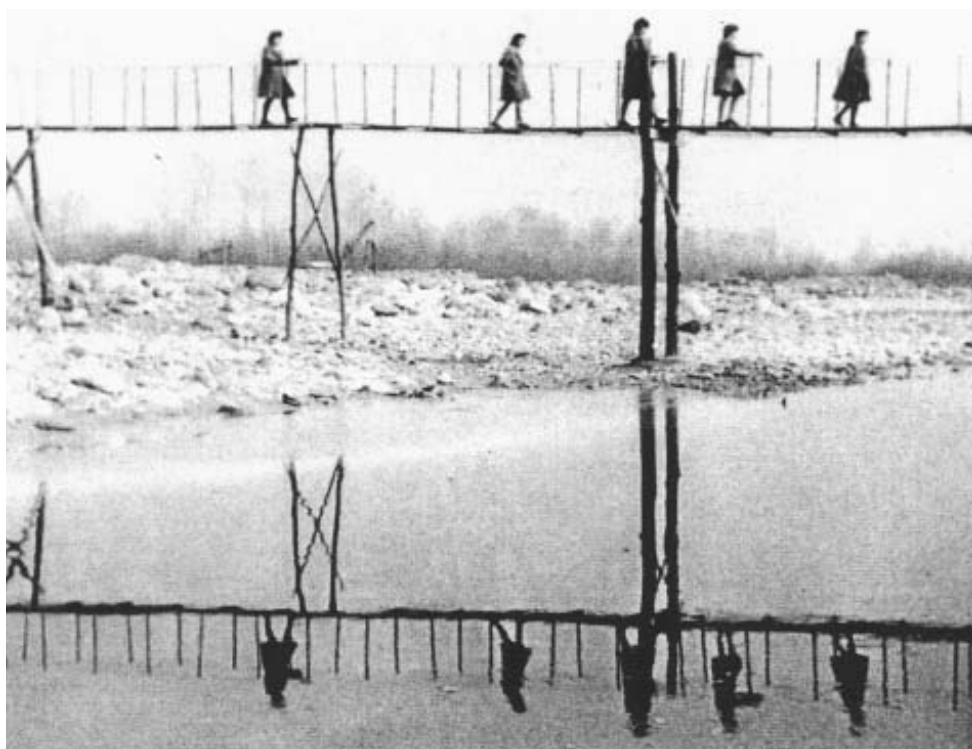


Il Porto e la Pianca

COMUNE DI
VILLANOVA CANAVESE



Note storiche di Villanova Canavese



di **EMMA RODES GIACOLETTO**
edizione curata da **Caterina Calza**

In copertina:

Attraversamento della Stura 1950

**(forografia gentilmente concessa
da Federico Bonassa)**

Edito dal Comune di Villanova Canavese

Progetto Grafico e Stampa

(sic!) snc Via Robaronzino,38 10070 Devesi di Ciriè (TO)

finito di stampare in tipografia

GIUGNO 1999

Introduzione

Come in ogni paese, anche a Villanova, la storia di secoli e secoli di vita della comunità è ricca di vicende umane, curiosità e fatti degni di nota. Una storia, per noi villanovesi, fino ad ora sentita raccontare e tramandata dalla voce di chi ci ha preceduto, ma mai scritta.

Da molti anni una villanovese d'adozione, Emma Rodes Giacoletto, si è interessata a questo argomento, consultando con pazienza gran parte dei documenti che compongono l'archivio storico del Comune e "riportando alla luce" fatti e notizie anche lontani, in cui però la nostra comunità odierna affonda le radici.

Tra le problematiche che maggiormente hanno segnato la storia di Villanova c'è proprio quella tormentosa e sofferta dell'attraversamento della Stura, vicenda giunta quasi anacronisticamente a lambire la fine del secondo millennio.

Perchè tutti noi possiamo vivere il nostro paese con maggior consapevolezza, l'Amministrazione comunale ha voluto realizzare questa pubblicazione, curata dalla dott.ssa Caterina Calza: un libricino che potrebbe costituire il primo tassello di una vera e propria "Storia di Villanova".

Il sindaco
Emilio Richiardi

Presentazione

La ricchezza della comunità è soprattutto la coscienza di sè: come ogni uomo deve prima di tutto "conoscere se stesso" per poter vivere con gli altri, anche la società non può prescindere dalla conoscenza di quanto esiste nel proprio presente e di quel che ne ha costituito le spesso sofferte e laboriose premesse.

Anche Villanova, come ogni seppur piccolo paese, ha vissuto nei secoli vicende che ne hanno caratterizzato la storia : storia non certo di grandi avvenimenti riportati su testi ed enciclopedie, ma storia di una quotidiana lotta per la sopravvivenza che dovunque ha creato lo scenario senza il quale la "grande storia" non avrebbe avuto motivo di essere.

l'attraversamento dei corsi d'acqua è da sempre nodo essenziale delle vie di comunicazione ed è quindi stato in molte situazioni risolto già da tempo. Il caso di Villanova costituisce forse una vicenda emblematica di un passato che appare lontanissimo ma che è invece giunto fino alle soglie del 2000: un piccolo comune dal territorio diviso in due da un impetuoso torrente, la necessità di attraversamento non strettamente collegata ad altre più importanti vie di comunicazione hanno fatto sì che Villanova ottenesse un vero e proprio ponte solo negli anni Settanta. E fino ad allora?

La storia delle comunità villanovese è profondamente segnata dalle secolari vicende legate all'attraversamento della Stura, dai numerosi tentativi effettuati per collegare il centro con la frazione Prati, dalle penose disgrazie , dall'intraprendenza e dalla disperazione.

Proprio perchè nel tempo rimanga viva la memoria di questi fatti così importanti per Villanova, Emma Rodes Giacoletto, con l'amore per la sua terra che la contraddistingue, ha voluto ricercare nell'archivio comunale tutto quanto esiste ancora a testimonianza di come in passato si dovette soffrire e lottare per giungere alla situazione odierna.

Dopo aver letto questa attenta ricerca, sicuramente ogni villanovese, sarà un po' meno distratto nell'attraversare agevolmente il ponte sulla Stura.

Caterina Calza

La Stura

Questo torrente imprevedibile. In poche ore riesce a passare dal tranquillo scorrere ad impetuose piene. A volte, dopo un solo giorno di violenta pioggia sulle pendici dei monti delle Valli di Lanzo e di Viù, da cui nascono i primi ruscelli, ecco riversarsi in direzione della pianura una massa di acqua fangosa e scatenata. I massi, anche se di grosse dimensioni, rotolano e si scontrano l'una l'altro generando con l'acqua un rombo cupo.

Gli alberi vengono trasportati a valle come fucelli, sembra che nulla possa contenere e sopportare tale forza della natura. Durante queste piene pare che i ponti siano sorretti per miracolo, infatti non si può sapere se resisteranno sino all'esaurirsi della piena. Il ponte di Robassomero e quello di Venaria furono gli ultimi a cedere a tale calamità.

Ponte che desta meraviglia per la sua resistenza è quello detto "del roc" di Lanzo, più comunemente noto come Ponte del diavolo. Costruito nel 1378, è formato da un'arcata unica di 37 metri che raggiunge l'altezza di 23 metri. Le sue testate poggiano su solida roccia; non essendo a diretto contatto con l'acqua, può assistere impassibile alle piene più tremende senza risentirne minimamente; fu possibile costruirlo in quel modo grazie alle rive del torrente formate in questo punto da due pareti rocciose. Altri ponti analoghi si trovano a monte di Lanzo, ma sono di dimensioni minori.

Scorrendo verso la pianura, oltrepassato il Ponte del diavolo e ricevute le acque del torrente Tesso, la Stura si allarga, le sponde diventano basse ed inconsistenti, consentendo all'acqua una facile erosione.

In epoca recente si tentò e tutt'oggi ancora si tenta di far fronte a questo inconveniente costruendo ripari e dighe con massi e gabbie di rete metallica ripiene di sassi. Le difficoltà non sono dovute unicamente agli argini, ma anche al fondo facilmente corrodibile dall'acqua.

Essendo il letto del torrente in alcuni tratti assai largo, durante le piene, vengono a formarsi dei canaloni, detti anche "bracci", i quali alla piena successiva si integrano nuovamente nel percorso principale. Questa irregolarità del fondo e delle sponde è sempre stata la causa principale dei problemi che il torrente causò ai paesi situati in prossimità del suo alveo.

L'attraversamento da una sponda all'altra, in vicinanza dei paesi, ebbe sempre grande importanza, non soltanto per i collegamenti tra le popolazioni locali ma, come si vedrà in seguito, anche per gli spostamenti di truppe militari.

Oggetto di questa ricerca è come si sia affrontato nel corso dei secoli il problema dell'attraversamento del torrente a Villanova, Comune il cui territorio è diviso dalla Stura, sulla sinistra oro-grafica il centro e sulla destra la frazione Prati di Villanova. La necessità di collegamento tra le due sponde fu quindi da sempre avvertita.

Ora ad unire il paese con la frazione Prati esiste un ponte che agevola notevolmente il traffico; il nuovo ponte favorisce le comunicazioni tra i paesi canavesani e quelli delle Valli Ceronda e Casternone.

Attraversando oggi con facilità la Stura, soffermiamoci a pensare alle difficoltà non indifferenti che, nel corso dei secoli, dovettero affrontare le persone che transitavano in questi luoghi.

I più anziani villanovesi forse ricordano ancora un periodo in cui esisteva addirittura un "porto", altri soltanto le ultime "pianche" (cioè delle passerelle un po' malferme) ed i più giovani, logicamente, conoscono solo l'attuale ponte. Essi, che vivono in una società moderna ed avanzata, non dimentichino chi ha dato loro la possibilità di godere delle comodità ora esistenti.

Attraverso questa ricerca ci si potrà rendere conto di quante persone, in passato, per assicurare i collegamenti tra le due parti del paese hanno lavorato, sudato, lottato, pianto e pregato Iddio affinché fosse clemente (come quando la conduzione del porto era a rischio e pericolo del portolano).

Sin dalla costruzione del nuovo ponte negli anni Settanta nacque il desiderio di conservare la memoria di questo importante capitolo della nostra storia. Se questo scopo verrà raggiunto, sarà riconosciuto il giusto merito a tutte le persone che lavorarono duramente al "porto" di Villanova.



La pianca
nell'anno 1932
(foto famiglia
Paola Richiardi)

Non si può sapere quali furono le prime popolazioni ad attraversare il torrente Stura; certamente l'uomo lo attraversò da sempre, anche soltanto quando vi erano le magre d'acqua, cercando i punti più facili per il guado. Dove la Stura era formata da più bracci non risultava difficoltoso il transito, vi era però il rischio, in caso di piena improvvisa, di essere bloccati tra due di essi.

I popoli preromani vivevano in villaggi su entrambe le sponde della Stura e della loro presenza si sono trovate tracce nella zona delle Vaude ed anche a Villanova. L'uomo di quei tempi, non condizionato da obblighi e necessità sociali tali da costringerlo ad attraversare il torrente, lo varcava unicamente quando le condizioni lo permettevano. I popoli primitivi vivevano prevalentemente di caccia e pastorizia; con lo sviluppo delle prime attività agricole e la formazione dei primi nuclei urbani il problema dei collegamenti si fece sentire in modo più pressante.

