

Tariffa per il pontenaggio di Melide

26 maggio 1852

IL DIPARTIMENTO DELLE FINANZE
DELLA REPUBBLICA E CANTONE
DEL TICINO

Con risoluzione d'oggi il lodevole Consiglio di Stato ha adottato il seguente ragguaglio di riduzione in nuova moneta svizzera delle tasse pel Pontenaggio di Melide, la qual tariffa deve entrare in vigore col giorno primo del prossimo mese di giugno.

TARIFFA

Pel Pontenaggio di Melide ridotta in franchi nuovi Svizzeri

Persone a piedi	fr. -.15
Cavalli di mercanzia	fr. -.45
Cavalli da soma ed asini	fr. -.36
Capi di bestiame bovino d'oncie 20 inclusive	fr. -.36
Capi di bestiame bovino al di sotto di oncie 20	fr. -.22
Capi di bestiame minuto	fr. -.08
Carrozze a 4 cavalli	fr. 2.86
Carrozze a 3 cavalli	fr. 2.15
Carrozze a 2 cavalli	fr. 1.43
Carrozze a 1 cavallo	fr. -.72
Carri a 4 bestie	fr. 2.15
Carri a 3 bestie	fr. 1.43
Carri a 2 bestie	fr. 1.08
Carri a 1 bestia	fr. -.54

Bellinzona, 26 maggio 1852

PER L'AMMINISTRAZIONE
SUDETTA

Il Consigliere di Stato Direttore
G.B. FOGLIARDI

Quando il biglietto si chiamava pontenaggio



Anno 1905 - Cartolina con il ponte di Melide.

Le principali direttrici di comunicazione tra il Ticino e la Lombardia erano fino agli inizi dell'Ottocento, le strade Monte Ceneri/Ponte Tresa, oppure Giubiasco/Magadino, mentre per una via più diretta occorreva passare dal lago, da Lugano a Capolago (allora Codelago) o da Melide a Bissone.

Nel 1818 il Governo cantonale incaricò i due Comuni di Melide e Bissone di allestire un progetto per il servizio di traghetto e di assumersi «l'obbligo e il carico di mantenere costantemente per 20 anni un barcone grande con due altre barchette, per il trasporto libero e sicuro, in qualunque ora e tempo, di tutti i passeggeri e delle mercanzie transittive». E da questo progetto si arrivò, nell'agosto del 1819, all'attività vera e propria, regolamentata da uno statuto e da tariffe precise, di grande importanza per l'economia locale. Il sistema del traghetto gestito da barcaiole delle due sponde, riuniti in corporazione, presentava comunque grossi svantaggi per cui ben presto si levarono voci autorevoli - Stefano Franscini, Luigi Lavizzari, G.B. Pioda, G. Luvini Perseghini e altri - per reclamare un ponte stabile.

Nel 1840 il Parlamento apre, quindi, un pubblico concorso sulla base di rilievi tecnici (larghezza del lago: 780 metri; maggiore profondità: circa 8 metri) assegnando, quattro anni più tardi, il lavoro a Pasquale Lucchini. Intanto si era costituita,

per il finanziamento dell'opera, una società per azioni: la sottoscrizione diede, in tempi brevi, esito soddisfacente: 171 gli azionisti, per 700 azioni, di Lire milanesi 1'000 cadauna (fra gli azionisti oltre la Confederazione, il Cantone Ticino e i Cantoni di Lucerna e di Zurigo).

Vennero aperte a Melide due grandi cave per estrarre i materiali, trasportati sul posto su larghe barche, costruite a tale scopo. L'impresa Caccia e Borelli si trovò di fronte a non poche difficoltà, che tuttavia si riuscirono a superare, tanto che l'opera arrivò a compimento nel settembre 1847. L'inaugurazione avvenne il 3 ottobre 1847 alla presenza di una gran folla, valutata a più di 6 mila persone.

Il giorno dopo si instaurava il regime di «pontenaggio»: le tasse di percorrenza erano fissate in 4 soldi per il pedone, 4 Lire mila-



Il ponte-diga oggi. (© Ti-Press/BG)

Buono per il tragitto da Bissone a Melide, rilasciato dal Commissario di Governo di Mendrisio per l'ordinanza Bossi. Mendrisio, 15 maggio 1830. Bollo di franchigia del Commissario di Mendrisio KB Nr. 6.2.

Mendrisio li 15. Maggio 1830.
Buono per il tragitto al ponte di Bissone a
Melide del Cantone Ticino.
G. B. Fogliardi

nesi per una carrozza a 4 cavalli, 2 lire per una carrozza a 2 cavalli; tasse che furono però soppresse il 6 luglio 1853.

Il primo treno passò sul ponte nel 1874 e certamente l'apertura del traforo del San Gottardo confermò la vocazione del Ponte-Diga quale nodo di congiungimento tra Nord e Sud.

Cento anni dopo si intravede la necessità di trovare soluzioni che tengano conto anche dell'autostrada. Nel 1961 iniziano così i lavori per permettere il passaggio di 4 corsie autostradali, il raddoppio dei binari FFS e per risistemare la strada cantonale e i percorsi pedonali. Oggi, in parallelo, sul ponte «allargato» corrono la strada cantonale, la ferrovia, l'autostrada e una romantica passeggiata a lago.¹

¹ Notizie ricavate dal periodico di informazione del Municipio di Lugano, *Il ponte-diga di Melide, prima e dopo*, autore Alice Moretti, articolo 3, maggio 1998.

Contributo a cura del Circolo Filatelico del Mendrisiotto
Redazione: Kurt Baumgartner



18237 Ferr. del Gottardo. Ponte-diga di Melide e Monte S. Salvatore

Anno 1912 - Cartolina del ponte di Melide con un treno a vapore della ferrovia del Gottardo.

Francobollo da 25 centesimi emesso dalla Posta Svizzera nel 1949. (© Die Post)