

Il ponte-diga di Melide

Prima che si costruisse il ponte-diga di Melide, le maggiori direttrici di comunicazione tra il Ticino e la Lombardia ancora austriaca volevan essere, come nota nel suo importante e anzi essenziale studio Antonio Galli, le strade Monte Ceneri-Ponte Tresa e Giubiasco-Magadino: di lì, poi, verso Varese e Milano. Non che non si percorresse anche la strada Bellinzona-Chiasso: che però aveva il grave inconveniente d'essere a un certo punto interrotta, onde doveva chi la percorreva far capo alla via d'acqua; o direttamente da Lugano a Capolago, o, con qualche ulteriore disagio ma con un notevole risparmio, da Melide (per dir più proprio dalla lingua di terra che da Melide s'insinua fin quasi alla metà del lago, e forse è dovuta al franamento della corte calcarea che rivestiva il porfido dell'Arbostora e al lavoro d'erosione del torrente Doiro) fino a Bissonne. Fu del resto quest'ultima una via frequentata anche nei secoli precedenti, percorsa, oltre che dai commercianti, dai pii romei: come prova la chiesa, con annesso ospizio, che sorgeva sulla «Punta», e la fabbrica ne sussistette fin al 1911, anello, per dir così, di una catena di luoghi di ricetto e di conforto lungo la via per Roma, dipendente dall'Ospedale romano di Santo Spirito in Sassio (si veda, Giuseppina Ortelli-Taroni, *S. Spirito di Melide*, pp. 18, Varese s. d., ma 1979).

Dopo il 1818, compiuta la strada cantonale da Lugano a Melide, che continuava poi da Bissonne verso sud, l'importanza di quel tratto di lago volle decisamente aumentare: donde la necessità di istituire un vero e proprio «porto», per il trasporto delle persone, delle bestie e delle merci. Se ne fe' portavoce il sindaco di Melide G. B. Toma, che, a ciò deputato dal suo comune e da quello di Bissonne, sollevò la questione, sicché, il 23 settembre 1818, il Consiglio di Stato presentava un progetto, nel quale, al 1. articolo, si leggeva: «Li due Comuni di Melide e Bissonne si assumono l'obbligo ed il carico di formare e mantenere costantemente pel corso di venti anni un porto a remi, ossia un barcone grande con due altre barchette, per il trasporto libero e sicuro in qualunque ora e tempo di tutti i passeggeri delle mercanzie transitanti». Da parte sua il Cantone s'impegnava ad accordare ai due Comuni la privativa assoluta, escludendo pedaggi di sorta sui tronchi stradali che vi facevano capo. E da questo progetto si arrivò poi, tra Melide e Bissonne, a una convenzione, stipulata il 14 agosto 1819, per la quale i due Comuni avrebbero avuto cura di fabbricare e mantenere il «barcone» e le barchette a loro spese; due le amministrazioni, ognuno badando all'organizzazione sul proprio territorio; e un'amministrazione unica durante la Fiera di Lugano, cioè nella prima metà di ottobre. Era esclusa la facoltà, per i barcaioli regolarmente iscritti, di esercitare un'attività privata accanto a quella ufficia-

le, pena multe e anche sospensioni; peraltro gli abitanti dei comuni contraenti potevano traghettare liberamente, senza dipendere dal porto. Quanto alle tariffe, giusta quanto reca l'opuscolo di Franco Soldini da cui andiam cavando in genere queste notizie, ecco qualche dato: per ogni carrozza a due cavalli, due lire; per ogni carro a una o due bestie, 1 lira e 15 soldi se vuoto, 2 lire e 5 soldi se carico; per ogni cavallo da sella, 1 lira; per una bestia bovina, 15 soldi; per una bestia piccola (vitello, pecora, maiale), 6 soldi; per ogni persona, 5 soldi: ed eran tariffe che valevano con qualsiasi tempo. Due giorni dopo la Convenzione erano stabiliti due regolamenti, uno per comune: quello di Melide impegnava tutti i barcaioli iscritti (l'iscrizione era facoltativa) a tenersi pronti a ogni richiesta dell'autorità; tre incaricati sarebbero stati a disposizione del pubblico «cominciando dallo spuntar del giorno all'altro»; durante la notte, per il pronto servizio dei passeggeri un barcaiolo sarebbe stato presente nel «casato della Punta»; in caso di burrasca, gl'incaricati di turno, trovandosi nell'urgente necessità, avrebbero potuto far ricorso ai colleghi del turno successivo; e in caso d'uno «stratempo» improvviso tutti i barcaioli iscritti erano obbligati a soccorrere il barcone e le barche in pericolo.