Dai documenti d'archivio che ci forniscono notizie sulle piene del torrente nel territorio di Villanova si constata che l'agricoltura si sviluppò prevalentemente sulla riva sinistra i fertili terreni erano ben coltivati a prato, campo e frutteto, prosperavano particolarmente i noci e la coltivazione delle vigne era favorita dal declivio del terreno. Ma le piene non perdonarono e tutto scomparve.

La zona situata sulla destra del torrente era, ed in parte è ancora, prevalentemente boschiva, ma si prestava anche al pascolo ed in alcune zone alla coltivazione dei campi; forniva inoltre una grande quantità di legna e giuncaglie e la selvaggina abbondava. Prati e campi divennero una forte primaria di sostentamento per Villanova; la zona è tuttora agricola, nonostante la costruzione di alcune abitazioni.

Il collegamento tra le due sponde divenne quindi un indispensabile necessità.

Non si sa quando venne costruito il primo porto per traghettare sulla Stura e nemmeno si può dire se le condizioni del torrente erano tali da poter attraversare con una chiatta perchè la corrente dell'acqua è sempre stata rapida ed il fondo del torrente molto irregolare.

Nel libro "Storia della gente di Mathi" scritto da Pasquale Cantone possiamo leggere che nel 1320 Balangero e Mathi

ottennero il diritto di costruire porti sulla Stura: Anche Villanova, facendo parte della stessa castellania, probabilmente usufruì dello stesso diritto.

I documenti d'archivio che si conoscono riguardanti il porto risalgono al 1620 e ci limiteremo ora ad esporre ciò che è documentato nell'archivio comunale di Villanova.

Il passaggio sulla Stura tramite un barcone fu un fatto di grande importanza per gli abitanti della zona che ebbero così l'opportunità di attraversare con carri e bestiame molto più agevolmente che in precedenza. Ma, a causa delle piene, l'instabilità del torrente provocò sempre gravi inconvenienti ai costruttori ed ai concessionari del porto, tanto che il servizio non sempre funzionava e talvolta non si trovava un portolano interessato a farsene carico.

Tra i dati che testimoniano i danni subiti a causa dello straripamento delle acque, troviamo ad esempio un "Accertamento dei beni corrosi" del 1649: i terreni resi incoltivabili o asportati risultano di giornate 205, in seguito aumentate a 212. Per questo motivo la comunità chiese al Sovrano l'esenzione dei suoi carichi ordinari e straordinari; la Regia Camera concesse il condono per dieci anni.

Ad ogni piena successiva i danni subiti aumentavano e si continuò quindi a chiedere clemenza a Sua Maestà: infatti tutti i beni erano sottoposti al pagamento delle tasse a riserva solo dei beni comuni esistenti tra l'alveo vecchio e l'alveo più largo venutosi a formare. Per accertare l'entità dei terreni inondata venne effettuato un sopralluogo che stabilì la massa di catasto in Lire 72 grosse.

Nel 1654 altre inondazioni ed erosioni continuarono ad arrecar danno al paese. Nel 1661 il terreno asportato venne calcolato in giornate 264 e tavole 46; misurato ed accertato dall'agrimensore Giò Antonio Paccotto di Mathi, che era stato appositamente nominato per valutare i danni. Il Comune di Villanova delegò il sig. Giò Vittono di Mathi in esecuzione dell'avvocato Francesco Bernardino di procedere al riscontro di tutti i beni descritti a catasto originale per le imposte del 1661: i beni complessivi risultarono giornate 593, 73.

Nella misurazione del terreno eroso, incominciando dalla regione Achar, cioè dal confine di Mathi fino alla ripa di San Massimo, la corrosione risultò di "giornate 63 e tavole 59 e piedi uno", esclusi due campetti che ancora esistevano alla falda della tipa. Sempre in regione Achar tra l'alveo vecchio ed il nuovo c'era

un tenimento eroso e inghiainato di giornate 74, 89.

Nella regione delle "Rive e Gorre", ossia Verniglia, che va dalla ripa di San Massimo sino ai confini di Noie, ed in larghezza fino all'allora alveo più ampio, l'area devastata risultò di giornate 36, 99. In oltre Stura, dirimpetto alla ripa di San Massimo sino ai confini di Noie, il terreno invaso dalla ghiaia fu di giornate 85,97.

Vi erano però circa 40 giornate di boschi comuni non completamente guastati dal passaggio dell'acqua che erano esenti da imposte fina dal 1649; perciò dal totale del corroso di 261,44 giornate vennero scalate queste 40 giornate per le quali non fu richiesta l'esenzione d'imposta poichè già godevano di immunità. Al resto del corroso venne concessa l'esenzione per altri dieci anni e, di dieci in dieci, si andò avanti così fino al 1705, escluso l'obbligo di quartiere d'inverno in tempo di guerra ed il sussidio in tempo di pace.

I danni continuavano a colpire il paese e non c'era nessuna speranza di poterli evitare sia per l'irruenza del torrente sia per le sponde basse che non potevano resistere all'impeto dell'acqua. Il paese restava quindi esposto a tutti gli esalvei ed ai conseguenti danneggiamenti. Nei giorni 14 e 15 luglio 1695 una piena asportò altre 14 giornate di terreno: la rovina e la miseria non erano mai state così grandi e le continue guerre peggioravano la situazione.

Testimone dei danni subiti in questo periodo dal territorio di Villanova fu il nobile locale Giacomo Massoia, persona pratica del luogo e ben informata dei confini e delle proprietà. Altri testimoni furono Michele Vignatto e Giò Pietro di Noie, Guglielrnino di Mathi e l'illustre senatore Armano conte di Grosso e di Villanova. Essendo egli il maggior possidente di beni chiese l'intervento di una commissione che potesse valutare i danni patiti per ottenere sgravi fiscali. Il sig. Patronale generale Martinetti accettò l'incarico: si ricominciò a misurare nella regione Achar dove la Stura inizia a scorrere in territorio di Villanova e dove si erano formati tre rami d'acqua, il primo verso ponente e mezzogiorno, che risultò essere l'alveo vecchio; il secondo, in mezzo, scorreva verso mezzanotte con una maggior portata d'acqua; il terzo braccio si trovava verso l'attuale ripa.

Nella regione Achar, da un redditizio tenimento di alberi l'acqua aveva asportato quasi tutta la terra depositando su di esso grosse pietre, ghiaia e sabbia e formando diversi rigagnoli. Vi erano rimasti pochi prati e due piccoli campetti che furono col-

tivati per qualche anno da alcuni contadini del luogo, come esperimento per farli tornare fruttiferi ma, essendo il terreno melmoso in superficie e al di sotto composto di pietre e ghiaia, il risultato non fu tale da compensare le fatiche e le spese sostenute.

Restavano ancora una tenuta di arbusti da fascine tra l'alveo vecchio e l'alveo grosso di mezzo ed ancora piccoli boschetti di ontani, gorre, e qualche arida sterpaglia.

Anche nella regione Rive, che continua dalla precedente, si estendeva il terreno eroso fino all'alveo vecchio; pertanto il poco terreno ancora esistente non dava alcun reddito nè frutto poichè ogni piccolo aumento del livello dell'acqua lo ricopriva. Uguale situazione esisteva in località Gorre, sino ai confini di Noie.

A mezzanotte delle regioni citate vi era una tipa alta tre trabucchi (il trabucco equivale a circa tre metri) e al di sopra vi erano (e vi sono) campi, prati e alberi fruttiferi del paese. I dati del 1699 ci dicono: *"La comunità de/presente luogo, con atto di deliberamento del 4 gennaio 1699 ricevuto dall'illustrissimo sig. castellano, delibera la manutenzione del porto e pianche su/fiume Stura e suoi rami di modo che si possa liberamente transitare e far transitare tanto con carri e bovi che con altro bestiame."* E' questa la prima citazione documentale del porto che probabilmente esisteva già anche in anni precedenti.

Anche gli abitanti di Mathi- nei periodi in cui non esistevano sul loro territorio- si servivano dei mezzi natanti e delle passerelle di Villanova, raggiungibili passando davanti alla cappella di Santa Lucia, la fontana dei Malot e costeggiando il torrente (come scrive Pasquale Cantone).

Il barcone poteva navigare dove il corso d'acqua era ragguardevole, di discreta profondità e di scarsa larghezza. Nel corso degli anni il letto della Stura divenne sempre più ampio e le sponde di scarsa rilevanza non permisero la formazione di un bacino nel quale fosse possibile far galleggiare un natante. La portolaneria fu affidata a Michel Angelo Gisolo fu Nicolao mediante il pagamento annuale di soldi cinque per ogni foggio del luogo, con l'impegno di tenere tale incarico per quattro anni, il tutto a rischio, pericolo e spese del Gisolo; per maggior cautela la responsabilità della manutenzione fu assunta anche dal garante Gabriel Viglietto (Cart. 25).

Tuttavia trascorsero due anni senza che si costruissero nè il porto nè le pianche, arrecando così notevole danno alla comunità. Il conte Armano minacciò che, qualora il porto non fosse stato immediatamente realizzato, lo avrebbe fatto costruire in

un altro punto del torrente, escludendo le ragioni spettanti al paese. Venne quindi ingiunto al Gisolo ed al Viglietto di provvedere nel termine di dieci giorni alla formazione e manutenzione del porto, sotto pena, in caso di inadempienza, del pagamento di 25 scudi d'oro. L'ingiunzione fu firmata in Villanova il 16 aprile 1701 (Cart. 94).

Dalla delibera del 4 gennaio 1699 erano trascorsi due anni. L'Intendente generale della Provincia di Torino inviò una lettera al comune rinnovando l'urgenza di risolvere i lavori necessari per poter attraversare la Stura e, con apposito decreto, stabilì:

"Giuseppe Felice Angiono Consigliere... Giudice e Intendente Generale delle strade e porti ne Stati di S.A.R. Restando noi informati che la comunità di Villanova presso Mathi trascura di far rimettere conforme al solito il porto sovra la Stura in grave pregiudicio al servizio di S.A.R. le et dei viandanti: Inseguendo noi l'autorità, che teniamo da S.A. R. le le mandiamo, e comandiamo alla detta Comunità di Villanova di dover prontamente far rimetter il porto sovra la Stura, che sia navigabile fra giorni otto prossimi per il servizio delli passeggeri sotto pena in caso di inobbedienza di subire delli soldati... alle spese che... porto. L'urgenza per il reggio Servizio e del pubblico. Dat in Torino Li quattro Aprile 1701" (Cart.24)

Probabilmente il porto venne rimesso in funzione, ma non è possibile stabilire per quanto tempo resistette alle intemperie. Il successivo documento risale all'anno 1708 e vi si legge che il 28 del mese di aprile, con rogito del castellano e segretario della comunità, venne deliberata la "permessione" per la manutenzione di porto e pianche per quattro anni a favore di Gabriel Viglietto e Giuseppe Prandino, a totale loro rischio e fortuna.

