

Ponte sul Po nel dopoguerra e un tuffo indesiderato

di Mario Gioia

Ho trovato fra le cose di casa questa fotografia (*foto1*) della quale non conosco la data esatta. Ma conosco la bimba che sorride, felice nel suo cappottino. Era mia cugina ed era nata nell'aprile del 1940. La bimba della foto potrebbe avere 5 o 6 anni, la foto, quindi, potrebbe essere dell'inverno del '45 o del '46.

Questa foto è stata presa in riva al nostro Po.

In primo piano, nel fiume si vedono bene i detriti del ponte stradale, ancora da ripristinare e sullo sfondo si vede un treno che sta transitando su quello che era il ponte provvisorio messo in opera per ripristinare la circolazione sulla dorsale Milano - Roma. Asse strategico per la ripresa del paese dopo la Guerra. Ancora più a valle i resti dell'impalcato metallico abbattuto, ancora da recuperare come rottame delle acque del fiume.

La storia ci dice che la linea ferroviaria da Milano a Piacenza entrò ufficialmente in servizio il 14 Novembre del 1861, il primo ponte ferroviario

sul Po era di legno ed era temporaneo. (*foto2*)

Pochi anni dopo, sabato 3 giugno 1865, alla presenza del re Vittorio Emanuele II, entrò in servizio ufficialmente il ponte metallico ed era ad unico binario. (*foto3*)

Nel 1927 iniziarono gli interventi per raddoppiare la linea ferroviaria, che si svilupparono fino al 1931 al vecchio ponte ne fu affiancato uno nuovo, a valle, raddoppiando le pile, terminato il nuovo ponte l'impalcato del viadotto ottocentesco fu smantellato e sostituito con travate confacenti alle mutate caratteristiche e numero dei convogli.

Il moderno ponte di Piacenza è composto da due linee di impalcato, una monte ed una a valle. Il ponte, lungo 752 metri, è composto di 11 coppie di travate in ferro; la prima da Piacenza e le ultime quattro verso Milano hanno luce ridotta di 61 metri, le sei travate centrali hanno luce di 74,5 metri.

Il verso dei treni è da Nord a Sud sul binario a "valle", e da Sud a Nord su



Foto 1 - La piccola Franca, nata nel 1940 di fronte al ponte ferroviario appena ripristinato

quello a “monte”.

I treni circolanti sulla rete R.F.I. (ex F.S.) sono storicamente numerati con i numeri dispari se il loro percorso segue le direzioni ovest-est e nord-sud, viceversa i treni con numero pari avranno una direzione sud-nord e est-ovest. Quindi a Piacenza il ponte a “monte” è detto in gergo ferroviario “Binario Dispari” e quello a valle “Binario Pari”.

Il 12 luglio 1944 i bombardieri alleati iniziarono a martellare i due ponti ferroviari e quello stradale di Piacenza e ben presto arrivarono a renderli totalmente inagibili. Le Ferrovie allestirono dei traghetti per le merci ed i passeggeri. Questi ultimi potevano usufruire anche di barchini privati che per pochi spiccioli facevano traghettare le persone attraverso il fiume. In questo modo le persone evitavano di dover attendere la partenza del tra-

ghetto che avveniva solo dopo il completo scarico del treno in arrivo da Milano e viceversa.

La guerra finisce con la liberazione alla fine d’aprile del ‘45 e seguiamo la vicenda del ponte con il quotidiano dell’epoca che aveva appena ripreso le pubblicazioni con il suo nome storico la *Libertà*, nel numero del 23 agosto 1945 incalza “*A quando il ponte sul Po?*”.

Nell’articolo si dà notizia che la storica ditta Bodoni di Lecco sta ricostruendo il ponte con 500 operai che lavorano giorno e notte. Ancora la *Libertà* il 4 Ottobre 1945 titola “*Il ponte ferroviario sul Po sarà riaperto tra 15 gg*”.

Finalmente il 16 ottobre 1945 il ponte provvisorio viene inaugurato e la notizia merita la prima pagina.

