



CASTELLETTO TICINO PORTULANI E PORTI NATANTI

Ornella Bertoldini

Con Gian Vincenzo mi riproponevo di condurre alcune indagini storiche, riguardanti Castelletto Ticino, da sviluppare un poco alla volta nel corso degli anni. Non essendo ora più possibile, vorrei cogliere l'opportunità offerta dal Notiziario, per il quale egli aveva solo iniziato a collaborare, proponendo l'ultimo lavoro svolto da entrambi per una sezione della pubblicazione: "I porti", affidata al Gruppo dall'Amministrazione Provinciale di Novara, era il 1996. Allora passai l'estate negli archivi comunali per raccogliere tutta la documentazione possibile; da parte sua Gian Vincenzo completò la ricerca con le conoscenze già da lui acquisite ed attraverso la sua scelta e fornita biblioteca.

L'articolo elaborato da Gian Vincenzo era rivolto ad un utente delle scuole elementari o medie, pertanto quest'anno, vorrei riproporlo in una differente chiave.

"Castelletto, porto di Persualdo..." Il grido del barcaiolo, all'improvviso, rompeva l'incanto del battito dei remi e l'allegro sciacquio della corrente nell'infrangersi sulla poppa dell'imbarcazione.

Subito dopo iniziava la delicata operazione di avvicinamento alla riva manovrando con maestria il timone.

E proprio il mestiere del barcaiolo, o meglio ancora del navarolo, del parone o ancora del navigatore, colui che trasportava passeggeri ma soprattutto merce, era tipico di Castelletto Ticino. Un paese che nella notte dei tempi è nato e si è sviluppato proprio sul promontorio di un'ansa di un fiume, il Ticino, considerato una via d'acqua sicura pur essendo di non facile navigazione.

Lo confermava, nel VI sec. a.C., in piena epoca Golasecchiana, la nuova direttrice, denominata la *via del vino*, che dal Rodano attraverso il Lago di Ginevra e il Lago Maggiore scendeva al Ticino.

Dobbiamo poi risalire all'editto di Rotari, del VII sec. d.C., per ritrovare un nuovo documento relativo al fiume. In esso alcuni capitoli parlano delle responsabilità del portulano, quindi già allora vi erano dei porti natanti, nel caso fosse a conoscenza di aver traghettato un ladro, uno schiavo fuggito o un uomo libero ricercato.

Ma solo in un antico documento del 916 si parla finalmente di un porto sul Ticino, denominato *Sclaveria*, protetto da un vicino castello come il porto di Sesto Calende e di Persualdo, dotati di una struttura che probabilmente in caso di guerra assumeva un ruolo militare di notevole importanza a difesa del guado stesso.

Allora, come fino a tempi recenti, il porto natante non era altro che un traghetto formato da due barche accostate, unite da un ampio assito, adatto al trasporto di passeggeri, merci, bestiame, carri e carrozze. Veniva fatto scorrere da una riva all'altra con un semplice sistema di funi.

La navigazione era controllata da un lungo timone e dalla stessa fune, la cui lunghezza dipendeva dal livello dell'acqua. Quando il fiume era in piena, con l'argano che si trovava a poppa si dava più corda (il porto era detto allora "giù di corda"); se invece il fiume era in magra, la manovra era più facile perché il porto natante veniva tirato verso la riva con la corda più corta (il porto era allora "in corda").

Il traghetto era poi dotato di un regolamento specifico che imponeva il riposo notturno e la trasgressione era punita severamente, addirittura con l'arresto. Così il portolano, al tramonto, chiudeva accuratamente il suo porto e lo presidiava con persone fidate.

Ma la sua responsabilità implicava anche la denuncia di banditi o ricercati che tentavano di superare il fiume, come in passato, mentre in caso di epidemie, per esempio di peste, doveva esigere, dai rari viandanti, l'esibizione *delle bollette di sanità*.

Legato alla buona gestione del porto natante era anche il servizio postale e un documento del cinquecento riporta l'ordine di far traghettare i corrieri "ad ogni ora"; ma le "lagnanze", per l'inadempienza, erano numerose.

I regolamenti riguardavano anche la conduzione vera e propria del porto, consentendo di *levare di corda*, in caso di piena, ma non arbitrariamente per poi trasbordare i viandanti in barca, esigendo una "mercede" maggiore.

Inoltre imponevano, dopo la piena, il ripristino del guado nel luogo più adatto, ma sempre nei pressi del precedente. E a questo proposito le liti fra i portolani e l'autorità erano molto frequenti, perché si tentava di resistere agli ordini di riaprire comunque il porto, se si prevedevano altri rischi o spese.

Spesso venivano attivati porti provvisori, autorizzati, per periodi ben delimitati (solitamente per pochi mesi).

Non mancavano tuttavia gli abusi; così talvolta entravano in funzione anche porti clandestini oppure si approfittava della licenza trasporto merce per traghettare anche passeggeri. Nascevano così violente liti con i portolani autorizzati che reclamavano i loro "diritti di portonaggio".

Nel 1171 i conti da Castello gestivano il porto di Sesto, per investitura dell'arcivescovo di Milano. Successivamente, nel 1210, Ottone IV, lo riconfermò, nonostante le pretese avanzate dall'abate di San Donato di Sesto Calende, al Vescovo Ambrosiano, al quale rimarrà fino al secolo successivo.