In quel periodo l'acqua in piena aveva notevolmente ampliato il letto del torrente e la costruzione di pianche e l'attraversamento con il barcone erano diventati difficili e costosi; pertanto i concessionari decisero di tenere il porto non più a Villanova ma di spostarlo al confine di Noie dove risultava più facile il guado del torrente. Ciò avrebbe causato notevole disagio alla popolazione di Villanova che fu costretta a far ricorso affinché fossero protetti i suoi diritti. Ma i portoiani, salvaguardando i loro interessi, continuarono a far funzionare il porto in quei di Noie. Venne perciò ingiunto a Viglietto e Prandino di riportare immediatamente barconi e pianche in territorio di Villanova, assumendo a loro carico ogni spesa. In caso di inadempienza la pena da pagarsi sarebbe stata di tre scudi d'oro. Se i portolani avessero cercato nuovamente di spostare anche solo in parte, pianche e barconi,



Foto ricordo
accanto ad uno dei pilastri
del vecchio ponte
(Anno 1934)

avrebbero dovuto pagare 25 scudi d'oro al fisco. Questa ordinanza fu firmata il 22 maggio 1711 a Villanova.

Non esistono altri documenti fino al 1725 quando la comunità di Villanova inviò questa supplica all'intendenza per ottenere il permesso di anticipare la somma di lire duecento a chi avesse assunto la manutenzione del porto: *"Espone la comunità di Villanova che scorrendo in lungo e in mezzo al suo territorio il fiume Stura, obbliga, la suddetta a mantenere un porto per il comodo dei particolari d'esso luogo per poter traghettare e ritirare i frutti dei beni esistenti oltre detto fiume. L'ultimo manutentore fu Gabriel Vz-gJietto ora defunto, il quale lascia due sole figlie affatto incapaci a condur manutentione, pertanto si cercano altri conduttori mediante una mercede di lire sessantacinque annue, che si faranno esigere dai particolari del luogo per ogni focolare esistente. Non si trova però chi voglia accollarsi tal manutentione, salvo che la comunità faccia una anticipazione di lire duecento. La Comunità ricorre alla Sz-noria Illustrissima affinché venga concesso l'esborso di tale somma da descriversi nel causato dell'anno corrente, col patto però che si debbano rimborsare alla medesima con lo sconto dello stipendio che verrà accordato al portonaro, fino all'intero rimborso"*

Questa la risposta dell'Intendenza:

"Visto la supplica e il suo tenore considerato, si dichiara che potendo la comunità avere mediante il pagamento di un annuo fitto l'uso del porto, il quale dovrà indi conservarsi sopra il solito imposto che vien fatto dalla comunità al portonaro, per non carogare il registro dell'importo da farsi della comunità supplicata, si dovrà praticar quanto sopra. E quando ciò non riesca, si permette alla medesima d'imporre sopra il bilancio la somma che sarà indispensabile per anticipata alli partitanti che faranno miglior oblazione a favore della comunità per la manutenzione del porto di cui si tratta. Ove però possa essere tal imposto possibile dalle forze dei registri e mediante pure le dovute cautele. Dato in Torino li 10 aprile 1735" (Cart. N. 94)

Accettò quindi la manutenzione del porto, dal 1725 al 1729, Giacomo Maccagno di Mathi.

Con deliberazione dell'8 maggio 1729 la manutenzione venne affidata ad Antonio Maddaleno fu Gioseppatto, abitante della cascina oltre Stura al confine di Noie, mediante la somma di lire cinquanta; egli aveva l'obbligo di tenere le strade in ordine e mantenere le pianche sopra i corsi d'acqua esistenti e sugli altri che fossero venuti a formarsi. Inoltre egli doveva tenere il porto in modo da far attraversare pure il bestiame e non pretendendo

esazioni dai particolari. Il tutto a suo rischio e guadagno.

In data 18 giugno i portonari erano due, cioè Giacomo Bussone e Giò Antonio Maddaleno che convennero l'appalto del porto per due anni, per la somma annuale di lire quarantacinque, stabilendo che se il porto non avesse potuto funzionare per cause da non imputarsi ai portolani (cioè piene, erosioni ecc.) la comunità avrebbe pagato solo il tempo della servitù e non il periodo della non funzionalità di esso. Questa clausola si riteneva necessaria in quanto il porto si trovava in una posizione inadatta, senza ripari e troppo esposto anche alla sia pur minima piena.

Considerata la gravità del problema causato dalla mancanza di sicurezza, la comunità fece intervenire il sig. Giò Battista Garello, esperto portolano d'alto piano, il quale si trasferì sul luogo per poter esprimere il suo giudizio. Il Garello propose, per la maggior stabilità del porto, di eseguire dei ripari entro il più breve tempo possibile, perchè così come si trovavano ora le sponde, avevano ben poche probabilità di poter superare una piena senza essere danneggiate. Vi era però l'inconveniente che, nel corso dei lavori, il porto correva comunque il rischio di essere asportato con conseguente danno ai portonari.

Si giunse così a proporre, da parte della comunità, una soluzione provvisoria: collocare cioè il porto in luogo più sicuro, magari ai confini di Noie: chiesto nuovamente l'intervento del Garello per un ulteriore giudizio, questi confermò la proposta della comunità.

Le varie componenti del porto (barconi e cavi) vennero quindi portati a Grange di Noie; intanto nel territorio di Villanova furono eseguiti i lavori di rafforzamento alle sponde della Stura. Fu pertanto richiesta ancora una visita dell'esperto Garello perchè confermasse la possibilità di rimettere in funzione lo scalo fluviale nella sua precedente collocazione. Ma passarono mesi senza che il Garello si presentasse ed il porto continuò a funzionare a Grange di Noie.

La popolazione di Villanova era scontenta di questa situazione e nel mese di giugno del 1737 fece pervenire al comune le sue rimostranze, osservando che il trasbordo ai confini di Noie era scomodo per chi doveva portare il bestiame al pascolo oltre la Stura. Inoltre, a causa di tale difficoltà, i contadini erano danneggiati nella raccolta quotidiana della frutta e, tra i villanovesi erano numerosi coloro che possedevano campi e frutteti oltre Stura.

Ai due portonari che prestavano servizio a Grange di Nole era

già stata versata la somma pattuita di lire 45 come compenso per l'annuale conduzione; sarebbe quindi stato giusto che, essendo ultimati i lavori richiesti, il porto fosse ricostruito, il più presto possibile, nel suo luogo d'origine. Di questa situazione si taggiavano, logicamente gli abitanti delle Grange di Nole e Nole ritenne opportuno mantenere il porto, visto che era stato trasferito sul suo territorio.

Intanto a Viilanova si continuava ad aspettare il Garello che doveva confermare l'idoneità dei lavori eseguiti per il funzionamento dell'attracco del barcone. Continuavano le proteste da parte della popolazione e il comune chiese l'intervento di un altro esperto di porti, un certo Lavarino. Questi, procedendo all'ispezione insieme ai due portonari ed alle autorità locali, ritenne che i lavori di riparo non fossero sufficientemente sicuri; furono così necessari altri permessi ed ulteriori rinforzi alle sponde del torrente ma, intanto, non si otteneva nulla di concreto.

Durante il periodo di assenza del porto la popolazione si serviva saltuariamente di una pedana messa a filo d'acqua, ma al minimo aumento del livello del torrente essa diventava impraticabile.

Il porto che si voleva rimettere in funzione avrebbe dovuto trovarsi al fondo della ripa di San Massimo, vicino alla croce di Gisolo e precisamente dove ora vi è il nuovo ponte, ma più vicino alla ripa. Trascorse un anno prima che fossero ultimati i lavori e che il Lavarino ritornasse per una nuova ispezione.

Datata in Grosso il 24 luglio 1738, troviamo la dichiarazione del Lavarino che confermava l'avvenuta esecuzione dei lavori a suo tempo richiesti e l'idoneità del porto per il funzionamento di ben due barconi, venne quindi ordinato ai due portolani Maddaleno e Bussone di trasferire immediatamente il porto da Noie a Villanova, entro il termine di cinque giorni.

Nell'anno 1759 era addetto alla manutenzione del porto ed al trasbordo sui barconi Bartolomeo Magnetto, che aveva pure l'incombenza di rendere agibili le strade per accedervi. La durata del contratto fu di tre anni per la corrispondente somma di lire 95 annue.

Dal 28 marzo 1773 vi fu Matteo Quarello a tenere la portolaneria ed era pagato annualmente lire 119,19, con un contratto della durata di tre anni. Ma un preventivo di spese per il porto a due barconi, dell'anno 1774, fa pensare che una piena avesse nuovamente asportato tutto quanto. Questo preventivo ammontava a lire 403 per due barconi, lire 253 per uno solo, compreso il cordone (L.60), la corda di rilasso (L.1 5), i passoni per assicu-

rare il cordone (L. 12); per la costruzione della baracca del portolano la spesa prevista era di lire 16. Per gli appaltatori che investivano i loro risparmi nelle attrezzature citate il danno provocato dalle piene era enorme ed essi non guadagnavano nulla se non potevano effettuare il traghetto.

Nell'anno 1776 funzionavano soltanto le pianche, quindi il porto programmato o non era entrato in funzione oppure era stato nuovamente distrutto da una piena.

Sperando di risparmiare sulla manutenzione che costantemente richiedevano le passerelle, il comune decise di rifare il porto. Per la costruzione del barcone il consiglio comunale stanziò lire 200, precisando però che si trattava di un contributo una tantum.

Il 19 marzo 1777 Carlo fu Vittorio Demateis e Francesco figlio di Domenico Demateis chiesero al comune di poter costruire a proprie spese un nuovo porto a due barconi che risultasse sufficiente al varco della Stura anche ai carri con buoi, chiedendo però alla comunità la somma di lire 500 Reggie da soldi venti cadauna (Cart.9). Probabilmente tale richiesta fu accettata poichè in data 19 maggio 1777 il capitano della navigazione di Borgo di Po, Giacomo Clerico, inviò il sig. Domenico Barano ad effettuare il collaudo delle barche (Cart.9). Vanno successivo, 1778, Giacomo Prandino, sindaco, chiese l'appalto del porto ma ne venne annullata l'accettazione poichè il Prandino, essendo amministratore del comune, non poteva attendere ad altro incarico.

Nello stesso anno la paga annuale corrisposta al portolano (di cui non si conosce il nome) fu di lire 150, somma suddivisa tra i villanovesi (la suddivisione venne effettuata per quote corrispondenti a 35 capi di casa, 95 persone e 36 capi di bestiame).

I dati riguardanti il porto nel 1779 non parlano di barconi ma di pianche tenute in efficienza da Stefano Grande fu Giacomo di Noie e residente in Villanova, mediante la somma annuale di lire 124, soldi 17, denari 6. Oltre alla manutenzione suddetta, il Grande doveva tenere in ordine la strada che si collegava al sentiero per passeggeri esistente lungo il torrente.

