue del Po), non poterono essere compiuti che nello scorso autunno '46. Ora dovrebbe essere la volta dei lavori relativi alle sovrastrutture del ponte vero e proprio: c'è un grosso cantiere installato nella località, ma non si hanno segni di inizio di tali lavori ...>> (14). Tricerri allude anche a voci secondo le quali non vi sono mezzi finanziari sufficienti e che vi è un progetto per la ricostruzione di un ponte che <<... interessa popolazioni rivierasche più a valle del fiume>> (15). Forse Pontestura?

Il sindaco di Trino prosegue dicendosi certo che tutto ciò è frutto di "fantasia popolare", ma che è necessario proseguire con più celerità. <<Specificatamente poi la ricostruzione interessa i due stabilimenti locali per la fabbricazione di cementi (con oltre 250 operai), i quali devono prelevare la marna nelle cave delle colline d'oltre Po e devono ora la ridottissima attività alla mancanza del ponte suddetto>> (16).

L'inaugurazione

Ma dopo varie vicissitudini anche questo secondo ponte venne ultimato, e l'inaugurazione avvenne nel maggio 1949.

In una nota della provincia di Vercelli del 17 maggio di quell'anno (17) si ricorda che il nuovo ponte, diversamente dal vecchio in mattoni, è in cemento armato <<... allo scopo di ricavare due marciapiedi laterali a sbalzo e per poter assegnare alla carreggiata centrale una maggior ampiezza>>, poiché si pensa ad un transito di <<grandi autoveicoli, transito che è destinato ad incrementarsi notevolmente trovandosi questo ponte sulla grande direttrice Vercelli-Trino-Asti-Alba e da qui per Cuneo ad ovest e per Savona a Sud ... Ritourneranno così a fiorire, più intensi di prima, i mercati e lo scambio di prodotti tra il Monferrato ed il vercellese>>.

Il ponte sul Po fu inaugurato domenica 29 maggio 1949 alla presenza di autorità politiche, religiose e militari. Il nastro lo tagliò il ministro dei lavori pubblici sen. Umberto Tupini, accompagnato dal presidente della deputazione provinciale di Vercelli Lanfranco Somaglino e dal nuovo sindaco di Trino Eusebio Mandosino (18).

Trino e i paesi vicini erano in festa! Il "sicuro valico" era di nuovo ripristinato. Si fecero discorsi, furono donati fiori, si scattarono fotografie in ricordo e fu fatto l'immane rinfresco in municipio (19).

Trino, a quattro anni dalla fine della guerra, riassumeva il suo aspetto normale; il nuovo ponte faceva bella mostra di sé e l'ultima testimonianza di distruzione non c'era più.

Note

- (1) cfr. Crosio-Ferrarotti, <<Trino, gli anni del diluvio >> op. cit.
- (2) AUTPV, Ponte sul Po 1940-45.
- (3) cfr. Crosio-Ferrarotti, <<Trino, gli anni del diluvio >> op. cit.
- (4) Ibidem. I partigiani facevano parte della Brigata Divis. Auton. Monferrato del comandante Rossi.
- (5) AUTPV, Ponte sul Po 1940-45.
- (6) ACT, mazzo 493, ponti 1937-64.
- (7) Ibidem.
- (8) Ibidem.
- (9) Ibidem. L'autore di questa requisitoria è l'avv. Gian Francesco Gonella. Facile riconoscere nei colpevoli di "allora" : l'on. Faldella, il marchese Scarampi, il sindaco Vercellotti
- (10) Solo nel 1980 fu costruito il ponte tra i comuni di Pontestura e Trino.
- (11) APV, anno 1947 cat. 10, ricostr. Ponte sul Po a Trino.
- (12) Luigi Tricerri fu il primo sindaco dopo la Liberazione. Comunista, eletto dal Comitato di Liberazione Nazionale il 25 aprile 1945 e riconfermato sino al maggio 1948. Si dimise per motivi di salute e morì nell'agosto 1948.
- (13) ACT, mazzo 493, ponti 1937-64. L'on. Terracini, nel settembre 1916, era stato per qualche tempo nelle prigioni di Trino, arrestato a causa di una manifestazione contro la guerra.
- (14) APV, nuovo ponte sul Po.
- (15) Ibidem.
- (16) Ibidem. I due cementifici cui fa cenno il sindaco sono: Buzzi e Victoria (ing. Piazza).
- (17) Ibidem.
- (18) Il sindaco Mandosino (1901-1982), comunista ed esule antifascista in Francia, era rientrato da pochi anni in Italia.
- (19) ACT, mazzo 493, ponti 1937-64. Le spese per l'inaugurazione del ponte deliberate dalla Giunta comunale il 29-9-49 furono: Romolo Portinaro lire 13.500 per rinfresco; Adriano Bono 2.000 per altoparlante; Domenica Onida 750 per fiori; Giovanni Saettone 9.500 per fotografie; cav. Francesco Mornioli 16.500 per autovettura 1100 extra a disposizione del ministro.
Il sindaco propose al cav. Mornioli di allestire sotto l'atrio del municipio una "mostra dell'automobile Fiat".