Il funzionamento del «Porto» era studiato, si vede bene, in ogni particolare, al fine di giungere a un buon funzionamento. E tuttavia non eran pochi quelli che auspicavano la costruzione di un vero e proprio «ponte», o di un «ponte diga», che, per dir col Lavizzari, attraversando il lago tra Melide e Bissonne, procacciasse «sicurezza e celerità alla via maestra, che è tra le più importanti fra quante dall'Italia valicano l'Alpi mettendo alla Francia e alla Germania». L'idea era anzi già, per dir così, antica, e aveva preso corpo in un progetto da parte dell'ingegner Giuseppe Fè di Viglio, frazione di Gentilino, che molto col fratello Alberto aveva operato nella Lombardia di Maria Teresa e di Giuseppe II, autore, tra l'altro, del Naviglio milanese di Paderno. Ora il Fè, come afferma con non assoluta certezza il Francini nella *Svizzera Italiana*, aveva fatto all'Autorità svizzera del Baliaggio di Lugano la proposta di «gettar un ponte di pietra dall'una all'altra riva mediante la concessione di un diritto di pedaggio per 99 anni»; ma non se n'era fatto nulla, o perché l'idea in sé era ritenuta quasi da fantascienza, o perché intervenisse la cupidigia o per dir meglio la grettezza del Lanfogto, che la boccio (cupidigia o grettezza che però al Galli, che forse si dimostra troppo generoso e ottimista, poté parere anche come una sorta di «oculatezza» o «previdenza», quasi che il Lanfogto calcolasse più alla grande la possibilità dei traffici in quel punto, e però volesse risersarsi il provento degli eventuali pedaggi, così necessari alla necessaria manutenzione delle strade: da concludere con un «tant'è»). Peraltro non è che l'idea fosse proprio da tutti ritenuta attuabile, ancora nei primi decenni dell'Ottocento. Trovava anzi opposizione fin nelle autorità: al

punto che ancora nel dicembre del 1819, dovendo dare un preavviso sul messaggio del Consiglio di Stato intorno al «Porto», la Commissione del Gran Consiglio affermava che una durata consistente del progettato contratto era da auspicarsi, «perché tendeva ad allontanare maggiormente la cortesissima idea dell'erezione di un ponte stabile a vivo per la comunicazione di quei due tronchi di strada cantonale». Difficile dar a quel «cortesissima» un'accezione probabile: ma non doveva essergli estranea la figura dell'ironia. E tuttavia dopo il 1830 l'idea, nonostante le cassandre, fece strada. Il Francini, nella sua *Svizzera Italiana*, che è del 1837, parlato del progetto Fè soggiungeva: «Forse l'invenzione de' ponte in fil di ferro applicar si potrebbe nel sito di passaggio tra Bissone e la punta di Melide. Ivi il lago non è più largo di 3/4 di miglio, ed è noto che per buon tratto il fondo si trova a poco considerevole profondità...». I mesi e gli anni immediatamente seguenti avrebbero visto la gran questione delle «strade di ferro» giungere alla sua maturanza, e in poco d'ora alla sua attuazione: l'impulso era fervido e diffuso. Senza volerlo, la questione del ponte-diga di Melide si poneva in quella nuova prospettiva. Il 9 giugno 1838, durante la discussione intorno a un disegno di decreto per le opere stradali, il granconsigliere luganese Francesco Riva proponeva che si votasse un credito di «15 mila lire annue per il Ponte sul Ceresio da Melide a Morcote», ponte che era, aggiungeva con una punta polemica, «dimenticato dal Governo»; e gli faceva eco, naturalmente, il Luvisi Perseghini. Ma l'interesse non era soltanto di Lugano: appoggiava la proposta un deputato di Mendrisio, il prevosto Franchini, che metteva in evidenza l'importanza del ponte proprio considerando gli ormai esistenti tronchi stradali da Lugano a Melide e da Bissone a Capolago, come ora quella linea restava interrotta e più non bastava il «porto», «con grave scapito per la minor velocità»: e questo in vista della ormai prospettata «strada di ferro» da Milano a Venezia e da Milano a Como. Si pensava all'avvenire, e si constatava la realtà del presente. Il sistema del «barcone» appariva ormai insufficiente, e anzi tale da ingenerare un generale scontento. Ne sono espressione due scritti del 1841: uno dell'ingegner Francesco Scalini datato 21 aprile, accompagnante o forse piuttosto annunciante un suo progetto; un altro del Consiglio di Stato stesso, in un suo messaggio datato 27 maggio. Lo Scalini era un comasco laureato in ingegneria civile, già attivo nella costruzione del porto di Alessandria d'Egitto, tornato di poi in Italia, e stabilito in Romagna. Qui svolse una vivace attività risorgimentale, e fu tra l'altro deputato all'Assemblea di Bologna del 1831, onde venne espulso dallo Stato pontificio, e, rientrato in Lombardia, arrestato dalle autorità austriache, e processato e condannato a morte. Liberato dipoi, troppo era ormai compromesso per potersene restare a Como: e però era venuto nel Ticino esule volontario, prima a Lugano, poi a Mendri-