Probabilmente qualcosa non andò per il verso giusto ed il portolano tenne per poco l'incarico assunto. Infatti, una relazione dell'anno seguente dice: "*Giugno corrente 1780 et alli otto del mese di ottobre in Villanova avanti me pubblico notaio, il sindaco e gli amministratori, si sono riuniti allo scopo di eleggere il conduttore del porto nella persona di Carlo Dematteis fu Vittorio di Balangero,*

tanto per la reintegratione che chiude la condotta e detto porto dovrà essere tenuto con comodo passaggio anche per carri, bovi, giovenche"

Nel 1784 vi fu un nuovo incanto e appaltatore fu Carlo Detomatis per la somma annua di lire 122,8. Nel 1786 una piena della Stura asportò dalla ripa sinistra terreni coltivabili, perciò furono necessari nuovi provvedimenti. Per proteggere i beni in attinenza del torrente, la comunità fece costruire un riparo, stabilendo che: *"Si principierà detto riparo dal ritano che serve per l'irrigamento dei prati del Chiapetto, ossia dal muro già esistente in attinenza della pezza campo del sig. notaio Giò Giacomo Gerardi fino alla sommità del giaro di Stura, come si trova segnato con picchetti sulla superficie del punto vicino al campo del suddetto sig. Gerardi e la base sarà della larghezza di un trabucco, ben inteso con la necessaria fundamenta da formarsi fino al giaro sodo. Detto rz-aro sarà di grosse pietre ben collegate a forma di sternito ed alla sua superficie-ossia finimento- dovrà essere di piedi due di larghezza e dalla parte dell'acqua dovrà formare una piccola scarpa e dalla parte opposta tutta scarpa. A opera finita la comunità dovrà collaudare il lavoro. La spesa sarà di lire tre per trabucco ed i trabucchi saranno venticinque. Totale L. 75. Firmato li 23 settembre 1786? Giorgio Nepote misuratore"*

Ma trascorsi meno di due anni dalla costruzione del riparo una piena della Stura distrusse ed asportò tutto: del porto nulla rimase. La gran massa d'acqua cambiò nuovamente aspetto al letto del torrente.

Questa la relazione scritta da Giorgio Nepote, dopo aver constatato i danni: *'Dichiaro essermi portato io sottoscritto Nepote misuratore sui luogo di Villanova per rilevare i danni causati dalla piena della Stura. Per cui constatata la corruzione alla ripa ritengo si dovrebbe assegnare un sito per ritirare al sicuro la barca, ossia porto, nelle occasioni delle piene affinché non venga asportata dall'acqua. Ho riconosciuto potersi ritirare la barca ne/prato di Michele Remondino attinente a/fiume suddetto ed al sito in cui si trova presentemente il porto, in un lama d'acqua naturalmente fattasi. Giudico essere necessario detto prato in misura di trabucchi cinque di lungo a/fiume e trabucchi quattro in larghezza. Per il danno che il detto Remondino nepatisce si giudica il valore in lire 50 e soldi dieci. Inoltre dichiaro che siccome il coperto del portonaro, formato da pietre e terra, causa la corruzione si trova molto distante dal sito in cui esiste il porto; pertanto è necessario il trasporto de/la medesima in sito più vicino e sicuro da non essere corrosivo. Per l'opportunità suddetta è stato assegnato il sito più elevato cioè in fondo alla pezza del Michele*

Remondino il cui proprietario è 1711. sig. Gerardi Giacomo, pertanto la comunità dovrà pagare una volta tanto la somma di lire sette e soldi dieci."

Il 23 maggio del 1790 l'incarico di portolano passò a Pietro Banche il quale percepiva la somma annua di L.140. In precedenza la portolaneria era tenuta da suo figlio Mattia. Anche il Banche tenne per poco tempo l'incarico, infatti gli subentrò nel 1791 Michele Rolando di Noie con lo stipendio di lire 65, soldi 10, denari 2. Ma, dopo aver ottenuto l'appalto, il Rolando cambiò idea, vi rinunciò.

Mancano i dati riguardanti gli anni tra il 1792 ed il 1798. Occorre tuttavia tener presente che quando il porto funzionava regolarmente, senza danni, ed anche con lo stesso portolano, spesso nulla veniva registrato. Inoltre parecchi documenti andarono distrutti in un incendio sviluppatosi nell'archivio comunale di Noie, quando Villanova ne era frazione.

Un importante ed interessante scritto che riporta fatti accaduti nel 1799 ci documenta chiaramente sulle condizioni del porto e del paese.

"In data 13 maggio 1799 il comandante austriaco Beltenej ordinò al/a comunità di Villanova di far trasportare le barche de/porto sulla Stura nel luogo di Caselle, per servire all'attraversamento del torrente in quella città da parte delle truppe austriache ed a totale carico de/la comunità, ed a ta/i spesi si aggiunsero quelle sostenute per il controllo del porto e per le vettovaglie somministrate a/le truppe imperiali ed ai lavoratori addetti al trasferimento dei barconi ecc."

Il documento riporta poi un lungo elenco delle spese sostenute dalla comunità espresse in franchi che ammontano a circa F. 520.

La comunità quindi, oltre ai danni causati dalle inondazioni, dovette subire pure quelli arrecati dalle forze militari che prelevavano totalmente il porto obbligandone il trasporto in Caselle.

Non ci sono poi altre notizie del porto fino al 1814. In quest'anno risulta conduttore Battista Merlo Pich abitante in oltre Stura, al quale subentrò Pietro Beria. Infatti la comunità di Villanova delegò il misuratore di Noie al pagamento di franchi 43 e cent. 83 al Beria per la condotta del porto nei mesi di settembre ed ottobre, deliberata in franchi 263 annui con atto del 29 agosto 1814, approvato dalla Regia Intendenza.

Nel 1819 fu portolano Tommaso Capucchio, pagato annualmente lire 100; anche lui tenne il porto per breve tempo. Nel 1820 vi fu un nuovo incanto con il metodo della candela, di cui manca però il resoconto e non vi sono altri documenti fino al

1826, quando l'incarico fu affidato a Giuseppe Griva fino al 1829.

Al successivo incanto risultò conduttore Francesco Banche per la somma annuale di lire 200. Nello stesso anno (1829) è registrato come portonaro Bernardo Moretto, non è chiaro se subentrò al Banche o se ne era l'aiutante.

Nel 1832, scadendo il contratto, il porto fu nuovamente rilevato da Tommaso Capucchio, a cui venne proibito di formare dighe o deviare corsi d'acqua. Egli si trovò perciò costretto a sistemare ben sette pedanche su altrettanti rami formati dal torrente. Fu certamente una piena a creare questo scompiglio. La forza dell'acqua provocò seri danni anche ai beni situati sulla destra della Stura dei proprietari Piero Barutello e Michele Salvino che chiesero, ed ottennero, un risarcimento dal comune consistente in dieci lire annuali ad ognuno.

In uno scritto dell'anno 1840 si legge: "*...causa una enorme piena dell'autunno 1840 furono asportati molti terreni di proprietà della parrocchiale, l'acqua arrivò ai piedi del cimitero con grave pericolo per esso. Pertanto si chiede la costruzione di un ammortore con estensione di alcuni trabucchi, la cui spesa viene calcolata il lire 129...*"

Piene ed erosioni di terreni, danni alle colture ed il dover provvedere alla nomina di un nuovo portolano - che a causa delle difficoltà nel lavoro si dimetteva anche dopo breve tempo dall'accettazione dell'appalto - erano spese e problemi che la comunità doveva sostenere sempre più spesso. Nel 1841 il porto si trovava in condizioni precarie; in data 22 novembre si era in attesa di un nuovo appaltatore. Nel documento relativo si accenna pure all'esistenza del porto da circa trecento anni o comunque da data assai remota.

In attesa del nuovo conduttore dello scalo fluviale, la tariffa per il pedaggio fu stabilita in 15 centesimi per i carri ed i carrettoni tirati da uno o più bestie; si stabilì inoltre che il tenentario della portolaneria non potesse cedere la stessa ad altri.

Sul finire del 1841 Felice Banche aveva accettato l'incarico di conduttore, ma l'anno seguente egli morì; provvisoriamente accettò di sostituirlo Tommaso Capucchio per l'annua somma di lire 109,95.

Ma, avendo il Capucchio assunto solo precariamente l'incarico, si dovette indire un'asta pubblica. Tutti i paesi limitrofi furono avvertiti con manifesti nei quali si invitavano gli interessati a parteciparvi. L'appalto di locazione venne fissato per nove anni, cioè



**Via Villa allagata dopo la piena della Stura
che ha provocato lo straripamento
del canale e dei fossi che attraversano il paese
nella primavera del 1934**

dal primo aprile 1842 a tutto marzo 1851; il prezzo di asta fu stabilito in lire 250. L'offerta durava il tempo dell'ardere e del consumarsi di Otto candele.

L'asta venne annunciata al pubblico mediante strepito di tamburo e con chiara voce da parte del banditore. Il primo interessato fu Giò Veneis di Nole che si offrì per L.240, quindi Ignazio Boeri ribassò a L. 230, poi nuovamente il Veneis per L.225 e così di seguito giocando al ribasso si arrivò alla settima candela con il Boeri che si offrì come portolano per L. 111 annue. Spentasi l'ottava candela senza che vi fossero ulteriori ribassi, l'appalto venne aggiudicato ad Ignazio Boeri fu Filippo di Cafasse. Le spese per la manutenzione del porto furono stabilite a carico del deliberatario.

Stranamente il Boeri esercitò l'incarico per brevissimo tempo. In mancanza di documenti in merito, sorge il dubbio che egli ci abbia ripensato ed abbia disdetto l'accordo. Oppure, considerando la cifra nettamente più bassa pattuita con il portolano successivo, si può pensare che l'asta abbia avuto ancora un seguito in cui prevalse il minor pretendente, cioè Michele Richiardi che accettò il compenso annuo di L.73. Del Richiardi si parlò ancora nel 1844, anno in cui si dimise, ma in attesa di un nuovo portolano, provvisoriamente condusse ancora lui i barconi.

Nel 1845, dopo una piena che asportò completamente il barcone, le passerelle ecc., venne costruita una pedanca per poter attraversare il torrente. I bracci d'acqua venutisi a formare in seguito all'alluvione erano parecchi e nel ramo principale non scorreva sufficiente acqua per potervi far navigare il barcone.

Nel 1846 si transitava unicamente su pedanche e passerelle; perciò anche il compenso del portolano subì un ribasso. Venne nuovamente indetta un'asta pubblica al ribasso con cifra di partenza li L. 90,75. La prima candela si spense senza che giungesse alcuna offerta. Durante la seconda Domenico Vagina ridusse le spettanze a L.90 annue, consegnando come garanzia un vaglia dell'avvocato Luigi Gerardi di L.30. Michele Richiardi, che in precedenza aveva già depositato le 30 lire, ridusse il prezzo d'appalto a L.80 e si spense così la seconda candela. Accesa la terza il Vagina si offrì per L. 75, il Richiardi per 50, il Vagina per 40, il Richiardi per 30 e a questo punto si spense la terza candela. Durante la quarta il Vagina optò per L.25, Richiardi non cedette e si offrì di accollarsi l'affitto, la direzione e la manutenzione del porto senza alcun compenso tranne il dazio di transito.

Spentasi la quarta candela, nell'ardere della quinta non segui-

rono altre offerte e si deliberò quindi a favore di Michele Richiardi fu Antonio, nato e residente a Villanova, per una locazione di tre anni, iniziati già da febbraio e terminanti a fine gennaio 1849, obbligandosi il concessionario a consegnare all'amministrazione comunale il dovuto atto di sottomissione.

Doveva essere ben difficile la sopravvivenza in quei tempi se si accettava di passare giorni interi presso la Stura ad accudire il transito con il solo compenso delle poche lire pagate da chi attraversava il torrente.

Al Richiardi succedette Antonio Benedetto che passò presto a miglior vita lasciando la moglie ed i figli che non proseguirono nella conduzione del porto. Essi chiesero l'intervento di Pietro Aimarello, esperto in grado di stimare il valore degli attrezzi e di tutto quanto era necessario per il transito.