Le trasformazioni istituzionali consentirono poi di inserire negli statuti il privilegio dell'esenzione dai dazi, e Mario Comincini, nel suo libro "Storia del Ticino" suppone che debba risalire ad una antica prerogativa comunale, in contrasto col privilegio imperiale, il diritto di nomina dell'ufficiale del porto di Sesto, che ancora nella prima metà del Quattrocento spettava alle comunità di Somma, Brebbia, Angera, Arsago e Mezzana, nonostante le entrate del porto spettassero ai Visconti, feudatari del luogo.

E nel 1398 dal Lago Maggiore transitavano sul fiume, pietre e marmi rosa di Candoglia commissionati dalla veneranda Fabbrica del duomo di Milano, senza il pagamento di alcun pedaggio, secondo le disposizioni di Gian Galeazzo Visconti.

E su quest'ultima particolarità nacque un detto.... i marmi e le pietre erano infatti marcati con tre lettere "A.U.F." (*ad usum Fabricae*), che ben presto fu trasformato in "A uf"... a gratis...

Ma i porti erano voci anche di bilancio del patrimonio del ducato e come tali oggetto di cessione per cui nel 1475 Gian Galeazzo Maria Sforza concedeva il Porto di Sesto al suo falconiere Bucacino de Buchetis, e successivamente veniva riconfermato ai Visconti con quello di Persualdo, nel 1514 da Massimiliano Sforza, che riconosceva la concessione imperiale del 1329. Rimarrà poi alla famiglia Visconti, in comproprietà con altri, fino agli inizi dell'Ottocento.

Ad ulteriore conferma dell'esistenza dei porti castellettesi vi è un elenco stilato nel 1450, all'inizio del periodo Sforzesco, nel quale si legge che erano in esercizio: Sesto, Prato Gualdo (Persualdo) o di Bricola, Castelnovate, Bastia di Oleggio, Galliate, Trecate o Boffalora, Cassolo, Vigevano, Parasacco. Quell'elenco rimase quasi invariato anch'esso fino all'Ottocento.

Come è già stato detto i navaroli sono stati dei navigatori esperti ed audaci, solcavano impavidi le correnti dal Lago Maggiore fino al delta del Po ed i segreti dell'arte carpentaria delle loro "navi" furono

gelosamente custoditi e tramandati dalle Corporazioni dei Carpentieri operanti a Pavia e a Coarezza dai tempi di Gian Galeazzo fino alla fine dell'Ottocento.

Ordinati in Corporazioni, "Università dei naviganti", dipendevano dal Capitano della Darsena di Pavia e dovevano pagare un tributo, "la decima", alla Camera regia per ogni tipo di merce; in un primo tempo fissa, poi proporzionale al valore trasportato.

Navigatori e traghettatori sono quindi figure caratteristiche del Ticino, purtroppo ormai quasi completamente scomparse. L'ultimo dei traghettatori opera, ai nostri giorni, di prevalenza al mercoledì mattina, facendo la spola da Castelletto Ticino a Sesto Calende in occasione, ancora una volta come nel passato, del mercato.. ultima traccia di una intensa attività di cui resta una preziosa testimonianza iconografica in una tavola del 1820 del "*Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon*" illustrato dai Lory ove si vede un grande barcone, capace di trasportare una carrozza, pronto ad attraversare il fiume con l'aiuto di un grande cavo che unisce le rive.

Un tempo il traghetto non era solo un punto di passaggio ma era anche un punto di ritrovo, ove si poteva giocare a carte o ristorarsi, aspettando curiosamente ogni attracco.

I porti erano punti di importanza strategica ed economica in relazione al pedaggio dei viaggiatori e alla dogana delle merci. Per questo furono sempre contesi tra la sfera d'influenza milanese e novarese.

Poi il Ticino divenne confine di stato. E gli interessi contrastanti del Regno di Sardegna e dell'Impero Austro-Ungarico ben favorirono lo sviluppo di attività clandestine, come il trasporto dei profughi oppure il contrabbando.

Le principali dogane austriache erano a Sesto Calende, Turbigo e Boffalora; mentre sulla sponda piemontese sono ancora oggi visibili il vecchio edificio della dogana di Galliate, ora convertito in ristorante e quello della dogana di San Martino.

Gli ispettori del Regno di Sardegna visitavano periodicamente tutti i porti verificandone il volume d'affari per stabilire le tariffe per il trasporto merci e passeggeri.

Nel 1786 il trasporto di un pedone, compreso il bagaglio, andava da un soldo e quattro denari a dodici soldi "*per il tempo che il fiume si è fuori dalle ripe, o piarde, come si dice stravaccante*".

Dall'epoca longobarda fino alla costruzione di dighe e sbarramenti sul fiume, il Ticino fu interamente navigabile; benché la navigazione non fosse facile.

La navigazione sul Ticino, dipendeva dal sovrano che aveva il diritto di concedere il diritto di sfruttamento delle acque e delle rive.

D'altra parte il fiume era una utilizzata via commerciale, le cui tre direttrici più importanti riguardavano: il traffico locale verso Milano sulla rete dei canali navigabili; scendendo con la corrente e risalendo poi al traino dell'alzaia; il traffico via lago verso Magadino, porto svizzero al quale affluivano prodotti dai cantoni svizzeri transalpini e dalla

Germania; ed il traffico fluviale verso i porti sul Po (Pavia, Cremona, Valenza) fino a Venezia.