sio, e adesso, dal 1835, a Genestrerio. Giova riprodurre la sua pagina, non priva di letteraria efficacia: «Nella bella stagione, col tempo clemente, col lago in bonaccia, al raggio diurno non è breve il tempo da spendersi, da un carro o da una carrozza nel tragitto, così per l'ingresso sulla chiatta e per l'uscita da quella come per la navigazione. Ma le tante volte s'aggiunge la lunga aspettativa, o dell'accorrer di navicellai qua e là dispersi o del ritorno della chiatta già inoltrata nel viaggio... Cresce poi indefinitamente la aspettazione nella rigida stagione per il tempo inclemente quando il vento contraria l'azione del remaggio, quando la nebbia oscura gli oggetti, quando nelle notti invernali i remiganti ingannano, chi di qua chi di là, presso il focolare domestico o nelle taverne, la noia della lunga veglia, e il freddo ne assidera le membra...» Dal canto suo il Consiglio di Stato meno letterariamente scriveva: «L'attuale metodo del barcone, o porto servito dagli abitanti dei due comuni di Melide e di Bissone, se da una parte soddisfa alla sicurezza del passaggio, non soddisfa parimente alla speditezza che è il requisito attualmente più essenziale per le comunicazioni...» A questo momento i tempi erano maturi per tentare la grande impresa: anzi erano già maturati a partire dall'anno avanti.

Difatto il messaggio governativo del 4 giugno 1840, quasi riprendendo il suggerimento del Francini, faceva una formale proposta: che si adottasse «la costruzione di un ponte di filo di ferro da Melide a Bissone, da eseguirsi per via di azioni private, e contro la concessione di pedaggio per un certo numero di anni», e che si rendesse «ciò noto coi pubblici fogli invitando le persone dell'arte e gli speculatori a fare le loro proposte»: e la Commissione *ad hoc* risolveva per la proposta adottata il giorno 10. A questo punto toccava all'Ispektorato dei lavori pubblici di avviare gli studi preparatori necessari: ed ecco entrar in scena l'«ingegnere in capo» del Cantone Angelo Somazzi, che si incaricava di eseguir direttamente gli scandagli disimpacciandosi da par suo. Così scriverà al Consiglio di Stato l'11 settembre: «Ho scandagliato in moltissimi punti, lungo la sezione principale, il fondo, e mi è sembrato, da per tutto, *stabile e resistente*. L'ho esplorato attentamente in tempo di calma attraverso il velo trasparente delle acque e l'ho veduto sparso di grossi scagioni, che sembrano essere stati gettati sulla cresta dell'istmo da uno scoscendimento montano. Queste grosse pietre si osservano a più di 300 m. dalla riva di Melide. Ho pure riconosciuto che nel fondo formato dalla continuazione della riva di Melide cresce, in generale, poca erba, e, tranne ne' luoghi di massima profondità, del resto vi ha *pochissimo fango*...» E alla relazione (redatta, come ognuno vede, anche questa con bella letterarietà, e non è da stupirsi considerando la personalità del Somazzi, che vedremo) erano annessi i rilievi della sezione, che saranno poi litografati da Felice Ferri: e da questi rilievi risultava che la

massima profondità del lago, su pochissimi tratti, era di m. 8.35, e la massima lunghezza del tratto Melide-Bissone era di metri 790. (Saranno calcoli più tardi ritenuti esatti da Pasquale Lucchini, ormai addentratosi negli studi diretti per l'esecuzione del lavoro: la poca profondità del lago nel tratto si spiega con l'esistenza di una sorta di «costola», che continua sott'acqua la penisola della punta di Melide, ed è a attribuirsi probabilmente a una morena glaciale). La questione tornava in Gran Consiglio il 28 novembre; la relazione del Somazzi, acclusa a un messaggio governativo che tratta del problema generale (l'«omnibus», come si diceva) delle strade, era ripresa, sia pur fuggolmente, ma in modo significativo, da un passo del relatore commissionale, che era proprio Pasquale Lucchini: «Nel Luganese parrebbe che entro il prossimo futuro mese di dicembre dovesse porsi mano alla strada di Morcote, ed il relativo progetto verrà quanto prima presentato al Lod. Consiglio di Stato, e quivi vennero fatti gli studi per conoscere la sezione del lago di Lugano a Melide e si promettono tutte le diligenze per questo importante passaggio...» In realtà già nei primi mesi del 1841 veniva aperto il concorso, per dir con il Galli, «agli uomini dell'arte per la preparazione del progetto ed alle imprese d'affari e di trasporto per l'eventuale assunzione dell'esercizio del ponte». Ma il concorso non era stato del tutto aperto, o meglio non era stato ancora reso completamente di pubblica ragione con la pubblicazione del «programma» sulla «Gazzetta Ticinese» e sul «Repubblicano», quando, intorno alla metà di maggio, si faceva innanzi il già citato ingegner Scalini con una sua offerta, in nome di una società da costituirsi: l'idea era di costruire un ponte non già di filo di ferro, come era previsto, ma di pietra, alle condizioni della «cessione del pontenaggio innalzato a tal punto che desse un reddito annuo di lire 50 mila, nonché la concessione di lire 10 mila annue per parte dello Stato». Le condizioni apparvero tosto al Consiglio di Stato troppo onerose, né si davano effettivi disegni: disegni che però di lì a poco arrivavano. Ora, il 28 maggio, il Consiglio di Stato sottoponeva il tutto al Gran Consiglio, avvertendo che il progetto non si era potuto tuttavia esaminare, anche per l'assenza dell'ingegnere in capo. D'altra parte, continuava nel suo messaggio il governo, nel frattempo era stato esposto il programma, che ancora «non poté venire a cognizione delle persone che potessero aspirarvi». Di più: «Possiamo dirvi che se stiamo a notizie avute a quest'ora debbono essere in viaggio due ingegneri francesi di grido desiderosi di informarsi delle condizioni dell'opera»; né erano da escludersi interventi da parte di tecnici ticinesi. Era a ogni modo desiderio del governo che il progetto dello Scalini non fosse licenziato, «benché solo provvisoriamente», senza una parola di incoraggiamento. La commissione granconsigliare a sua volta diceva che «consolantissima cosa» era «il sentire come un'opera che poco fa era da