Questo il testo della sua relazione:

"Successivo ed invertatto estimo seguito da me Pietro Aimarello costruttore di navi e stimatore approvato 7 aprile 1852 a richiesta della vedova di Antonio Benedetto in compagnia dei suoi figli, affittavo/i del porto natante su la Stura che tende la strada da Villanova Matti a Fiano or ove mi dichiaro d'esser trasferito sul luogo del luogo ed aver operato attentamente tutti gli effetti appartenenti al detto porto ed in virtù delle patenti dell'10 agosto 1833 e sotto il vincolo del giuramento li ho dato a ciascheduno il suo valore come segue.

1° A parte di Piano un casotto composto di pietre e terra, in lunghezza M 4, altezza M 2,50 con armatura del coperto parte di bosco forte e parte di bosco albero con due mappe epoliche di ferro fissi in un montante; ad altra parte altro montante al di sopra una traversa trumli di rovere con un treraggio alla finestra di bosco albero. Il tutto stimato lire 85.

2° Un riparro di pietre trasportate per utile di detto casotto composto in lunghezza M 12, altezza media M 1, larghezza M 2,50. Stimato lire 25.

3° Un ponticello formato con qualche traverse ossia piccole longarine; al di sopra fascine con pietre e terra trasportata per facilitare il passaggio dell'acqua, onde ho pure osservato che di nuovo hanno ugualizzato la strada e moderato le rampe per comodo dei traetanti per il tratto di mezzo miglio. Il tutto è di valore di lire 25.

4° Unapedanca composta di un travicello di rovere in lunghezza M 9 il quadrato appoggiato sopra due trapp e/e di pietre con li sostegni che servono per parapetto il tutto di valore di lire 17

5° corde provvisori che consistono in cordoni di rubbi 2 circa più numero tre pezzi di corda, due si vedono nella camera, l'altro attac-

cato alla.... Di rubbi uno circa in tutto lire 78.

6° una pedanca per andar alle Ca/asse appoggiata sopra due trasporti di pietre in largeza, longeza ed alteza centimetri 75 formata con due travertelli inchiodati, sopra di questi vi sono assi di rovere ad albera che formano la longeza di M 6, largeza M5,5 con due pasoni in metà per sostegno alla medema tutto lire 9,30.

7° Una nupola osia abordo per la nave e formata da un trasporto di pietre in M3,50, lungeza m. 3, alteza media centimetri 50 con un fasi-naccio legatto con verganti e con altri piccoli oggetti di bosco fissi nelle pietre per moderar l'acqua sotto la nave il tutto stimato L. 6,70.

8° N.2 colonne che servono per l'attaccamento del cordone per mettere la nave in posa, di longeza M4, l'altra M3 per cent. 17 con numero 17 piccolo pasoni fissi in terra per afermare la manovella del cilindro ossia la bussia, che si vede nella camera della portolana vicino alle corde piccole, il quale è un poco spelatto però rinforzatto con due cerchi di/erro in tutto stimato lire 9,50.

9° una pedanca sopra la Stura composta di tre longarine di bosco dolce che continuano la longeza M45 appoggiate sopra i due ...un trasporto di pietre, in mezzo N4 appoggi di bosco e pietre per sostegno alla detta pedanca, al di sopra di questo vi sono inchiodati nove assi di albera in longeza M3 caduno come pure vi è i/suo parapetto formato di pertiche, ed altre fisse in terra per maggior rinforzo e sono inchiodate ed altre legate; il tutto di bosco dolce stimate lire 62.

10° un riparro a parte di Villanova formato di pietra trasportate in longeza M 18, alteza e largeza M1 stimato Lire 20.

11° altro riparo formato di pietre per solamente tener l'acqua stagnante per i pedoni stimato lire 2.

12° 1a nave colle sponde rovere, ilfondo albera munita con numero 18 curve con i suoi siamoni inchiodati con tutti li ~/fetti appartenenti ad una nave la quale è di longeza M 13, largeza media M2, 75, alteza di sponda incluso lo scelmo centimetri 80. Essendo in buonissimo stato è stimata lire 250.

13° il castello del torno è formato da una traversa di bosco rovere di longeza M3 spessore centimetri 8, largeza metri 12 (così è scritto nel documento, ma c'è il dubbio che vi sia stato un errore, invertendo lunghezza e larghezza - n. d. a.) inchiodata nelle sponde della nave con due gatelli inchiodati per rinforzo al montante il quale è in mezzo al/i gatel/i fisso in una forturezza di bosco albera questo è di alteza metri 2,50 quadrato centimetri 16, in questo vi sono due bracci di/erro afermatti di dietro con due vidoni caduno nel qual è infisso il torno di bosco forte con due cerchi epo/ici di/erro per mag-

gior sicure rinforzo si vedono tre saette di bosco dolce ed una tra versa di bosco forte inchiodata il tutto è di valore di lire 12.

14° i taulatto sopra la nave vi sono N4 remoni in longeza metri 5,50 spessore quadratto centimetri 10 e sopra di questi vi sono assi albera con N. 4 coniche inchiodate che formeno il taulato di longeza M3 e largeza M5,50 il tutto è di/ire 38,80.

15° l'abordo ossia napola a parte di Villanova composto con pietre trasportate in largeza M3,50, longeza M 6 alteza media cent.50 e con unfasinaggio di bosco legato con verganti ed altri oggetti di bosco fissi nelle pietre per tenerlo fermo il tutto lire 6

16° a parte di Villano va vi sono N.3 colonne di bosco rovere, due per alacciamento del cordone l'altro per operatta a gradini per ascendere e discendere il cordone il tutto stimato lire 26

17° altra pedanca formata da un travicello di rovere altro di bosco do/ce in longeza metri 6 quel di rovere quadrato cent. 17 e l'altro 12 appoggiati sopra di questi vi sono piccoli travercelli inchiodati e sopra di questi vi sono N 8 assi d'albera inchiodati col suo parapetto, formato di bosco dolce il tutto ben inchiodato valore lire 20.

18° un trasporto di pietre per radunar l'acqua sotto la pedanca e per asigurar il passaggio ai pedoni, ed anche ho osservato che ànno ugualizzato la strada per un tratto di mezzo miglio; tra i trasporto di pietre e spianamento di terra lire 16

Totale ed estimo L.698,30 più onorari e spese L.42,80"

Dalla valutazione dell'Aimarello possiamo capire com'era formato e come funzionava il porto di Villanova.

Nel 1857 fu nuovamente addetto alla conduzione Richiardi Michele che fu protagonista di una triste sventura, poichè nella notte tra il 15 ed il 16 di agosto una enorme piena asportò i barconi, la baracca e tutti quanti gli attrezzi; il danno fu calcolato in lire 2.000. Essendo il porto di proprietà del Richiardi, la perdita fu a suo carico avendo egli investito i suoi averi nel rilevamento dell'impresa. Il contratto d'appalto era ben chiaro: *"...a totale rischio pericolo e fortuna dell'appaltatore"*.

Non è noto per quanto tempo la Stura restò senza porto fluviale. Dai documenti risulta portolano, nel 1866, Antonio Barutello che prestò la sua opera anche nei due anni successivi. Nel 1869 ritroviamo Michele Richiardi, nel 1871 Detomatis Agapito di Domenico, nel '72 Barutello Michele (che pagò lire 748), nel '75 Richiardi Giuseppe fu Michele.

Non abbiamo altre notizie fino al 1883, quando il valore del porto fu calcolato in lire 652, 57. La gestione fu assunta da Varaia Francesco fu Giuseppe, il quale tenne pure la manutenzione della

strada per Cafasse. Egli lavorò al porto fino al 1886, quindi lo sostituì Prandino Giuseppe.

Nell'occasione del cambio di gestione il comune stabilì che il natante fosse costruito colle migliori regole d'arte ed il suo fondo interno fosse della larghezza di metri 2,90. Avrebbe dovuto essere posto e mantenuto, per quanto fosse possibile, in linea retta rispetto alla via San Massimo e nel punto dove scorreva il maggior volume d'acqua (Cart. 8 1). Tutto ciò fa pensare che l'ultimo barcone in servizio fosse nuovamente stato travolto da una piena.

Senza altre notizie si giunge al 1892 quando fu portolano Costa Antonio di Cafasse, con un appalto della durata di tre anni per la somma annuale di lire 240. Il Costa ottenne il consenso di poter formare un canale per convogliare l'acqua in un punto solo, in modo che il barcone potesse galleggiare, lavoro per il quale si spesero lire 150.

Ma, come varie altre volte in precedenza, il contratto triennale non fu rispettato, forse a causa di un nubifragio che ancora una volta distrusse il porto. Il 17 settembre dello stesso anno si deliberò la manutenzione a favore di Arduino Domenico per lire 228 annuali.

Questi i diritti da pagare per attraversare la Stura nel 1892, su passerelle o barconi in territorio di Villanova:

"Per li carri, carrettoni e vetture tirate da due o più bestie centesimi 30.

Per li carri, carrettoni e vetture tirate da una sola bestia centesimi 20.

Per le persone a piedi centesimi 5.

Per li carri, carrettoni e vetture quando non passano sul porto ma bensì nell'alveo del fiume dentro i limiti di tutto il territorio di Villanova centesimi 15.

Nelle tasse sopra indicate s'Intende la persona del conducente. I confini del territorio di Villanova dal lato fiume Stura saranno indicati con appositi segnali.

Le persone a piedi le quali passassero sul ponticello in legno da stabilirsi sul fiume Stura saranno soggette a eguale pagamento come se passassero sui porto.

Il peso lordo dei carri e carrettoni che devono passare sulla nave non deve superare il peso di 180 o 200 miriagrammi, esclusa la bestia che deve tirare il carro.

Esenzioni

Saranno esenti dalla tassa di pedaggio gli abitanti del comune di Villanova, tanto per se come per la loro famiglia, massari, servi, od

operai addetti ai lavori dell'agricoltura, ed anche per qualunque oggetto per negoziazioni provenienti o no dal territorio. Saranno però soggetti alla tassa di pedaggio gli operai che sebbene diretti da persone di Villanova lavorino negli altri comuni.

I carri e carrettoni e vetture di ritorno nello stesso giorno saranno esenti da tassa.

L'esenzione della tassa di pedaggio competerà parimenti ai corrieri ed alle staffette del governo, ai carabinieri reali, ai soldati di servizio muniti delle loro armi, agli agenti stradali ed a quelli dei boschi e selve in esercizio delle loro funzioni.

Godranno anche di esenzione le vetture che servono al trasporto di militari di ogni specie sia per conto de/governo, che appaltati.

L'esenzione de/pedaggio avrà finalmente luogo per il trasporto dei detenuti e dei mendicanti.

Disposizioni diverse

Nessuno potrà oltrepassare il luogo de/pagamento della tassa senza pagarla, a pena di/ire dieci ed in sussidio di tre giorni di carcere, salvo il diritto di rimborso, nel caso che il pagamento non fosse dovuto.

Nessuno potrà staccare le bestie da tiro dai carri, carrettoni o vetture in vicinanza del porto per riattaccarle passato il medesimo, a pena di/ire venti e sussidiariamente di sei giorni di carcere.

Sarà punito colla multa di/ire 50 e co/la sussidiaria del carcere per giorni 15 chiunque userà ingiurie o minacce o vie di fatto ai preposti all'esazione del pedaggio, o danneggerà il porto od il ponti ce/lo suddetto, il tutto, salvo il ristoro dei danni o quel/e maggioripene che ne potranno essere del caso secondo la gravità dei fatti.