Di queste tre vie, la più importante era probabilmente quella da Sesto a Milano.

I navaroli conducevano con le loro imbarcazioni, "navetti" e "burchielli", i prodotti locali come alimentari, fieno, materiali da costruzione, e ne riconducevano manufatti di vario genere.

Tra i barcaioi di Castelletto Ticino si costituivano società cooperative, con viaggi a turno e divisione delle spese, dei rischi e dei guadagni della navigazione.

La rete dei canali navigabili fino a Milano risulta esistente a partire dal XV sec., quando si diffonde il metodo di superare i dislivelli servendosi delle conche, bacini compresi tra due chiuse mobili che permettono di far salire e scendere il livello dell'acqua e della nave in esso contenuta.

In questo contesto il barcaioi aveva un ruolo preminente come i porti di Castelletto: Bricola e Persualdo, documentati dal 500 in poi dai numerosi notai, circa dodici che operavano sul territorio castellettese.

Un documento del seicento narra di una fraternita, di una società di tre barcaioi, Coppa, Porinelli e Minella che esercitavano il trasporto con burchielli.

I tre soci "erano obbligati di far compagnia di tutti i viaggi che facevano a Milano, con i soi burchielli di Castelletto e Sesto, cioè in condur pesso, butirro, pallini, persone ed infine di tute le robe che condurranno a Milano ed il guadagno abbia ad esser comune di questi atti."

E i barcaioi di Castelletto, nei seicento, erano considerati degli impavidi professionisti, ingaggiati sovente per trasporti non solo fino a Valenza di Po, e in questo caso il viaggio durava circa sette-otto giorni, ma addirittura verso il mare: Chioggia, Venezia.

Per questi trasporti venivano usati due diversi tipi di imbarcazioni: le navi sul lago, ed i burchielli sul Ticino, in quanto, proprio per la diversità della navigazione, il fiume presentava fondali diversi dal lago oltre a pericolosi ostacoli, come per esempio le numerose rapide, "i bollori".

Anche il valore attribuito a dette imbarcazioni era differente, nel secolo scorso in alcuni inventari si può rilevare che mentre una nave era valutata 500 lire, un burchiello valeva 400 lire e per avere un termine di paragone, allora, una casa di due piani era valutata 400 lire.

Era poi consuetudine che i paroni, proprietari di barche di varia tipologia, gestissero anche i porti.

Come già è stato detto, in Castelletto era attivo dal medioevo il Porto della Bricola del quale si hanno notizie più precise a partire dal seicento, quando i paroni ed gli affittuari del porto patteggiarono di "affittare detto porto per una investitura d'anni sette"

Sul Ticino vi erano quindi diverse attività: quella delle barche, dei consorzi e dei porti, con un frazionamento al limite delle aree daziarie. E per i poveri barcaioi, tutto questo, era fonte di pesanti complicazioni, tanto che proprio per questo pare avessero un terribile caratteraccio.

Tuttavia solo l'intervento di questi audaci e rissosi barcaioli, in casi documentati di alcuni periodi di carestie e di peste, salvò intere comunità.

Durante la carestia del 1621-2, per esempio, è documentato che anche i barcaioli dei nostri luoghi riuscirono a salvare intere popolazioni del ferrarese, portando dal Piemonte e quindi anche da Castelletto Ticino, migliaia e migliaia di sacchi di frumento.

Intanto sul fiume continuarono ad insediarsi e svilupparsi tante altre attività, tra le quali non mancarono anche i mulini.

Nel 1802, il porto di Castelletto Ticino, di proprietà dei Visconti, feudatari di Castelletto, venne "incantato" dall'Intendenza d'Intra, per conto del governo ed affittato al Parone Ambrogio Porinelli per lire 2100 Italiane; mentre il valore del porto era stimato in £ 800 "essendo quello stato costruito più grande. Il diritto del medesimo si è sempre affisso alla sponda sarda ove dimora il portinajo".

Poco più a valle vi era un altro porto con "barca co' remi" detto il porto di Persualdo, che era, come l'altro, di proprietà viscontea già prima del 1802, affittato per £ 30 italiane annue allo stesso affittavolo del Porto di Sesto, ossia di Castelletto.

Tuttavia la navigazione non era più tanto sicura, tanto che il Ministro degli Interni, il successivo 15 febbraio 1803 invitò il prefetto del dipartimento dell'Agogna di Novara a pubblicare in tutti i distretti e i comuni del dipartimento, un editto, "per ovviare i frequenti naufragi, che accadono sul Ticino e sull'Adda per la qualità delle barche logore e sdrucite, le quali si frangono e periscono facilmente colla perdita delle persone e mercanzie".

Nel documento si "ordinava":

1. *Tutt'i padroni delle barche, o barcaioli, che navigano nei fiumi Adda, e Ticino, dal giorno della pubblicazione del presente, sono tenuti a presentarsi prima della partenza al ricettore di finanza in Lecco, o al dispensiere de' sali in Sesto Calende, per far riconoscere se le barche siano abili a sostenere la navigazione; la quale verrà impedita a quelle, che si ritrovassero incapaci.*
2. *quei padroni di barche, o barcaioli, che partissero senz'aver riportata la licenza in iscritto dai sopraddetti incaricati, saranno responsabili delle conseguenze di qualunque danno, che le persone, o mercanzie soffrissero nel viaggio.*

Il presente avviso sarà stampato, pubblicato nei dipartimenti d'Olona, Lario ed Agogna, ed inserito nel bollettino delle leggi.