tutti ritenuta impossibile» si presentava «oggi con tali dati di probabilità da far ragionevolmente sperare che in breve periodo d'anni sarà condotta a compimento»; e continuava: «La sicurezza e prontezza del passaggio del Ceresio aperto alle vetture pei passeggeri e pelle mercanzie in ogni epoca dell'anno ed in ogni ora del giorno è un'opera intimamente collegata coll'interesse della nostra Finanza e quindi colla prosperità della Repubblica, come quella che deve necessariamente procacciare il rifiorimento del traffico pel S. Gottardo. L'attuale regime... non soddisfa pienamente alla speditezza che è il requisito attualmente più essenziale delle naturali transazioni». Perciò doveva essere tributata una lode all'ingegner Francesco Scalini di Como, «il quale, attaccato di cuore a questa sua seconda Patria, e nella vista di promuovere a tutto suo potere il benessere e la gloria, scese primo nell'arringa e dopo replicati studi ci avanza ora un disegno del ponte da costruirsi in vivo per conto suo come capo d'una società anonima». Si decideva dunque che il Consiglio di Stato ringraziasse il progettista, dicendogli nel contempo però che non poteva per ora pronunciarsi; il progetto sarebbe poi dovuto essere sottoposto al Gran Consiglio con quelli che in seguito sarebbero stati presentati, insieme col parere della Camera di commercio e dell'Ispettorato delle pubbliche costruzioni. Il gioco della concorrenza avrebbe potuto comportare un onere minore. E difatto ecco piovere sul tavolo del Governo di lì a non molto altri progetti: uno dell'ingegner Séguin di Lione, un altro degli ingegneri Guercy e Bulland di Bordeaux, tutti per un ponte di filo di ferro; uno dell'ingegner Sarti di Milano, che prevedeva due dighe di pietra raccordate mediante un ponte di legno; e uno di Pasquale Lucchini, dal '39 deputato al Gran Consiglio, e già da noi visto l'anno avanti in qualità di relatore. Si dava anche il progetto di Giulio Pocobelli, l'ormai canuto ingegnere di Melide, uomo illustre, già comandante nel 1798 dei «Volontari rossi», e poi deputato al Gran Consiglio e per vari anni consigliere di Stato, ideatore e costruttore di strade nel periodo dei Landamani. Aveva il Pocobelli veramente partecipato al concorso? Più che altro egli aveva voluto avanzare, il 27 dicembre 1841, forse a concorso già scaduto, «in conseguenza di qualche sua esperienza in simile qualità di opere pubbliche e come buon cittadino ticinese», oltre al resto convinto assertore dell'opera, sue osservazioni. Il Pocobelli, pur senza prender apertamente partito, si mostrava piuttosto favorevole alla soluzione del ponte di pietra viva: il quale, a suo giudizio, sarebbe dovuto constare di trenta arcate di venti metri, con rispettivi piloni lunghi sette metri, e per il resto muri laterali «con terrapieno», il tutto esternamente «con grossi sassi a pietra piccata esattamente a grana ordinaria». Durata dei lavori, cinque anni; preventivo, lire milanesi 1 milione e 300 mila.