I preposti all'esazione delle tasse incorreranno nel/a multa di/ire 50 e sussidiariamente nella pena del carcere per giorni 15 se riscuoteranno diritti maggiori di quelli stabiliti dalla tariffa. I preposti saranno tenuti, sotto le medesime pene, a spedire quietanza del diritto riscosso ogniqua/vo/ta ne venissero richiesti.

Dovranno i preposti medesimi sotto pena di/ire 1065 di multa e sussidiariamente di giorni otto di carcere ad ogni richiesta" (Cart. 81)

Negli anni 1895-'98 tornò a tenere il porto Giuseppe Richiardi, il quale ne accettò pure la manutenzione nel 1901 per il compenso annuo di lire 200, stabilendo che le spese di contratto fossero a carico del comune. Nel 1902 il Richiardi cedette la portolaneria a Obert Luigi di Caselle, rendendosi egli stesso garante. Il contratto ripeteva la clausola secondo cui il portolano era tenuto a dar passaggio sulla nave al bestiame condotto al

pascolo sulla destra della Stura, purchè guidato da persone abili e legato con fune, su semplice loro richiesta, potendosi però rifiutare qualora fosse mancata la necessaria sicurezza.

Nel 1904 fu provvisoriamente portolano Prandino Domenico e deliberatario definitivo Savant Aira Agostino.

L'asta per l'appalto si svolse con il solito metodo delle candele, stabilendo la locazione per tre anni, cioè dal 1° gennaio 1905 al 31 dicembre 1907. La base d'asta venne aperta sulla somma di lire 156, 65 in diminuzione. Accesa dal messo comunale la prima candela, il Savant offrì lire zero ed il Prandino lire 50 annuali. Accesa la seconda candela le offerte si susseguirono nell'ordine:

Savant lire 100, Prandino 125, Savant lire 130, Prandino 131. Alla terza candela il Savant prevalse con lire 150 annuali, da pagarsi al comune in due rate semestrali.

A questo punto risulta evidente come, rispetto al passato, si siano invertite le parti: non era più cioè il comune a pagare l'incaricato del servizio ma era quest'ultimo a sostenere una spesa, diventando praticamente affittuario. Il portolano accettò quindi di sborsare una somma per poter usufruire di un bene che apparteneva alla comunità.

Probabilmente nemmeno il Savant rispettò il contratto di tre anni poichè la conduzione del porto passò nel 1907 a Prandino Francesco, il quale s'impegnò a pagare al comune, sempre in due rate, lire 360 annue (Cart.81).

Nello stesso anno il valore del porto venne stimato in lire 825 (Cart. 75)

Il Prandino stipulò un contratto della durata di tre anni, cioè fino al 1910, che gli venne poi riconfermato fino al 1913.

La figura di Francesco Prandino assume in questi anni un notevole rilievo nella vicenda dell'attraversamento della Stura a Villanova. Il 27 novembre 1910 egli presentò questa proposta al comune:

"Io Prandino Francesco essendo nuovamente deliberatario del porto sulla Stura, visto che è impossibile per le fare trasporti dei carri, carrettoni ecc... sulla nave trovandosi l'alveo di Stura in due rami ed essendovi molto disagio anche per i passeggeri, io mi dichiaro di costruire un ponte oppure due se occorre carrozzabili, con la portata di Mg.300 spiegandomi in questi termini:

1° di avere dall'amministrazione di questo comune un prolungamento di altri sei anni di manutenzione oltre ai tre già deliberati.

2° che questi ponti verranno fatti a mie spese.

3° a termine dei nove anni esistendo questi ponti ed in caso che il



Due ragazzi
attraversano
la pianca
negli anni '50

comune come il nuovo deliberatario non volessero rilevarli a prezzo di estimo, verranno da me disfatti.

Dunque mi rivolgo a loro Ill. signori consiglieri comunali di fare il possibile a voler favorirmi in questa mia dichiarazione soprascritta essendo poi il benessere di tutti".

La proposta del Prandino venne accettata, egli ottenne quindi la manutenzione fino al 31 dicembre 1919, facendo costruire a proprie spese due ponti sulla Stura, fatti con tavole di legno su putrelle di ferro sostenute da pilastri in cemento armato. Durarono alcuni anni, poi cedettero anch'essi ad una piena violenta. Di uno di quei pilastri, rimasto sul luogo, esisteva ancora una parte negli anni '80. Quei pontili si trovavano circa trecento metri a monte dell'attuale ponte in muratura.

Il resoconto del perito geometra steso in occasione del collaudo il 28 marzo 1911 riporta che:

"Il pontile è costruito in due tratti, l'uno M. 48,20 l'altro 87,50 circa. Il primo consta di tre campate di metri undici di luce caduna, quattro mandoli o pilastri di Metri 1,10 e due tratti rispettivamente di M. 6,20, alle due testate. Il secondo consta di sette campate di Al. 11 di luce caduna, otto pile di sostegno pure di M 1,10 e due tratti alle sponde di M 6,20 caduno. La struttura dei due tratti è uguale. Le pile misurano M. 11,10 di spessore per metri 3,50 di lunghezza formate da uno zoccolo fondato per circa Al. 3 sotto il piano regolare della Stura ed elevantesi sul letto di circa M. 3, tutto in cemento e ghiaia con pochi ciotoli in mezzo ed alle due estremità verso e contro corrente. Su di esse poggiano quattro rotaie in acciaio della lunghezza di M 12 (di quelle in uso per i tram elettrici,) di quindici per quindici e di spessore cent. 1 poste in due gruppi alla distanza di 0,95 da gruppo a gruppo. Su esse poggia un tavolato di legno castagno dello spessore di 0,06 circa così che il peso dei carri viene ad essere posto al centro dei due gruppi di rotaie.

Corrono lungo le sponde del ponte tre cordoni in/erro che servono da riparo e di mancorrenti fissi e piantati solidamente nelle pile. Sotto i gruppi di rotaie a metà delle campate vi sono puntoni che maggiormente rinforzano. La prova venne fatta su una campata senza puntoni sotto e cioè di luce metri undici.

Incurvamento costante nelle campate nel suo centro in modo uniforme per tutta la larghezza e specie sui due gruppi di rotaie con un peso di circa Kg. 5.500 composto di grosse pietre e misurata la saetta dei ferri risultò di cent. 10,4 tolto il sovraccarico le travi ritornarono prontamente allo stato primitivo con una maggior saetta però di millimetri due che col tempo scomparve.

Questa la constatazione di fatto esatta e fattasi sulla località. Certo che il pontile come si trova ora è, si può dire solo abbozzato, mancandovi ancora le traverse che uniscono i ferri tra loro; ho osservato il passaggio di un carro con due cavalli carico di sabbia, la saetta variava dai tre ai quattro centimetri.

Da tali risultanze ed onestà di calcoli fatti, risultò che tali campate rinforzate ancora dai puntoni di cui già si fece parola, sopportano tranquillamente il peso di Kg. 3000 come è prescritto, e non compreso il peso della bestia e quindi rispondente alle condizioni prescritte e collaudabili.

In via di suggerimento, sarebbe opportuno porre delle saette che dai pilastri andassero contro le rotaie in modo da ridurre alquanto le campate stesse e porre piastre a tavola sotto le testate delle rotaie che ora posano liberamente sulle pile. Ciriè, 28 marzo 1911

Torniamo ora al costruttore dei ponti che, tra l'altro, doveva avere una notevole fiducia nei suoi mezzi e, perchè no?, anche nel prossimo.

Dopo alcuni anni di servizio sulla Stura il Prandino venne richiamato alle armi. Ciò creò una serie di problemi dovuti ad un contratto non sufficientemente chiaro, come si vedrà in seguito.

Oltre ai ponti il Prandino costruì (o fece costruire) un capanno sull'area dell'antico casotto diroccato che in precedenza serviva da riparo per il portolano. La sua struttura era di metri 4 per 6 ed i muri, di altezza media di M. 2,50, erano realizzati con pietrame ed argilla unita a calce, il solaio era formato da tavole di legno robusto ed il tetto era coperto da lamiera. Il casotto, con due finestre ed una porta, venne diviso ricavandone due locali. Un vano venne adibito a trattoria, fornita di una di quelle magnifiche pianole a manovella ora quasi introvabili. Il portolano spianò un tratto di greto e ne fece un campo da bocce. Infine scavò un pozzo profondo cinque metri dove teneva in fresco vino e altre bevande. Egli fu una persona davvero intraprendente ed ammirevole, ma perseguitata dalla sfortuna.

In una lettera inviata al comune, il Prandino esponeva così la sua disperazione:

"Io sottoscritto portolano Prandino Francesco, essendo per la terza volta che la piena di Stura mi guasta il ponte, ed in più essendo diminuito il traffico avverto che non potrò più dare passaggio sul mio ponte, non ricostruendo più il tratto mancante, ed in conseguenza terrò il passaggio come prima della costruzione del ponte. Li 25 maggio 1916"

Altra lettera, datata 5 giugno 1917 dice: *"Io Prandino Francesco*

avviso codesta amministrazione che per domani 6giugno per forza maggiore resta chiuso il passaggio al pubblico sul fiume Stura, dovendo partire militare e non essendo sostituito"

Il consiglio comunale, in risposta a questa lettera, fece presente al Prandino che nell'atto d'appalto aveva preso "sigurtà" (cioè garanzia per l'adempimento del contratto) il sig. Degiorgis Giorgio, il quale però era morto il 14 luglio 1914, lasciando eredi di tale obbligo la moglie ed i figli.

Il passaggio sulla Stura non poteva rimanere chiuso essendo l'attraversamento un servizio indispensabile alla comunità. Il Prandino sosteneva che, secondo quanto stipulato nel contratto, egli poteva permettere il transito o meno, essendo il ponte di sua proprietà.

La chiusura del ponte provocava gravi danni non soltanto alla frazione Prati ma anche ai paesi limitrofi ed in special modo agli operai che dovevano attraversare la Stura per recarsi al lavoro negli stabilimenti di Mathi, Nole ed oltre. I contadini erano danneggiati nella vendita dei loro prodotti che in prevalenza venivano smerciati a Nole ed a Ciriè.

Numerosi ed insistenti reclami pervennero al sindaco; agli ritenne opportuno rivolgersi, il 16 giugno 1917, alla Prefettura per avere urgentemente indicazioni sui provvedimenti da adottare (Cart.5). Il passaggio comunque non venne riaperto subito, occorre attendere fino alle ore 11,30 del 9 luglio 1917 quando il carabiniere Cignetti Domenico, avutone il consenso dalla Prefettura, si recò sul posto a liberare il passaggio e togliere i rami di biancospino che ostruivano il ponte e che per circa un mese ne avevano impedito il transito. Solo per quel giorno il comune conferì l'incarico di portolano a Prandino Michele (salariato comunale) ed il giorno successivo Pavese Lorenzo fu Pietro accettò la portolaneria.

Il comune prese così in consegna il porto, presente anche la signora Benedetto, moglie del Prandino Francesco, ed il geometra Fornal fu incaricato di stimare il valore di quanto era rimasto dei ponti, delle relative attrezzature e della pedanca in legno che poggiava per metà circa su cordoni in ferro e l'altra metà su piedritti di calcestruzzo e cemento della lunghezza di M.54,30 e della larghezza di M.0,90 (Accertato il 9 luglio 1917, Cart.5).