Qualche anno dopo, il 19 Novembre 1809, l'Intendente di Intra alla direzione delle acque e strade del Dipartimento dell'Agogna di Novara, diritti demaniali, in una sua lettera, faceva presente la necessità di far erigere in vicinanza del porto di Castelletto Ticino, a Sesto Calende, una colonna indicante i vari stati delle acque del fiume "per base costante delle esigenze del diritto di passaggio, all'oggetto distogliere le pericolose e frequenti contestazioni tra l'appaltatore ed i contribuenti; il

ritardo dell'esposizione di questo segnale a pubblica direzione ha cagionato ulteriori controversie"

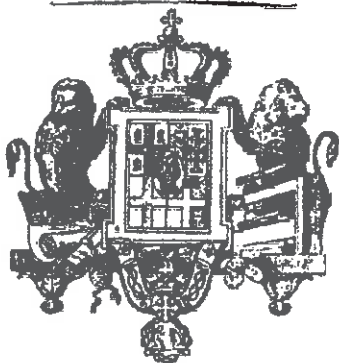
Tuttavia non solo le barche erano "logore e sdrucite", dopo il periodo napoleonico, negli anni 1816 e 1817, fu necessaria la ricostruzione della strada che collegava il centro paese con il Porto della Briccola. Anticamente vi era un'altra strada comunale che dalla Chiesetta di S. Anna (ora quasi di fronte alla caserma dei carabinieri) scendeva attraversando i campi dietro al Cimitero alla Briccola, sita di fronte alla Piazzetta di Sesto Calende.

Ritornando ai porti natanti scopriamo in un documento del 1818, conservato presso l'Archivio di Stato di Novara, che *"Il Porto di Sesto Calende a due Barche congiunte con cordone affisso alle due sponde, sarda e lombarda, del quale ne sono proprietari li seguenti signori Particolari, cioè: Visconti d'Aragona, Visconti Barone Gio. Maria, Visconti S. Marchese Modrone di Soma, Casa Pusterla di Milano, Visconti di Belinzago, Poveri di Sesto Calende. Per la maggior parte però è il prefato S. Visconti d'Aragona ed in poca parte agli altri. Il detto porto trovasi affittato ad Ambrogio Porinelli di Castelletto T. in annua £ 2200 Italiane e tiene la sua abitazione su la sponda sarda di sua proprietà per averla acquistata dalli sudi Sigri Proprietari già da alcuni anni. Successivamente a due miglia d'acqua circa ed al fiume Ticino evvi il Porto di Persualdo d'un sol Batelo e senza cordone, del che ne sono Proprietarij li seguenti Signori Visconti d'Aragona per la maggior parte ed il Sig, Visconti Barone Giovanni Maria. del quale n'è fittabile il Francesco Velati e paga annualmente £ 100 italiane. L'abitazione con casa posta sopra la sponda milanese goduta in affitto dal detto Velati Portinajo che esercisce anche osteria è di proprietà di Signori Visconti".*

MANIFESTO CAMERALE

Postando notificanza della Tariffa dei dritti da esigersi in valuta di lire nuove di Piemonte per il passaggio dei due Porti sul fiume Ticino denominati di Briccola, e Persualdo.

In data del 31 luglio 1820.



IN TORINO

NELLA STAMPERIA REALE

Sub. 6. 27. 1820
Boffarini Francesco (Stampa) e ...

Pochi anni dopo il 31.07.1820, in un interessante manifesto camerale, conservato presso l'Archivio Comunale di Castelletto Ticino, viene notificata la "Tariffa dei diritti da esigersi in valuta di lire nuove di Piemonte per il passaggio dei due Porti sul fiume Ticino denominati di Briccola, e Persualdo" dovendo essere rinnovato l'appalto dei due porti. Un passo necessario dopo la caduta del governo italiano del 10 Gennaio 1803 essendo prima espressi in "moneta di Milano":

PER IL TEMPO CHE LI PORTI SONO IN CORDA, E RAGIONEVOLMENTE LI DEVONO STARE, PEL DAZIO PRINCIPALE, ED AUMENTO SI ESIGERA' COME ABBASSO

	H.o.c.
• per un pedone ancora con fagotto, per il principale centesimi 2, e per l'aumento centesimi 3, in tutto	4
• per un uomo a cavallo ancora con un fagotto, per il principale centesimi 4, e per l'aumento centesimi 4, in tutto	8
• cavalli, muli, asini, o altre bestie bovine vuote, per il principale centesimi 2, e per l'aumento centesimi 2, in tutto	4
• carichi, per il principale centesimi 4, e per l'aumento centesimi 4, in tutto	8
• soma di mercanzia, per il principale centesimi 2, e per l'aumento centesimi 2, in tutto	4
• carro carico, per il principale centesimi 23, e per l'aumento centesimi 29, in tutto	52
• vuoto, per il principale centesimi 16, e per l'aumento centesimi 20, in tutto	36
• barozzo carico, per il principale centesimi 12, e per l'aumento centesimi 16, in tutto	28
• vuoto, per il principale centesimi 8, e per l'aumento 12, in tutto	20
• carrozza con cavalli, o carrozziere, lettiga, senza le persone, che sono dentro, per il principale centesimi 23, e per l'aumento centesimi 27, in tutto	50
• porco, per il principale centesimi 1, e per l'aumento centesimi 2, in tutto	3
• porco piccolo, per il principale centesimi 1, e per l'aumento centesimi 1, in tutto	2
• per ogni centinaio di pecore, e capre, per il principale centesimi 31, e per l'aumento centesimi 31, in tutto	62