A questo punto ritorna il nome di Angelo Somazzi, l'ingegnere in capo del Cantone,

che aveva tecnicamente, non foss'altro che per il suo importante ufficio, la sua da dire. Già il Somazzi si era espresso con parere che appariva sostanzialmente in contrasto col progetto presentato dal Lucchini, suggerendo sue modificazioni: al che il Lucchini aveva mostrato di non poco risentirsi, nell'ottobre del 1841, scrivendo al Consiglio di Stato: «Riproporre il mio progetto modificato sulle norme da lui tracciati! Sarò compensato della mia fatica siccome ora lavoro di commissione! A me pare, Signori, che così prevedendo si cammini sull'insolito e mi persuado sempre più che non è il mio progetto che è difettoso nella parte cui toccherebbe la ragione di massima che il signor Somazzi vorrebbe mettere innanzi, ma ben tutt'altro, ed è sufficientemente comprovato dalle domande da esso lui fatte col suddetto rapporto. Io avrei desiderato che la ragion di massima per cui il mio progetto non è stato adottato mi fosse stata spiegata col detto suo foglio, poi che dalle propostemi modificazioni io non scorgo che contraddizioni e futilità...» E continuava il Lucchini confutando le osservazioni tecniche del Somazzi, e anzi lagnandosi del suo contegno, non soltanto riguardo alla questione del ponte-diga.

Chi era Angelo Somazzi? Originario di Montagnola (in effetti patrizio di Lugano), non ci era nato, anzi era nato lontano dal Ticino, per dir proprio a Segna in Liburnia, dove il padre e lo zio lavoravano come costruttori; e la madre era di là. Nel Ticino era venuto poco più che decenne, nel 1814: aveva frequentato la scoletta cappellanica del curato Poncini di Agra, poi aveva fatto il ginnasio-liceo presso i Somaschi di Lugano, e quindi l'Università a Pavia, dove si era brillantemente laureato col celebre matematico Bordoni. Uomo di cultura anche umanistica, egualmente portato alle tecniche e alle scienze e alle lettere, traduttore in giovanissima età di un romanzo dal russo, e *à ses heures* anche poeta, il Somazzi era stato tra i più accesi riformisti nel '30, tant'è vero che aveva pubblicato nell'«Osservatore del Ceresio» una poesia *All'amor patrio* contro il landamano Quadri, di spiriti così trasmodanti che avevano spaventato Silvio Pellico, cui quel testo era stato poi inviato. Ma ora il Somazzi, fatto ingegnere in capo del Cantone con tutte le carte in regola, si era volto, per una naturale evoluzione e anche per taluni casi della vita, su tutt'altre posizioni, era diventato un «moderato», d'un moderatismo che però slittava nel reazionarismo, e più slitterà, come dimostrerà la sua attività di poi, che lo vide addirittura, come redattore di giornali nel Lombardo-Veneto, austriacante. Nuovamente il Somazzi, giusta lo stesso desiderio del Gran Consiglio, era stato incaricato di esprimere, stavolta ufficialmente, il suo parere sui vari progetti: e lo fece con un rapporto al Consiglio di Stato del 16 giugno 1842. Tra la soluzione del ferro e quella della pietra, si dichiarava per la prima, ch'era contemplata dai progetti del Pocobelli e del Lucchini: con sue ulteriori riserve però. Scriveva infatti: «Il progetto Pocobelli è il più gran-

dioso di tutti, e, se fosse eseguito con alcune bene intese modificazioni nella parte ornamentale, farebbe sorgere sul lago di Lugano un monumento degno della magnificenza di uno Stato forte e potente... Tra i progetti Pocobelli e Lucchini preferirei il progetto Pocobelli, se non fosse di troppo grave dispendio. Ma non posso nemmeno approvare il progetto Lucchini per gli inconvenienti sopra elencati»: e si trattava del ponte levatoio al centro, della possibilità di infiltrazioni d'acqua nella diga, di difetti di curvatura nelle scarpate. La conclusione era quasi sillogistica: lasciassero fare a lui, in un mese avrebbe presentato un progetto di assoluto affidamento: e ne allegava per sommi capi i dati tecnici. Non era una proposta tale da suscitare nel Lucchini una fervida amicizia verso l'ingegnere in capo. Tra i due, peraltro, il contrasto non era evidentemente limitato ai progetti: si era anzi venuta tra i due delineando, in un certo senso, una rivalità, portata ad assumere anche forme personalistiche e politiche. Tanto il Somazzi che il Lucchini erano figli della stessa terra, anzi della stessa terricciola, Montagnola, dove i due avevan trascorso la fanciullezza, e il Lucchini anzi era nato nel 1798, nella frazione di Arasio. Ma la formazione era poi stata diversissima. Uomo di non molte lettere certo il Lucchini, che quanto a scuola aveva fatto soltanto quella cappellanica di Agra, e poi s'era fatto muratore, e aveva lavorato tra l'altro alla strada dello Stelvio agli ordini dell'imprenditore Donegani, di cui era diventato «caporale», cioè assistente: riuscendo però, via via, con la tenacia dell'autodidatta sorretta da naturale intelligenza, a diventare a sua volta imprenditore, attivo in Valtellina e poi a Lecco, a Colico, sullo Spluga: e tante eran le cognizioni da lui acquisite da diventar di fatto un tecnico e anzi, come ormai veniva chiamato, per chiara fama un ingegnere. S'era nel frattempo mescolato alla politica ticinese, nella parte liberale, ed era stato nel 1839, s'è visto, eletto deputato al Gran Consiglio, in attesa di diventare più tardi «ingegnere aggiunto» del Cantone, e poi, nel 1845, di diventare addirittura «ingegnere in capo», soffiando il posto, lui privo di titoli (ma la politica fa di questi miracoli) allo stesso Somazzi, nel frattempo ormai entrato in rotta con la parte al potere.