Quindi i ponti realizzati dal Prandino non esistevano più, l'acqua in piena li aveva asportati. A testimoniare la loro esistenza rimase qualche pilastro che venne utilizzato come sostegno alle pedanche costruite in seguito; ma uguale sorte toccò poi anche a

quei pilastri che a d una successiva piena cedettero e vennero sommerse.

Il Prandino aveva impegnato tutto se stesso ed i suoi averi per realizzare i lavori tanto necessari ad assicurare l'attraversamento sulla Stura. In cambio tuttavia non ebbe che danni, perchè le piene non perdonano. Sperò in un aiuto, ma non riuscì ad ottenere nulla; ebbe pure una lite con il comune che, per risolvere nel miglior modo la situazione per ambedue le parti incaricò della questione un legale che dichiarò, nella sua relazione: *“Ho riesaminato i documenti riguardanti il porto sulla Stura, dagli atti desumo che l'appalto per l'esercizio del porto stipulato da codesto comune col sig. Prandino e con la garanzia del Degiorgis Giorgio, al quale subentrarono i di lui eredi, doveva avere la durata la primo gennaio 1914 al 31 dicembre 1919, Nel 1917 avendo arbitrariamente il portonaro in seguito a chiamata militare chiuso i/passaggio, interrompendo il servizio della pubblica viabilità, dopo replicate diffide rimaste infruttuose, il comune in base agli articoli de/la legge comunale e dei lavori pubblici, provvide al ripristino del servizio del porto. Ora che il Prandino ha cessato il servizio militare ed è ritornato in paese lo si potrebbe diffidare a riprendere entro cinque giorni il servizio del porto, qualora egli non aderisca, non essendo lontana la scadenza del contratto d'appalto, potrebbe il comune esercitare direttamente il porto fino a tale scadenza, provvedendo intanto per il nuovo appalto con decorrenza dal primo gennaio 1920. In ogni caso il comune può richiedere il risarcimento dei danni al portolano*

Il giorno 13 ottobre venne stipulato un accordo tra le due parti. Su proposta del sindaco Salvino Cesare, il Prandino accettò lire 500, impegnandosi a lasciare sul posto tutte le opere realizzate per il porto, escluse le sette putrelle di ferro semicoperte dalla ghiaia della Stura, che rimasero di proprietà del medesimo con la facoltà di poterle recuperare.

Il Prandino non lasciò soltanto denaro e sudore alla Stura, ma pure una parte del suo cuore ed anche in seguito, quando andò ad abitare a Torino, non dimenticò il "suo" ponte", la sua creatura. Già malfermo di salute, si fece accompagnare al guado di Villanova per poter vedere come funzionava il porto senza i suoi ponti.

Nel 1915 aveva pure fatto costruire un pontile utile al collegamento tra la frazione Grange ed il comune di Nole, come dimostra questo documento del 1921: *"Convenzione privata tra il comune di Nole ed il sig. Prandino Francesco fu Giuseppe. Premesso*

che nel 1915 il Prandino costruiva col consenso del comune e col nullaosta del Genio Civile una passerella sul torrente Stura per l'accesso e recesso della Frazione Grange col capoluogo, come risulta dal decreto 18 maggio 1915 del sig. Prefetto di Torino. Che il sig. Prandino riceveva un sussidio annuo di lire ottocento dal comune percependo inoltre i diritti di pedaggio.

Che le alluvioni del settembre scorso, tra gli altri gravi danni asportava pure in parte tale passerella, impedendo così le comunicazioni tra il capoluogo e le frazioni.

Che come appare da deliberazione della giunta comunale di NoIe 2 febbraio 1921, il comune in seguito ad amichevoli trattative col Prandino, si accordò col medesimo nel senso di essere riconosciuto proprietario del materiale ed opere ancora esistenti della passerella, alle condizioni risultanti della succitata deliberazione 2 febbraio.

Che dovendo il pagamento effettuarsi assieme ottenuta l'approvazione tutoria ed essendosi questa avvenuta, si conviene quanto segue:

1° Il sig. Prandino riconosce che tutto il materiale e le opere ancora esistenti della passerella sono da considerarsi di proprietà del comune e dichiara di rinunciare a ogni diritto di proprietà sul materiale ed opere medesime.

2° Il comune rinuncia a pretendere i danni che potrebbero spettargli in conseguenza dell'interruzione del servizio assunto per un decennio dal Prandino ed in via di transizione paga al medesimo che accetta la somma di lire 8225,5 e cioè L. 8000 come importo della transazione e L.225,50 quale pro rata delle 800 più L.200 annue dal primo luglio al 22 settembre 1920, giorno dell'alluvione.

3° Mediante il pagamento della sovraindicazione la somma di L. 8225,50 il sig. Prandino si dichiara completamente tacitato di ogni suo diritto e rilascia ampia e finale quietanza con promessa di nulla più chiedere al comune. Le spese del presente atto sono a totale carico del comune. NoIe Can., 14 agosto 1921" (Cart.8 1).

Finisce qui la vicenda del Prandino e dei suoi ponti ed anche se a Nole la struttura da lui realizzata era considerata una passerella, la struttura era pressochè simile a quella dei pontili di Villanova.

Tornando al porto di Villanova, facciamo un passo indietro verso il periodo in cui addetto alle passerelle era Mora Luigi Pasquale che, alle ore 15,30 del 14 gennaio 1920, vi trovò la morte.

Quel giorno imperversava una bufera di pioggia e vento, la passerella del pontile dondolava paurosamente ed alcuni sostegni erano già stati smossi; il Mora si accingeva ad inchiodarli quando una folata paurosa lo scaraventò sul greto e, fratturandosi il capo, morì immediatamente (un aso analogo, per fortuna

senza vittime si verificò anche il 29 dicembre 1959 mentre soffiava un forte vento).

Al Mora succedette nel mese di aprile dello stesso anno Beria Antonio di Domenico, ma anche lui tenne per breve tempo la portolaneria ed in data 21 ottobre 1920 notificò all'amministrazione comunale che non intendeva mantenere la conduzione del porto.

Nell'aprile 1920 il Genio Civile aveva chiesto al comune delucidazioni in quanto, continuando a parlarsi di porto, si attraversava unicamente su pedanche e, nel dubbio che il detto porto non fosse che una serie di passerelle, volle in merito una spiegazione dettagliata.

Ecco quindi la risposta del comune inviata al Genio Civile:

"In ottemperanza a lettera di V.S. Ill.ma in proposito alle osservazioni fatte dal Genio civile, notifico le seguenti e precise indicazioni circa la natura della concessione fatta al sig. Beria Antonio da questo comune con deliberazione del 30 aprile 1920 relativa alla manutenzione e condotta del porto sulla Stura in questo territorio comunale.

1° Non trattasi più di porto, ma semplicemente di una passerella o pedanca sostenuta da due cordoni di ferro su pali di sostegno nel ghiaro e fermata alle sponde da pali infissi nel ghiaieto, servibile ai soli passeggeri quando il torrente non è in piena, il quale transito necessita per mettere in comunicazione questo comune con la sua frazione oltre Stura e coi comuni oltre sponda. La passerella o pedanca non è servibile durante le piene perché non sicura in stabilità quantunque costrutta con tutte le regole suggerite dal luogo; anzi durante le piene che si ripetono più volte l'anno è danneggiata, squarciata e parte o tutta trascinata via dalla corrente; onde la necessità continua di riparazioni, di nuova costruzione di passerella con gravosa spesa o spostamento delle medesima lungo il corso perché le piene variano e spostano il letto della Stura. Prima del 1910 il transito tanto delle persone che dei carri si effettuava su una barca frenata da cordone fino alle ripe. La barca fu distrutta da una piena e per qualche anno si attraversò su di un ponticello che in seguito venne anch'esso asportato.

La località, dopo d'allora, non presentò più e non presenta adattamenti né per la barca né per ponte carrozzabile. Di conseguenza con rassegnazione ci si è dovuto accontentare di una semplice e mobile passerella.

Dal su esposto emerge che non trattasi più di un porto su la Stura ma bensì di una passerella o pedanca.

Non si ha alcuna autorizzazione ai sensi della polizia fluviale perché l'opera è di pochissima entità, non ferma. D'altronde però, anche quando esisteva la barca, come risulta da antichissimi atti di questo archivio, in alcuni periodi è esistita pure una passerella costrutta colle modalità ripetute anche nella concessione attuale.

2° Il passaggio sulla passerella o pedanca è gratuito ai corrieri ed alle staffette del governo, ai carabinieri reali, ai soldati di servizio e nelle loro funzioni. Godranno anche dell'esenzione i mendicanti ed i detenuti. "(Cart.81)

Il 5 dicembre 1922, nell'ufficio comunale di Villanova il commissario prefettizio, fornito dei poteri del consiglio comunale, vistò l'offerta di assunzione di condotta e manutenzione del passaggio sulla Stura avanzata da Bussone Antonio in data 1° dicembre 1922.

Il Bussone accettò pure l'obbligo della manutenzione delle strade comunali oltre Stura, a partire dalla ripa di San Massimo fino al confine del territorio del comune. Prima di tale incarico il comune aveva proceduto a diversi incanti risultati nulli per mancanza di candidati; il servizio era quindi stato affidato ad incaricati provvisori e sempre terminato con l'interruzione da parte dell'interessato, con grave danno sia per i passanti sia per gli attrezzi ed i materiali che rimanevano incustoditi sul posto. Per circa tre anni ciò determinò una situazione difficilmente sostenibile a causa della precarietà delle prestazioni.

Ritenendo l'offerta del Bussone vantaggiosa per il comune, il commissario prefettizio deliberò di indire un pubblico incanto col metodo della candela vergine e con un contratto ben regolato dalle condizioni proposte dallo stesso offerente, con queste clausole:

“1° La locazione avrà là durata di anni tre decorribili dal primo gennaio 1922.

2° L'asta in migliorìa sarà aperta sulle lire zero e con avvertenza che se non si faranno offerte sarà dichiarato deliberato il Bussone.

3° Il deliberatario applicherà la tariffa di passaggio in vigore attualmente ed il provento sarà a suo favore.

4° Il deliberatario avrà l'obbligo della manutenzione ordinaria della passerella e pedanche provvedendo i materiali occorrenti senza diritto a ricompensa o rimborsi.

5° Il deliberatario senza diritto a compensi dovrà tenere la manutenzione delle strade comunali di oltre Stura fino ai confini del territorio comunale ed a partire dalla ripa di S. Massimo.

6° Il deliberatario dovrà completare a proprie spese la costruzione

del casotto del porto formando due camere che serviranno per sua abitazione, provvedendo pietrame e argilla occorrente.

7° Il comune provvederà alle rita razioni e materiale occorrente alla passerella e pedanche di carattere straordinario e cioè causate dal maltempo e alluvioni.

8° Il comune provvederà la travatura, tegole, assi di soffitto, chiodi e mattoni per spigoli alle porte e finestre occorrenti alla completa costruzione del casotto.

9° Il comune provvederà la ghiaia ed il trasporto della medesima per le strade comunali.

10° Le spese di contratto e relative saranno a carico del comune se non vi saranno offerte in migliorìa.

11° L'offerente dovrà dare sigurtà al comune in persona solvibile ed accetta all'autorità comunale per l'esatto compimento delle condizioni contrattuali.