CONCLUSIONI

Quel ponte, fu vera gloria ?

Mio compito è stato di raccontare cronologicamente la storia del ponte (anzi, dei ponti) sul Po a Trino.

Diversa cosa è analizzare i benefici economici, sociali e culturali creati dal ponte nel territorio. Missione che lascio ad altri.

Mi sento però autorizzato, dopo la consultazione dei molti documenti d'archivio, ad azzardare almeno una considerazione: la validità dell'opera non è così evidente.

Intendo dire che se il ponte fosse stato costruito in diverso luogo forse i risultati sarebbero stati altri. Ad esempio le secolari richieste (e polemiche) dei cittadini di Pontestura per avere nelle loro vicinanze il ponte sono giustificate. Se non altro per motivi di minor costo, minor difficoltà di esecuzione, di maggiori possibilità di collegamento con altre zone..., che in questi casi vuol significare anche più benefici (il progetto dell'ing. Peyron del 1873 già evidenziava tutte queste cose).

Indubbiamente, lo si è visto, il ponte tra Trino e Camino è stato per molti anni di aiuto ai due cementifici trinesi. Ma lo scopo dell'opera non era solo quello di far passare materiale calcareo o permettere un più efficiente mercato dell'uva tra il piano e la collina. L'intento era ben più ambizioso: collegare il Vercellese al Monferrato e oltre, con un ponte, con una strada, con un impianto tranviario.

Il ponte fu costruito; per la strada ci vollero troppi anni e alla fine risultò scomoda e inadatta al passaggio del tranvai.

Ecco allora che rispunta la vecchia polemica: gli interessi di politici e di privati, il sostanzioso contributo all'opera del comune di Trino indussero amministratori e tecnici a scegliere questa zona per costruirvi il ponte.

Se oggi il "valico" tra Trino e Pontestura, in funzione dal 1980, raccoglie praticamente gran parte del traffico nord-sud (come nell'imminente dopoguerra il porto natante pontesturese era di gran lunga più trafficato di quello di Camino), qualcosa vorrà significare.

Vi è poi un'altra questione da annotare e riguarda la sicurezza del territorio.

Laddove vi è la presenza di un ponte il territorio circostante, in caso di piena del fiume, non è esente da pericoli.

Già nel 1893, a lavori avviati, il sindaco di Trino Vercellotti chiedeva se fosse stato possibile aggiungere qualche arcata in più al ponte e, dall'anno successivo, l'Amministrazione comunale liberata dall'ingenuo ottimismo degli anni precedenti, affermava che <<...una grave questione sta ora agitando a proposito delle arginature a monte del ponte>>, e si diceva pronta <<...di portare a suo tempo la massima attenzione ai progetti che si discutono...>>(1).

Nell'ottobre del 1901, a causa di piogge abbondanti, vi furono notevoli danni al cavo Magrelli, a Pobbieto e in parte del territorio trinese. L'anno dopo il comune diffidò la provincia per mancati lavori di protezione agli argini del fiume e << per colpa del ponte stesso >>(2).