PER IL TEMPO CHE LI PORTI SONO FUORI DI CORDA MA DENTRO DELLE PIARDE, O RIPE, O RAGIONEVOLMENTE NON POSSONO STARE IN CORDA

• per un pedone ancora con un fagotto, per il principale centesimi 10, e per l'aumento centesimi 14, in tutto	24
• uomo a cavallo ancora con fagotto, per il principale centesimi 20, e per l'aumento centesimi 27, in tutto	47
• cavalli, e come sopra vuoti, per il principale centesimi 10, e per l'aumento centesimi 14, in tutto	24
• carichi, per il principale centesimi 20, e per l'aumento centesimi 27, in tutto	47
• soma di mercanzia, per il principale centesimi 10, e per l'aumento centesimi 14, in tutto	24
• carro carico, per il principale centesimi 46, e per l'aumento centesimi 58, in tutto	1.04
• vuoto, per il principale centesimi 31, e per l'aumento centesimi 46, in tutto	77
• barozzo carico, per il principale centesimi 23, e per l'aumento centesimi 39, in tutto	62
• vuoto, per il principale centesimi 16, e per l'aumento centesimi 23, in tutto	39
• carrozza, o lettiga vuote, per il principale centesimi 39, e per l'aumento centesimi 54, in tutto	93
• porco, per il principale centesimi 2, e per l'aumento centesimi 10, in tutto	12
• porco piccolo, per il principale centesimi 1, e per l'aumento centesimi 6, in tutto	7
• per ogni centinaio di pecore, o capre, per il principale centesimi 62, e per l'aumento centesimi 62, in tutto	1.24

PER LITEMPI CHE IL FIUME E' FUORI DALLE RIPE, E PIARDE, O COME SI DICE STRAVACCATO

• per un pedone ancora con un fagotto, per il principale centesimi 20, e per l'aumento centesimi 31, in tutto	51
• uomo a cavallo ancora con fagotto, per il principale centesimi 39, e per l'aumento centesimi 62, in tutto	1.01
• cavalli, e come sopra vuoti, per il principale centesimi 20, e per l'aumento centesimi 31, in tutto	51
• carichi, per il principale centesimi 39, e per l'aumento centesimi 62, in tutto	1.01
• soma di mercanzia, per il principale centesimi 20, e per l'aumento centesimi 31, in tutto	51
• carro carico, per il principale centesimi 77, e per l'aumento centesimi 96, in tutto	1.73
• vuoto, per il principale centesimi 58, e per l'aumento centesimi 81, in tutto	1.39
• barozzo carico, per il principale centesimi 46, e per l'aumento centesimi 77, in tutto	1.23
• vuoto, per il principale centesimi 31, e per l'aumento centesimi 54, in tutto	85
• carrozza, o lettiga vuote, per il principale centesimi 54, e per l'aumento centesimi 77, in tutto	1.31
• porco, per il principale centesimi 8, e per l'aumento centesimi 12, in tutto	20
• porco piccolo, per il principale centesimi 4, e per l'aumento centesimi 6, in tutto	10
• per ogni centinajo di pecore, o capre, per il principale centesimi 1.15, e per l'aumento centesimi 1.23, in tutto	2.38

Nell'800 nacque un'accesa controversia per cui l'Amministrazione Comunale dovette deliberare il pagamento di una parcella di ben lire 202 nuove di Piemonte, e soldi 12, presentata dall'Avv. Grosso per la causa indetta dalla comunità castellettese per salvaguardare l'esenzione del pagamento del pedaggio, ai porti della Bricola e Persualdo, "degli abitanti delle due zone e le loro bestie".

Nel 1864, dopo l'unità d'Italia, tutti gli antichi porti sul Ticino erano ancora in attività, ad eccezione di Boffalora sostituito da un ponte.

Ma pochi anni dopo i porti "serventi alla continuazione delle strade comunali" passarono dal Demanio alle Province ed ai Comuni. Da allora poco si conosce sulla loro attività, anche se nel 1870 in un documento si narra di una gara d'appalto per Persualdo, mentre quello di Sesto Calende risultava ancora in attività nel 1871.

Poi il 31 agosto 1868 venne collaudato il ponte sul Ticino tra Castelletto Ticino e Sesto Calende, e l'8 settembre fu aperta anche la linea ferroviaria; poco alla volta, cambiò tutta la gestione delle attività sul Ticino.

I primi a risentirne furono i portulani e proprio uno di loro quello di "Persualdo", Gaudenzio Sibilia, si battè con una petizione in Comune, cercando di dimostrare che ormai il transito passeggeri era di poco conto per cui non riusciva più a sostenere le alte spese dell'affitto. Il consigliere Giuseppe Viganotti sostenne, in un consiglio comunale del 26.4.1885, la domanda del povero portulano proponendo "che il consiglio ritorni sulla domanda del signor Sibilia Gaudenzio per diminuzione del fitto di Persualdo essendo ormai chiarito che al detto appaltatore ne derivò grave danno per la costruzione del ponte ferroviario a doppio uso e che più non si parla della diga da costruirsi, motivi per cui il consiglio in seduta 26 ottobre 1884 votava la soppressione".

