

ALEA IACTA EST: LA PIANCHETTA SUL MAIRA COME L'ATTRAVERSAMENTO DEL RUBICONE?

Avete presente la “pianchetta”, il ponticello pedonale che attraversa il Maira ed approda in via Sanità? Non è cosa recente: agli inizi del secolo scorso già c'era una “pedanca” in legno, che però nel 1910 si pensò di sostituire perchè ormai vetusta, ed addirittura pericolosa al passaggio.

All'inizio i progetti erano grandiosi: in una riunione del 23 ottobre 1910 con i proprietari dei terreni posti a sud-ovest del torrente Macra e di quelli di borgo Macra e i *“signori membri del Comitato di Agitazione per la costruzione di un ponte sul torrente Maira in sostituzione dell'attuale pedanca in legno”* il Comune proponeva la realizzazione di una nuova passerella in ferro; non si era ancora deciso se farla carrabile, *“della larghezza di metri cinque”*, o solo pedonale, *“della larghezza di metri tre”*. Il problema, manco a dirlo, era economico: in entrambi i casi i costi sarebbero stati elevati, ed il Comune chiedeva ai proprietari dei terreni la partecipazione alle spese. Si procede a votazione: 34 voti favorevoli alla costruzione, 49 contrari: la maggioranza dei proprietari dei terreni si rifiuta di versare la somma richiesta, e del ponte per un po' di tempo non si parla più. Si continua ad utilizzare la vecchia pedanca in legno, vetusta e pericolosa, e il Comune continua a spendere ogni anno *“non lievi spese ... per la riparazione annuale”*.

Finchè il 2 dicembre 1917 in una riunione del Consiglio comunale si attesta la *“necessità ... di provvedere una buona volta alla costruzione di un passaggio definitivo”*, ancora *“saltando, come si dice, il fosso, si provveda ad una costruzione definitiva del passaggio sul Macra”*.

Alea iacta est: anche se qui è in gioco non l'attraversamento del Rubicone, bensì del Maira, e se invece di Giulio Cesare c'è un meno noto sindaco Mondino Viterbo avv. Attilio. La decisione è presa, resta da stabilire come costruire il ponte. La larghezza? Secondo il consigliere commendatore Villa *“esteticamente una pedanca di soli due metri sta male”*, e la vorrebbe di almeno tre metri; ma l'economia sembra essere più importante dell'estetica: il nuovo ponte avrà una *“larghezza libera di mt. 1,50”*. E non sarà in ferro, come si pensava nell'ormai lontano 1910, ma ancora in legno: ragioni di economia, dettate probabilmente anche dal fatto che si era in guerra, ed il ferro serviva di più per i cannoni che per una pacifica passerella pedonale.

I lavori cominciano nell'estate del 1918. Non sappiamo quando il ponte fu terminato: sicuramente prima del giugno 1919, quando in una nota lo si dà ormai per costruito.

Povera pianchetta: umile e stretta passerelle pedonale in legno, senza neanche uno straccio di inaugurazione ufficiale.

E di breve durata, per di più: verrà ricostruita in cemento armato già nel 1930; più solida e più duratura, ma quanto meno affascinante!

Antonella Massimino