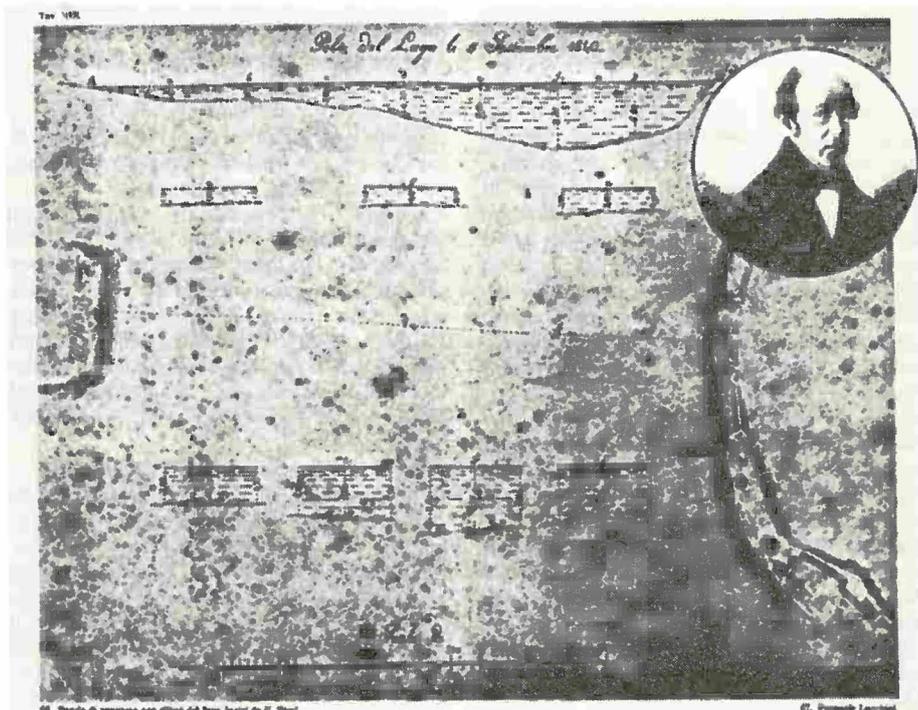
Ora è probabile che il Somazzi, assai critico, abbia tentato di ritardare l'approvazione del progetto del Lucchini: ma doveva esser quella una resistenza votata a non molta fortuna, e che doveva a poco a poco attenuarsi, fin quasi a scomparire. A pronunciarsi era ora essenzialmente l'autorità politica, onde sarà d'uopo seguir ora i dibattiti del Gran Consiglio, che riprese l'esame della questione nella seduta del 23 giugno 1842, essendo relatore della Commissione l'ingegner Paolo Isella di Morcote, già acceso fautore del tratto di strada tra Melide e il suo villaggio; ed era, sarà da aggiungere per la completezza, quasi nel contempo questione anche della nuova costruzione del ponte sulla Tresa, che sarà effettuata nel 1847-48. Il preavviso del Consiglio di