In quell'occasione venne proposta la riduzione di metà del fitto per l'anno 1886 cioè di £ 111,25 e ciò in compenso dei danni subiti. "Dopo varia discussione sulla convenienza di pronunciarsi oggi mentre potrebbero prima della fine del 1886 in cui va a prendere l'affitto incominciare i lavori della diga viene finalmente deliberato che "il consiglio accordava la somma proposta dalla giunta all'appaltatore Sibilia Gaudenzio in compenso dei danni".

Il declino del porto natante di Persualdo è ormai in atto, tanto che il 15.12.1887, venne notificato che l'asta per l'appalto era andata deserta, essendo stato ritenuto, il prezzo d'asta, troppo elevato. Venne così ribassato a £ 40 annue e ridotti i termini a giorni cinque onde poter nel corrente anno terminare le operazioni per detta asta.

Il 10.02.1912, il consiglio comunale presieduto dal sindaco, Dr. Teodoro Porinelli, a tutela dei diritti acquisiti dal Comune di Castelletto Ticino circa il passaggio del Ticino nella località detta di Vico e quella di Dorbiè, a scopo di lucro, mediante barche, a voto palese, unanime delibera l'esercizio del portello di Persualdo "abbia a farsi in base alle seguenti norme":

1. l'esercizio del portello di Persualdo sarà concesso ad un appaltatore esercente che riscuoterà i diritti di passaggio con l'obbligo di corrispondere al Comune un annuo canone pagabile in due rate semestrali anticipate all'1.1 e 1.7
2. obbligo di tenere una barca a Persualdo con facoltà di mantenerne altre nelle località di Vico e Dorbiè
3. tutte le barche e gli accessori inservienti all'esercizio del passaggio del fiume saranno mantenuti in buono stato dal concessionario senza alcun concorso del comune

4. il concessionario non potrà negare o sospendere il passaggio se non a quelle persone per le quali venga così ordinato per legittima disposizione superiore
5. esenti dal pagamento del diritto di passaggio le truppe, se di servizio, i carabinieri, i funzionari ed agenti delle dogane e di pubblica sicurezza in servizio, i funzionari dell'ordine giudiziario nell'esercizio delle loro funzioni e gli agenti del comune
6. il concessionario dovrà uniformarsi senza pretesa di indennità a tutti gli ordini che nell'interesse della polizza e della salute pubblica gli venissero ordinati dalle autorità competenti
7. il concessionario non potrà aumentare la tariffa sotto pena della multa di £ 5 da raddoppiarsi in caso di recidiva
8. il concessionario dovrà essere costantemente munito di copia della tariffa da esibire a richiesta. Per ogni rifiuto £ 2 di multa
9. la concessione dovrà essere esercitata personalmente e potrà farsi sostituire da persona idonea ma mai da donne. Alle donne non può accollarsi la sub-concessione dell'esercizio del portello di Persualdo
10. il servizio a tariffa e' limitato dal levar del sole al tramonto di ogni giorno
11. la sub-concessione viene affidata a trattativa privata dalla giunta municipale con contratto di anni a persona fisicamente idonea notoriamente esperta, munita degli attrezzi e delle barche occorrenti ad un buon servizio di traghetto che abiti nei pressi di Persualdo, tenuto conto dell'importo del canone annuo coll'affidare l'esercizio a parità di idoneità a quello fra i concorrenti che lo offre maggiore
12. la sub-concessione e revocabile in ogni tempo quando non ci si ottiene scrupolosamente alle prescrizioni del presente regolamento
13. i diritti che il sub concessionario riscuoterà e del canone che dovrà pagare al comune sono fissati dalla seguente tariffa

	per il tempo di marzo quando il porto dicesi in corda	per il tempo che il porto e' fuori di corda ma dietro le ripe o piarde	per il tempo in cui il fiume e' fuori delle ripe o piarde
n. 1 pedone anche col cesto o involto	0,05	0,25	0,50
n. 1 cavallo, mulo, asino, bue o vacca	0,05	0,25	0,50
n. 1 grosso carico di mercanzie	0,05	0,25	0,50
n. 1 grosso maiale o vitello	0,05	0,12	0,25
per piccoli animali in genere	0,02	0,07	0,10

14. per la riscossione attenersi ai relativi segnali esistenti all'idrometro di Sesto Calende l'amm. comunale a mezzo suoi agenti eserciterà pieno e completo diritto di vigilanza.
15. quando le barche o gli attrezzi occorrenti non presenteranno sufficienti garanzie di sicurezza "a semplice richiesta" dovranno essere riparati o sostituiti
16. il concessionario malato oltre 1/trimestre, fermo l'obbligo della sostituzione, decadrà dalla concessione senza diritto a compenso alcuno salvo il rimborso della quota di canone che avrà pagato anticipata
17. divieto passaggio a scopo di lucro a chi non è munito di concessione i contravventori saranno denunciati e puniti a termine di legge

E siamo ormai nel 1918, sindaco di Castelletto Ticino era Angelo Sibilia, che accordò, con il parere unanime del consiglio comunale di affittare il traghetto di Persualdo ad Alberto Sibilia, al canone di £ 70. Due anni dopo l'appalto viene ancora una volta assegnato ad Alberto Sibilia "mediante il pagamento di £ 800 per il diritto di passaggio pubblico con barca al Portello di Persualdo"

Con delibera del 25.01.1921, viene determinata la tariffa barche, concordemente con Sesto Calende: verranno così richiesti cent. 20 al massimo, mentre gli operai e gli scolari avranno un trattamento privilegiato pagando la metà della tariffa. Ma il loro transito doveva rispettare delle fasce di orario prestabilite: dalle ore 7 alle 8, dalle 12 alle 13,30 e dalle 17 alle 18,30 per gli operai, mentre per gli scolari nelle ore precedenti e seguenti l'orario scolastico.