Si tratta di un’opera provvisoria e la fotografia mostra la situazione proprio poco dopo la realizzazione. Il ponte a

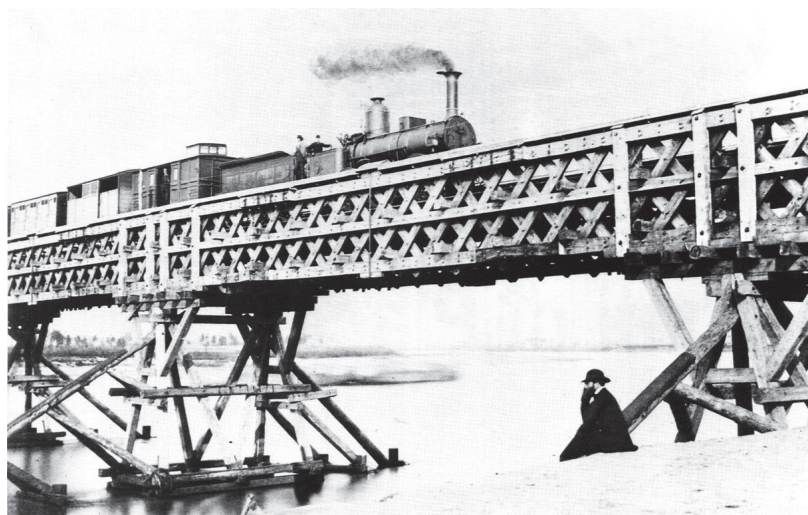


Foto2- Il primo ponte ferroviario in legno inaugurato il 14 novembre del 1861

Foto 3 - Il ponte metallico inaugurato 3 giugno 1865, alla presenza del re Vittorio Emanuele II



monte ha due delle 11 campate ricostruite e non sembra che le altre siano state danneggiate. Nella foto a partire dalla sponda piacentina si vede una campata non toccata dal bombardamento, è la seconda di quelle originali (lunga 74,5 metri), proseguendo c'è una campata provvisoria tipo "Ponte Bailey", (lunga 74,5 metri) potrebbe essere quella messa in opera dalla Bodoni di Lecco, forse con materiali dell'esercito americano, ci sono poi sull'*Isolotto Maggi* tre pile provvisorie forse di traversine di legno che reggono un ponte leggero in tre campate da 25 metri sul quale sta transitando un terno. La stessa situazione è rappresentata anche dalla foto dello studio Croce (*foto 4*).

Risolto il problema del collegamento, certamente lento sia per il tratto ad un unico binario sia per le limitazioni di velocità dei treni sul ponte provvisorio,

si procedette alla costruzione a valle di un nuovo impalcato identico al precedente.

Il primo ponte definitivo fu terminato il 9 Agosto 1948. A questo punto il ponte provvisorio fu smantellato e furono rimesse in opera le due campate abbattute dal bombardamento del ponte a monte, i lavori terminarono il 19 dicembre 1949. Il Ponte a monte viene completamente ripristinato e riprende il transito a doppio binario sui ponti ferroviari di Piacenza.

C'è un piccolo divertente episodio che mia madre mi raccontò, e che riguarda le difficoltà della gente che si muoveva in quel periodo. L'episodio è del settembre del '45.

Da pochi giorni la famiglia ormai ridotta a lei, la mamma e la piccola Franca, quella nella foto, stava per rientrare in città dopo lo "sfollamento". Ma lei era ansiosa di andare a trovare



Foto 4 Nell'immagine concessa dall'Archivio Storico Foto Croce, il ponte ferroviario parzialmente ripristinato con una struttura Bailey e i lavori al ponte stradale probabilmente nell'autunno 1945

il resto della famiglia a Milano. Era partita presto e dopo aver visitato la cognata Adele, che non aveva più visto dal 1943 e che nel frattempo si era sposata ed era incinta, era stata a trovare anche l'altra cognata, Lina la moglie del fratello Nello, che incinta anche lei, da pochi giorni aveva dato alla luce il piccolo Giorgio. Durante il viaggio di ritorno aveva chiacchierato con una signora un po' imbarazzata, preoccupata e spaventata per dover traghettare. Si muoveva per andare a trovare il figlio che non vedeva da tanto tempo. Lei l'aveva rassicurata *“Non si preoccupi, venga dietro a me, e faccia quello che faccio io”*. La signora si era affidata a lei e dopo

essere scesa dal treno avevano raggiunto uno dei “barchini” che portavano le gente sulla sponda piacentina. La signora quasi commossa l'aveva ringraziata dell'assistenza e pronunciò la fatidica frase *“Me lo aveva detto mio figlio: si trovano sempre persone gentili...”*, le ultime parole famose... Intanto il “barchino” si era avvicinato, ed era tenuto accostato ad un improvvisato pontile della forza delle braccia del barcaiolo. Mia madre con passo fermo e dinamico saltò nella imbarcazione che ebbe un piccolo movimento, la Signora seguì alla lettera l'indicazione *“faccia quello che faccio io...”*, saltò, non trovò il barchino e finì in acqua ...