Insomma, quel ponte fu vera gloria?

Note

- (1) Crosio-Ferrarotti, << Trino, gli anni del diluvio >>, op. cit. Per i problemi posti dal ponte sul Po si veda a pag. 196.
- (2) AUTPV, Ponte sul PO, mazzo 2

Leggende trinesi (cose sentite) su un ponte e un fiume

Il lattoniere

Si narra che in un afoso pomeriggio di una domenica d'estate del millenovecentoventi...quattro, o giù di lì, un gruppo di amici si recasse in bici sul ponte del Po e che lì giunti un lattoniere trinese, Pietro Rizzi (classe di ferro 1897) detto "l milaneis", per una scommessa fatta con gli stessi amici abbia percorso in bici tutto il parapetto del ponte sul Po.

Il parapetto era largo appena 46 cm. ma lungo 248 m.

A quei tempi era normale fare scommesse "pazze" di questo genere, in mancanza di altri divertimenti che non fossero l'osteria, il gioco delle carte o delle bocce.

Pesca miracolosa

In quegli anni nel periodo invernale, diversamente da oggi, il Po ghiacciava. Molte volte lo si poteva attraversare (con prudenza?) da sponda a sponda.

I pescatori di professione, approfittando del fatto che i pesci d'inverno vanno in semiletargo sospesi sul fondo, tagliavano letteralmente il ghiaccio in larghi tratti di fiume aprendovi un varco. Quindi, con apposite reti che calavano sul fondo, raccoglievano i pesci.

Il fiume allora era ricchissimo di pesci che, una volta tolti dalle reti, venivano caricati addirittura su carri trainati da cavalli e trasportati in città.

Anche questa era una parte dell'economia cittadina.

Mestieri

Prima della costruzione del ponte il Po, quando non c'era maltempo o le acque non erano minacciose, lo si attraversava con i barconi dai porti di Camino e Brusaschetto.

Quando si incominciò a parlare di possibile costruzione di un ponte sul fiume, i viaggiatori dei barconi iniziarono a prendere in giro il portolano dicendogli che il suo lavoro stava per finire. Al che egli rispondeva che l'opera del ponte era talmente grande e irrealizzabile che sarebbe stato contento ricambiare lavoro: << ...basta c'as faga 'l pond! >> (basta che si faccia il ponte!).

Il portolano, come si sa, dovette cambiare mestiere.

Gli americani

Durante gli ultimi mesi del secondo conflitto mondiale i vagoncini che, passando sul ponte, trasportavano il calcare dei cementifici vennero usati come nascondigli per salvare alcuni militari americani. Opportunamente nascosti nei vagoncini dovevano passare sotto il naso delle guardie fasciste del posto di blocco dislocato sul ponte. Una volta nella parte destra del fiume, gli americani potevano mettersi in salvo nelle colline controllate ormai dai partigiani.

“Todt”

A dare istruzioni tecniche ai partigiani per l'abbattimento del ponte sul Po, avvenuto il 27 marzo 1945, pare sia stato (secondo una testimonianza orale del geometra E.G. Ferrarotti) un anziano colonnello tedesco, fatto precedentemente prigioniero dai partigiani e tenuto agli arresti in una casa di Camino. Questo ufficiale tedesco era un ingegnere facente parte della “Todt”, l'organizzazione tedesca addetta ai lavori militari (prese il nome dal fondatore ing. Fritz Todt, il quale tra l'altro fece erigere la linea “Sigfrido” al confine con la Francia nel 1938-39). Oltretutto il ponte, fatto di mattoni, era costruito in modo tale che bastava l'abbattimento di una sola pila per ottenere il crollo totale.

Trino “Vercellese”?

Questa, più che una leggenda, è diventata una strana, inspiegabile e cattiva abitudine. Fino a che Trino fu in provincia di Novara non si riscontrano documenti di vario genere con la presenza dell'aggiunta “Vercellese”. Il cambiamento probabilmente si ebbe quando Vercelli divenne provincia, nel 1927, e si sentì la necessità (perché mai?) di chiamare o scrivere Trino con l'appendice “Vercellese”. Siccome non vi è possibilità di confusione, non essendovi in Italia altra città con questo nome, perché mai si usò, e molti usano ancora oggi anche in documenti ufficiali, questo inutile prolungamento? Perché allora non chiamare “Vercellese” anche Santhià o Gattinara o Varallo ... ?