12° Se risulterà migliorìa dando obbligo di pagamento al comune dovrà detto pagamento effettuarsi dal deliberatario definitivo alla cassa comunale a semestri maturati.

All'originale firmato : Il Commissario Prefettizio (Batti?)"

Dal 1923 al 1946 Villanova fu frazione di Noie perciò tutto quanto ci riguarda è registrato in quel comune. Villanova tornò ad avere i propri registri nel 1947.

Le prime notizie del dopoguerra risalgono al 1951, anno in cui esistevano due passerelle e ne venne costruita una terza; la spesa totale, anche per riparare le due esistenti fu di lire 7.179.

Nel 1956 risulta portolano Baima Giuseppe (Selmò), che peraltro manteneva questo incarico fin dal 1942.

Nel mese di agosto 1956 una piena asportò la passerella e per il suo rifacimento furono spese lire 64.761; ma il 26 settembre, dopo neppure un mese, un nubifragio arrecò ulteriori danni e quindi fu necessaria la costruzione di un'altra pedanca della lunghezza di metri cento circa. La spesa che il comune dovette sostenere fu veramente alta, cioè lire 344.844.

Nel 1956 il Baima lasciò, dopo 14 anni, la portolaneria per limiti di età. Egli, che in precedenza svolgeva il lavoro di assistente tessile, ricordò sempre con nostalgia il periodo trascorso a custodire le passerelle, incarico che non fu mai facile da svolgere, proprio a causa della sua precarietà.

Nel 1956 il portolano percepiva dal comune lire 2500 mensili: si trattava di una vera e propria conquista, poichè la manutenzione, in certi periodi, fu anche svolta gratuitamente, con la sola entrata del pedaggio pagato da ogni persona forestiera che attra-



L'immagine "simbolo"
della pianca
così come la conoscono
quasi tutti i villanovesi

versava sulle pianche (la tariffa era di lire 10).

Sia il mensile al portolano, sia le continue riparazioni, gravavano costantemente sul bilancio comunale già di per sé non ricco. Nel 1957 fu portolano Franzon Marco, cui veniva corrisposto un mensile di lire 3500; durante l'anno vi furono poche riparazioni, per una spesa di lire 16.675.

Come si evince dai documenti, in quegli anni non esistevano più appalti per ottenere l'incarico da portolano, ma si diffondeva presso la popolazione la voce della disdetta e chi desiderava l'incarico veniva semplicemente accettato.

Nel 1959, in seguito ad una piena di fine aprile, furono spese lire 15.000 per riparare le pianche e, nell'autunno seguente, una passerella venne completamente asportata con la spesa di lire 138.293 per ricostruirla.

Nel 1962 necessitarono per riparazioni altre 138.300 lire. Le riparazioni non consistevano semplicemente nel ripristino delle pianche ma anche nella sistemazione del sentiero o passaggio sulle ghiaie del letto del torrente, spesso rovinato dall'acqua in aumento.

Queste le spese sostenute per la manutenzione negli anni successivi:

1963-L.48.720 (di cui 20.000 di contributo statale)

1964-L.1 14.390

1965-L.71.610

1966-L. 16.380

1968-L.24.366, portolano sempre Franzon.

1969-L.258.476 per la ricostruzione di una pianca, più L.57.250 per riparazioni.

Nel 1970 sono registrate nel mese di giugno L.75.000, in agosto altre 46.000 ed in settembre 8.060; in ottobre fu necessaria l'opera di una pala meccanica per ripristinare il passaggio sul greto con una spesa di L. 77.460.

Con il 1970 e l'avvio dei lavori di costruzione dell'attuale ponte, finiscono le tribolazioni dei portolani e di chi doveva attraversare la Stura e terminano pure le spese di manutenzione delle passerelle a carico del comune

Per quanto riguarda i portolani, sicuramente altri ancora oltre a quelli nominati in questa indagine documentale si occuparono del transito sul torrente senza che, ufficialmente, venisse stipulato un regolare contratto col comune, anche perché le circostanze costringevano ad una certa flessibilità nell'impegno: troppo spesso le condizioni meteorologiche provocavano improvvise alluvio-

ni ed altrettanto improvvisi travolgimenti delle passerelle. Si sa che in certi periodi furono portolani i Papurello, Bich, Nepote, Vigna e forse altri ancora.

Nel tempo in cui la Stura si attraversava sulle pianche accaddero fatti sbalorditivi che impressionarono vivamente la popolazione.

Narrano i testimoni, ad esempio, che soffiava un vento fortissimo nel momento in cui due uomini su di una pianca si accingevano a portarsi oltre il guado quando, ad un tratto, una folata scaraventò uno di essi nell'acqua che vi scorreva tumultuosamente. I soccorritori credevano di dover recuperare un morto invece, con grande sorpresa lo ritrovarono vivo e lo salvarono.

Un altro fatto accadde alla persona stessa che ce lo raccontò : la Stura era in piena, le pianche dondolavano furiosamente, un operaio dello stabilimento Valle Susa di Mathi, abitante in frazione Prati, stette un po' a pensare se gli conveniva tentare di attraversare sulle passerelle o (aveva con se la bicicletta) percorrere la strada che porta a Lanzo, andare a Cafasse e quindi arrivare a Prati di Villanova. Decise di tentare e, appena giunto sull'altra sponda, vide con terrore la pianca staccarsi dai sostegni, trascinata verso valle come un fuscello dall'acqua limacciosa.

Di questi episodi se ne potrebbero raccontare altri, ma la più triste sventura la subirono i fratelli Richiardi, nel periodo in cui funzionavano ancora i barconi. Un violento nubifragio imperversava sulla zona, l'acqua ribolliva ed aumentava. I fratelli Giuseppe e Giovanni Richiardi speravano di mettere in salvo il barcone traendolo a secco ma non vi riuscirono: la piena fu più forte della loro volontà e la sua forza distruttrice portò con sé il barcone su cui si trovava Giovanni il cui cadavere venne poi trovato in località Grange di Nole, impigliato sulla sponda del torrente. L'acqua ne aveva spogliato il corpo. In quanto a Giuseppe, visti inutili i tentativi per salvare il fratello, venne colto da malore, mai più riuscì a riprendersi completamente. La vita per lui divenne assai triste e morì pochi anni dopo la tragica fine di Giovanni.

1971 : *Il Nuovo Ponte*

La costruzione del nuovo ponte giunse finalmente a rispondere ad un'esigenza davvero molto sentita, in special modo dagli abitanti delle frazioni Prati e Grange di Noie: una soluzione definitiva ed ormai improcrastinabile al problema del valico della Stura in territorio di Villanova. Il nuovo ponte, oltre ad unire le due frazioni con i rispettivi capoluoghi, veniva a costituire un ulteriore importante collegamento tra la direttissima per Lanzo con la provinciale Lanzo-Ciriè-Caselle-Torino e a migliorare i percorsi tra le Valli di Susa ed il Canavese.

Il contratto principale d'appalto per la costruzione del ponte fu firmato il 22 agosto 1970 e, con un atto aggiuntivo, il 22 aprile 1971; una perizia suppletiva fu eseguita il 27 luglio 1971.

Il Provveditorato regionale alle opere pubbliche autorizzò il comune a stipulare con l'impresa dei fratelli Mattioda un atto mediante il quale l'impresa accettava di eseguire i lavori a condizioni e prezzi del contratto principale con un ribasso del 10,48%.

Inizialmente il progetto prevedeva una larghezza del ponte di metri 5 ma, su richiesta rivolta dal comune al Genio Civile per poter disporre di un ponte a doppia carreggiata, essa venne ampliata a M. 9,40, naturalmente con maggior onere sia per il Comune sia per lo Stato. La maggior spesa fu assunta dal comune di Villanova con un contributo anche del comune di Noie, cointeressato alla realizzazione dell'opera. Un contributo fu inoltre assicurato da un gruppo di industriali della zona, favoriti dal miglioramento delle comunicazioni e dalle agevolazioni per le maestranze che potevano così evitare un lungo percorso per recarsi al lavoro.

Il prezzo iniziale d'appalto a carico dello Stato fu di lire 67.185.000 più lire 5.124.165 di spesa aggiuntiva. A carico del comune lire 22.215.840 più lire 1.708.055. Costo totale lire 96.233.060.

Durante l'esecuzione degli scavi per le opere di fondazione del ponte si rese necessario approfondire le fondazioni stesse con una conseguente maggior spesa di lire 6.832.220 di cui il 25% (1.708.055 a carico del comune)

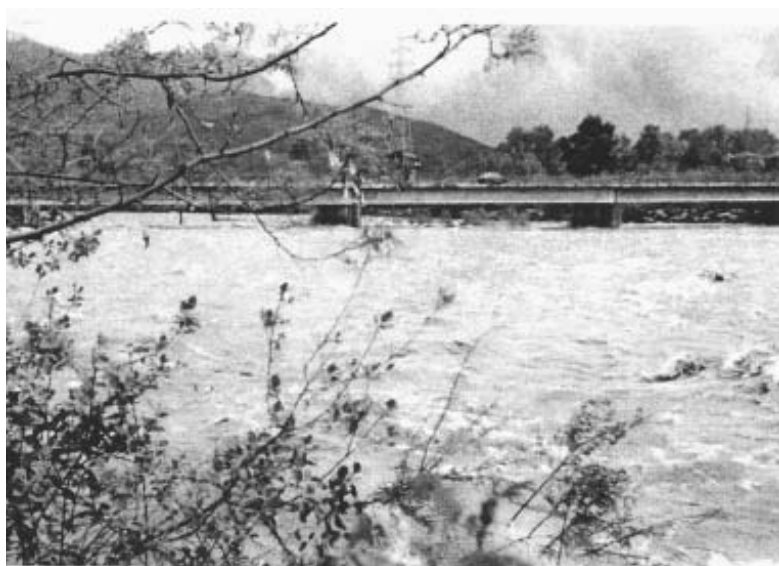
Il collaudo statico e dinamico dell'opera fu effettuato dall'ing. Ernesto Segre. Il collaudo generale fu effettuato dall'ing. Ermete Angius, su incarico del Provveditorato regionale opere pubbliche.

La visita di collaudo avvenne il 9 maggio 1973, presenti i geo-

metri Livio Garbarino, Augusto Dogiiani e Primo Mattioda.

Le opere eseguite furono: spalle e pile in calcestruzzo armato, quattro campate ciascuna con tre travi in cemento armato compresso, ogni trave della lunghezza di M.35,95 ed altezza di M. 1,80, collegate da cinque traversi di cui tre intermedi e due di campata; la soletta sovrastante in cemento armato di M. 144 per M. 9,40 per M.0,20. La larghezza del ponte comprende M.7 di carreggiata e due marciapiedi, ciascuno di M. 1,20.

Anche dopo la costruzione del nuovo ponte le periodiche piene che il torrente subisce continuano a provocare danni alle sponde, ma la moderna struttura dell'opera fa ben sperare nella sua resistenza all'impeto dell'acqua che per secoli ha segnato la vita della comunità villanovese.



**Il ponte
nuovo
e la Stura
in piena**

Emma Rodes Giacoletto è nata a Nole nel 1930,
è villanovese d'adozione, vive in frazione Prati.

Da sempre appassionata di storia locale,
ha consultato per molti mesi l'antico
archivio comunale di Villanova dal
quale ha tratto molte interessanti
notiziedi questa vicenda del porto e
molte altre ancora sulla di Villanova.