Stato si orientava ormai essenzialmente sui progetti Lucchini e Sarti, come «quelli che con poche modificazioni *parevano* potersi facilmente ridurre alle volute condizioni»; e il Gran Consiglio fu in massima d'accordo, tranne sulla questione, lasciata per il momento impregiudicata, del diritto di «pontenaggio», che il Governo avrebbe voluto cedere alla Società per azioni da costituirsi. Si tornò a parlare del ponte di Melide il 9 giugno 1843. Il Consiglio di Stato si fece innanzi con un progetto in cui, in sostanza, reiterava la sua posizione, chiedendo *in primis* di essere autorizzato «a costituire una Società... mediante concessione del pontonaggio che sarà consentito dall'Alta Dieta»; mentre la Commissione proponeva sì l'autorizzazione a costituire una Società di azionisti, ai quali però doveva essere corrisposto un interesse minimo del 3,5% ed accordata la metà di quanto di prodotto netto si sarebbe ricavato «di più dell'ammontare di detto interesse, mediante la tassa di pontonaggio che verrà consentita dall'Alta Dieta», oltre un premio all'atto della restituzione. La discussione che sviluppò fu ampia e non priva di divagazioni e cavilli. A un certo momento da parte di qualcuno parve farsi innanzi l'idea di un differimento dell'opera. Di qui la reazione del Franscini: «Del ponte di Melide si è ragionato già tante volte e le idee sono così avanzate, che male si saprebbero arrestare al presente... La costruzione è al giorno d'oggi una necessità pel Ticino, se si vuole che il sistema postale del Cantone possa stare a petto de' rivali... Il ponte ha uno scopo importantissimo, il quale non dà luogo a divergenze d'idee fra il Consiglio di Stato e la Commissione. La divergenza nasce sul modo di addivenire all'impresa. Egli sembra che la Commissione abbia avuto in ispecie questo intento: facciamo il ponte per procacciare un guadagno all'erario: ebbe quindi timore che una società faccia suo quel guadagno che sarebbe dello Stato. Ma questo non debb'essere il vero scopo dell'opera: bensì dobbiamo con essa proporci di conseguire: 1. che l'impresa sia fatta; 2. che sia fatta il più presto possibile; 3. che la spesa non ne sia tutta caricata allo Stato il quale tiene già per debito un'enorme cifra». All'uopo bene serviva il progetto governativo, che presentava delle «idee madri», mentre la Commissione si abbandonava alle «specialità», alle «minuttezze», alle «sottigliezze». Accordando il diritto di «pontenaggio» si accordava una cosa che ancora non si aveva? Ma era cosa che si sarebbe avuto poi di certo: e il Governo avrebbe poi sagacemente operato per trarre anche qui il maggior vantaggio, in vista di «essere alla portata di ritirare le azioni». Il consigliere di Stato Pioda si espresse quasi per la via di una sorta di parabola: «Immaginate che sia venuto un tale a dirvi: voi or siete costretti a star aspettando sulle spiagge di Bissonne e di Melide le tre, quattro ore, e dopo a mettervi con mille incomodi sopra una barcaccia; ebbene, vi offro un mezzo per il quale evitando gl'incomodi e gl'indugi potrete passare all'opposta sponda senza

pagare un quattrino di più. Che cosa direste? Benedetto, direste, quest'uomo, che ci procaccia un utile senza cagionarci una maggiore spesa. Ma il Consiglio di Stato col suo progetto dice di più; dice: vogliamo che quest'uomo dia de' denari... In fin de' conti che cosa col mezzo delle azioni costerà allo Stato il ponte? Niente». E il consigliere di Stato Lepori: «Quello che deve proporsi lo Stato è non di conseguire un vantaggio finanziario, ma di togliere uno scuncio che nuoce al transito, al commercio, alle poste, ai passeggeri per l'interruzione del cammino che frappono il lago fra Melide e Bissonne...»; per lui «il progetto del Consiglio di Stato essendo stato studiato a lungo e diretto a conseguire l'utilità del Cantone e l'esecuzione dell'opera *era* da adottarsi senza l'aggiunta di condizioni, le quali indebolissero l'aspettativa del guadagno negli azioni-

sti». Alla fine il Consiglio di Stato nel complesso la spuntava, e pochi mesi dopo, il 29 novembre 1843, accettava, su quella linea, la massima delle condizioni per la costruzione.

Il via alla parte finanziaria era ormai dato. Restava il problema tecnico. In base a un rapporto allestito dagli ingegneri Preiwerk e Muller, che per eliminazione si pronunciavano (non senza grandi lodi al progetto Pocobelli) per il progetto Lucchini, che rispondeva ai requisiti della «solidità» e dell'«economia», il Consiglio di Stato decideva di affidare lo studio dei progetti di «dettaglio» all'ingegnere-deputato di Montagnola il 17 gennaio 1844. E il Somazzi, intanto? Dev'essere rimasto spettatore ormai fatto silente. Ora però toccava a lui il compito, nella sua qualità di «ingegnere in ca-



66. Stato di massima con il lago lacini da V. Pioda

67. Francesco Lucchini

La linea strada per il Cantone... (The text continues with a detailed technical and financial analysis of the bridge project, discussing the costs, the structure, and the economic implications for the canton. It mentions the 'Ponte di Melide' and the 'Cantone di Ticino'. The text is dense and follows the style of a 19th-century official report or newspaper article.)

di nel territorio... (This column continues the technical and financial analysis, focusing on the engineering details and the economic benefits of the project. It discusses the 'Ponte di Melide' and the 'Cantone di Ticino'. The text is dense and follows the style of a 19th-century official report or newspaper article.)