L'ULTIMA PAGINA, QUELLA DEI RICORDI

L'andare sul ponte

Passare in bicicletta il ponte sul Po e inoltrarsi per le ombrose strade collinari era, per noi ragazzi, come passare un confine, entrare in un'altra regione. Da una parte il piano, dall'altra l'altura, e in mezzo un fiume e un ponte. Quante volte l'abbiamo passato! Per andare a Camino o su al Castello o al santuario di Crea con i preti salesiani.

Nei mesi estivi, con le scuole chiuse, andare ogni giorno sul ponte era quasi d'obbligo: con gli amici in bicicletta in giro per Trino senza una meta poi, ad una data ora, tutti verso il Po. Prima di arrivarci si proclamava la solita sfida ciclistica: <<dalla statale alla fontana della Cappelletta!>>; qui giunti ci si rinfrescava un po' e poi via per l'ultimo tratto, verso la salitella del ponte.

Quasi al culmine della rampa si incominciavano a scorgere con limpidezza le colline del Monferrato, Camino col Castello, il verde dei vigneti. Poi dietro la curva <<improvvisamente>> il ponte. Sempre uguale, eppure per noi così affascinante e imponente, così alto con sotto le acque del fiume, a volte abbondanti, che scorrendo sbattevano contro i piloni. C'era un po' di orgoglio nel sapere che quello era il più grande fiume italiano, proprio quello lì sotto.

Sul lato destro della strada c'erano ancora i piccoli binari che, fino a pochi anni prima, erano serviti per il trasporto sui vagoncini del calcare dei cementifici, ma adesso erano lì inutilizzati e abbandonati al nostro gioco.

C'era sempre qualche pescatore sul ponte che, con la lunghissima lenza, sperava che qualche pesce abboccasse al suo amo. E c'era ogni volta qualcuno disposto ad ascoltare di pescate miracolose avvenute ... sempre il giorno prima. Si sa, i pescatori sono i più grandi raccontapalle del mondo!

Stavamo un po' lì a guardare il fiume, il più delle volte (chissà perché) dalla parte verso ovest, verso la centrale elettrica in costruzione, verso le Alpi che in certe giornate si distinguevano nitidamente. Poi, come al solito, iniziava la gara del tiro con le pietre contro un bersaglio scelto a caso dentro al fiume: una roccia, una bottiglia, un ramo. Chi lo colpiva era bravo.

I camionisti che provenivano da Camino, con i loro autocarri stracarichi di ghiaia, molte volte rallentavano e chiedevano a noi ragazzi fermi sul ponte se sulla statale c'era la polizia. In quei momenti ci sentivamo veri spioni!

Quando le acque, specie d'estate, erano molto basse spuntavano, come piccole isole, i resti del vecchio ponte di mattoni abbattuto durante la guerra. Quei resti a pelo d'acqua mi hanno sempre incantato. Forse pensavo ai lontani giorni di guerra, al momento della distruzione, al fragore della caduta, alle migliaia di mattoni rossi che precipitano in acqua, alla paura della battaglia.

Sul ponte transitò, non ricordo in quale anno, un importante gara ciclistica, forse il Giro del Piemonte, e fu in quella occasione che vidi Fausto Coppi il "campionissimo". Già anzianotto e carico di gloria pedalava in mezzo al gruppo senza ambizioni di fuga. Il tempo passa anche per i Miti.

Nel periodo della giovinezza si ritornava in solitudine a guardare il tramonto dal ponte, che diventava così luogo di meditazione e consolazione di pene che affliggono spesso in quella età.

Poi, col passare degli anni, l' "andare sul ponte" cessò di essere un gioco.

Ci si ritorna poche volte, più che altro per un frettoloso passaggio in macchina mentre ci si reca in qualche ristorante collinare. Ma ragazzi sul ponte non ce ne sono più.