Nonostante regolamenti ed agevolazioni varie il consiglio comunale il 28.11.1923 deliberava un aumento delle tasse sulle imbarcazioni, per cui le barche pubbliche, senza barcaiolo (ossia quelle che pur essendo in possesso dei barcaioli venivano date a noleggio a comitive e persone per passeggiate a diporto) erano tassate £ 20; le barche private da £ 5 a £ 10; mentre rimaneva invariata la tassa di £ 5 per ogni barca pubblica con barcaiolo.

Come spesso era già successo in passato, gli abusivi dovevano recare parecchi danni "ai veri barcaioli" per cui nel 1924 venne deciso di aggiornare il pacchetto delle licenze stabilendo alcune regole:

1. Le licenze barcaioli per il servizio locale vengono fissate in N. di 19 ritenendosi più che sufficiente il numero addetti per tale servizio salvaguardando così i diritti dei barcaioli di mestiere assicurando avesse un più sicuro e redditizio lavoro
2. Per il corrente anno 1924 le licenze vengono fissate in N. di 24
3. La licenza è strettamente personale
4. Non verranno concesse nuove licenze oltre il numero fissato se non nel caso di sostituzione di uno mancante ed esclusivamente a coloro che eserciteranno solo il mestiere di barcaiolo. Nel caso

- deciderà in merito
5. I barcaioli sono inoltre obbligati a rispettare il regolamento in vigore sotto pena di ritiro temporaneo o permanente della licenza concessa
 6. Inoltre per turno almeno due barcaioli sono obbligati a trovarsi al traghetto al 1° treno mattutino e all'ultimo treno locale serale
 7. La licenza viene rilasciata o rinnovata entro il 1 Gennaio di ogni anno

Ma non fu regolamentato quell'anno solo il rilascio delle licenze ma pure l'attività dei barcaioli, per cui era richiesto quanto segue:

- ART. 01 Il servizio delle barche pubbliche è posto sotto la sorveglianza delle autorità municipali salvo le disposizioni dettate in materia dalla vigente legge di P.S.
- ART. 02 Chiunque intendesse esercitare il servizio delle barche pubbliche nelle acque del lago e del fiume Ticino di pertinenza di questo comune, deve essere munito di regolare certificato d'iscrizione secondo l'ART. 72 della vigente legge di P.S., deve uniformarsi tassativamente al presente regolamento e osservare la relativa tariffa. Il certificato avrà, la durata di un anno con decorrenza dal primo gennaio.
- ART. 03 In facoltà dell'autorità municipale di non rilasciare il certificato d'iscrizione a coloro che non fossero riconosciuti fisicamente idonei a tale esercizio, o non fossero di buona condotta e per altro motivo incompatibile con detto servizio.
- ART. 04 Il certificato è personale e non può essere ceduto ad alcuno per qualsiasi modo o titolo. Il concessionario dovrà sempre tenerlo con se coll'obbligo di renderlo estensibile ad ogni richiesta delle pubbliche Autorità.
- ART. 05 E' vietato imbarcare un numero maggiore di persone eccedenti alla portata della barca.
- ART. 06 L'Autorità Municipale avrà il diritto di fare visitare, quando lo crede, ogni barca pubblica per assicurarsi del suo buon stato.
- ART. 07 La tassa da corrispondersi da chi richiedesse il servizio delle barche pubbliche, è quella determinata dalla tariffa annessa al presente regolamento
- ART. 08 La tariffa dovrà tenersi costantemente esposta nell'interno della barca costantemente visibile e da poter essere consultata. Essa verrà fornita su cartoncino e timorata dall'Autorità Municipale a spese del proprietario della barca. cartoncino e timorata dall'Autorità Municipale a spese del proprietario della barca.
E' rigorosamente vietato ai barcaioli l'esigere o richiedere per qualsiasi titolo una retribuzione maggiore di quella indicata dalla presente tariffa e di rifiutarsi di ricevere

indicata dalla presente tariffa e di rifiutarsi di ricevere persone in barca se avvi posto. Sono riservati però i diritti contro le persone che per propria colpa avessero cagionati danni alla barca

E' severamente proibito ai barcaioli, non muniti di licenza, di ingaggiare passeggeri per gite o per tragittare a scopo di lucro.

I contravventori al presente regolamento incorreranno nelle penalità di legge e sotto pena di ritiro temporaneo o definitivo della licenza concessa

Per turno almeno due barcaioli devono trovarsi in servizio e accettare i passeggeri all'altezza dell'albergo Buenos Ayres.

E' abrogata ogni altra disposizione contraria al presente regolamento

il presente regolamento andrà in vigore subito dopo la superiore approvazione.

Nel 1928, a fine anno, viene approvata la costruzione di un pontile per l'attracco al porto di Castelletto Ticino dei battelli del Lago, a seguito di una mozione presentata dal Capo Settore "Basso Verbano" Del P.N.F., considerato che il Cav. Attilio Sommaruga, a sue spese, aveva già fatto collocare quattro palafitte nel letto del Fiume Ticino in Località Porto di Castelletto Ticino da servire eventualmente come base... per la costruzione del pontile che indubbiamente rappresenta una ... comodità per il pubblico.

Il pontile fu poi costruito con una spesa complessiva di £ 5489.05, così ripartita:

GEOM. MARIO DE PAOLI - SESTO CALENDE per la fornitura legname - fattura di £ 2898.39 - liquidata in £ 2898.35

SIBILIA MARIO - fabbro - SESTO CALENDE - fornitura e posa in opera ferro occorrente - fattura £ 1090 - liquidato in £ 1029

DEL TREDICI GIOVANNI - capo operaio calafati - per lavoro manuale - fattura £ 1079 - liquidata in £ 1050

VELATI GIUSEPPE - per spese inerenti all'assistenza - fattura £ 60 - liquidata in £ 60

CAV. ATTILIO SOMMARUGA - per rimborso acquisto di N. 4 palafitte per la testata del pontile già posto in opera - fattura £ 1491.70 - liquidata in £ 1471.70

Nel 1938 venne poi concesso ai barcaioli di "allestire un ricovero per permettere alla persona di turno di ripararsi dalle intemperie e dal freddo specie delle ore serali e giornate invernali". Il fabbricato però rimase di proprietà comunale ed i barcaioli ne godevano solo l'uso mentre a loro carico restava la manutenzione.

In un verbale della giunta municipale di Castelletto, stilato il 10.11.1944 si legge "Tenuto presente il traffico intensissimo di merci traggiate a mezzo dei natanti da questo Comune e quello di Sesto Calende, attraverso il Fiume Ticino. Considerato l'eccezionale logorio delle strade alle quali questo Comune deve provvedere e la necessità assoluta di provvedere subito alla riparazione di quelle seriamente danneggiate a seguito dell'ultimo bombardamento aereo nemico; considerata la necessità di trovare i mezzi necessari per provvedersi; tenuti presenti gli aumentati costi del materiale, della manodopera e degli altri servizi in genere e l'assoluta necessità di fronteggiare le spese stesse con mezzi adeguati.

Tenuto presenti le condizioni economiche e finanziarie del Comune particolarmente difficile l'opportunità pertanto di istituire una speciale imposta di traghetto per le merci in transito sul Fiume Ticino tra la sponda piemontese di questo Comune e quella lombarda di Sesto Calende, DELIBERA: con decorrenza immediata è istituita una speciale imposta di traghetto sulle merci in transito sul fiume Ticino E fatto a mezzo di appositi natanti.

La stessa è proporzionale al peso e fissata come segue:
tariffa per la nuova imposta di traghetto:

1. per ogni qualità di merce fino ai Kg. 50 £ 4 al qle
 dai Kg. 50 ai 100 £ 3 al qle
 oltre i 100 £ 2 al qle
2. per ogni automobile in genere e motofurgoncini vuoti £ 15
per ogni carro con cavallo o motocicletta £ 9
i mezzi di trasporto di cui alla precedente lettera qualora asportassero
merce in genere, soddisfano l'imposta sulla merce vengono esentati
dalla propria imposta fissa
3. bovini, equini, asini, ecc. per ogni capo £ 3,5

Poco alla volta poi il traghetto fu utilizzato solo dai passeggeri..... ed ancora oggi è utilizzato sempre secondo le disposizioni del Comune, in particolare al mercoledì mattina, quando a Sesto Calende.... c'è il mercato!

Bibliografia:

MARIO COMINCINI, *Storia del Ticino*, Abbiategrasso, 1987, pp 71, 33-108

PARCO NATURALE DELLA VALLE DEL TICINO, *Antichi Mestieri del Ticino*, Oleggio, 1985, pp 28-34

PARCO NATURALE DELLA VALLE DEL TICINO, *L'acqua e il fiume*, Oleggio, 1986, pp 53-55

ANGELO VITTORIO MIRA BONOMI, *Presenze tardo romane nel Limes prealpino del Seprio Occidentale il Ponte Sublicio di Turbigo*, in "Il Ponte sul Ticino nel centenario", Galliate-Turbigo, 1987, pp 9-25

G.B. GIANI, *Battaglia del Ticino tra Annibale e Scipione*, Milano, 1824

C. TAMBORINI, *I ponti sul Ticino a Sesto Calende*, in "Rassegna Gallaratese di Storia ed Arte", Gallarate, 1971, pp 75-129

ARCHIVIO DI STATO di Novara, compartimento dell'Agogna, p.g.c.

ARCHIVIO COMUNALE di Castelletto Ticino, Archivio Gillio, raccolta delibere della giunta e del consiglio comunale, p.g.c.

ARCHIVIO STORICO del GRUPPO STORICO ARCHEOLOGICO CASTELLETTESE, p.g.c.

GIANCARLO ANDENNA, *I ponti ed i porti sul Ticino tra medioevo ed età moderna*, in "Il Ponte sul Ticino nel centenario", Galliate-Turbigo, 1987, pp 27-38

Conferenza tenuta dal Dr. ALFREDO PAPALE nel 1984 in Castelletto Ticino, organizzata dal G.S.A.C.