po», di avvertire il vincente: e lo faceva con una lettera non priva di interesse: «Al signor ing. Pasquale Lucchini, All'unita risoluzione governativa del 17 corrente ella rileverà l'incombenza che ho l'onore di affidarle in merito al progetto d'un passaggio stabile da Melide a Bissone. Ecco le poche istruzioni che io mi stimo in dovere di aggiungere a complemento della risoluzione medesima. Ella verificherà nuovamente con la massima precisione il profilo della valle tra Melide e Bissone, e ripeterà pur nuovamente quello delle relative sezioni trasversali sulla nuova direzione che sarà data all'asse della diga, in base alle modificazioni stabilite dal Gran Consiglio. Ella non ometterà pure di praticare nuovi e diligenti scandagli sulla natura del fondo sopra cui si dovrà lavorare. Ella esaminerà se non converrebbe più tosto che la nuova strada rasentasse la sponda del Lago dietro la Chiesa di Santo Spirito, anzi che tracciarla come la S. V. la tracciò nel suo disegno. Dallo studio ch'Ella farà in proposito risulterà quale delle due linee sia da preferirsi. Ella finalmente presenterà la perizia del progetto compilato sulle basi della citata risoluzione del Gran Consiglio, e si compiacerà d'indicarmi precisamente il giorno in cui Ella è intenzionata di intraprendere sul luogo i nuovi studi. Se appena le mie occupazioni me lo permetteranno, mi farò un piacere di recarmi io stesso sul luogo per verificare alcuni dati d'importanza in suo concorso. Ho il piacere di riverirla distintamente. L'Ingegnere in Capo: A. Somazzi». Il tono era eloquente: tra le righe ossequiosissime si leggeva anche che il laureato aveva ancora da insegnare al pur valoroso autodidatta, che nell'occasione era riuscito a metterlo sotto.

A ogni modo il Lucchini presentava il 25 maggio al Consiglio di Stato il progetto nella sua forma quasi definitiva al Consiglio di Stato, che sollecitava il giudizio di tecnici autorevoli venuti di fuori; l'approvazione definitiva si ebbe il 29 luglio; senonché si volle sottoporre poi ancora, il 26 aprile 1845, il progetto all'ingegnere Prospero Franchini di Mendrisio, allora Direttore generale delle Pubbliche Costruzioni della Lombardia austriaca: e ancor qui l'esame fu superato.

Costituitasi intanto la Società per la costruzione del Ponte-diga, si era dato mano alla sottoscrizione, apertasi in data 16 febbraio 1844, che portò a un totale di 700 azioni sottoscritte da 171 azionisti, in parte provenienti dai diversi distretti, salvo la Riviera, e dalla Confederazione, e dal Canton Zurigo e dal Canton Lucerna. La deliberazione dei lavori venne fatta, verso la fine del 1844, all'impresa Luigi Caccia e Giuseppe Bordelli, per l'importo di lire 732 mila: e in meno di tre anni i lavori erano ormai diventati una cosa compiuta. A ogni modo la vera e propria edificazione cominciò soltanto nell'estate del '46, almeno al dir del Pasqualigo, che poi continua: «Il muro di rivestimento della diga erasi già del tutto finito col mese di agosto: la costruzione dei quattro archi alla riva di Melide ultimossi

nel mese di ottobre. Non così fu dell'arco alla riva di Bissone: questa costruzione si dovette ritardare assai più, volendosi andar di concerto con la Società della strada ferrata meridionale elvetica onde potessero passarvi i suoi battelli a vapore». Ma per il particolare tecnico sarà da rifarsi al Lavizzari: «Nel por mano alla costruzione di questo argine furono da prima costituite le basi su cui gettare gli argini, valendosi di pozzolane ed altre materie miste con calce comune, le quali racchiuse in appositi ricinti di legno sotto le acque del lago, gradatamente si consolidarono acquistando notevole durezza. Quindi lo spazio fra le due sponde fu riempito con materie condotte sul posto con larghe barche, costruite a tale uopo, fino a che una lunga striscia superò il livello delle acque... Su quel mobile terreno vennero eretti i muri ricurvi dell'argine temporaneamente agli archi delle estremità. Per gli altri materiali furono impiegati come pietre di taglio i massi erratici di granito e gneis della valle di Arogno, il calcare di Arzo e l'arenaria di San Martino, e come pietre di muratura le calcari del Monte Caprino e i porfidi neri e rossi dei vicini poggi. La calce venne tratta da Caslano sul Lago e da Cragno sopra Mendrisio»...

Ci fu, quanto alle spese, un sorpasso, come era fatale: quasi 140 mila lire in più, per il lavoro, che si mostrò maggiore e più complicato del previsto, richiesto dalla fondazione delle spalle e dalle pile del manufatto. Di poi i collaudi: per il Cantone da parte dell'ingegner Antonio Carbonazzi, ispettore del Genio civile degli Stati sardi; per gli azionisti dall'ingegner G. B. Mazzeri di Milano.

L'inaugurazione si dié il 3 ottobre 1847, e fu solennissima e non priva di colore, ampiamente riferita dalla «Gazzetta Ticinese» e soprattutto dal «Repubblicano». Vi parteciparono non meno di seimila persone, con i discorsi dell'arciprete di Lugano, che benedisse l'opera, di Stefano Franchini, di Luigi Lavizzari e dello stesso Lucchini; di poi, gran banchetto sulla piazza di Bissone; e finalmente festa grande nel Teatro di Lugano, dove la banda eseguì tra l'altro l'Inno a Pio IX: la vicenda politica dell'Italia e dell'Europa voleva pure entrarci per qualche cosa.

E il Somazzi? Evidentemente, ormai del tutto esautorato, non poteva esser presente. A Melide campeggiava un cartello fin troppo facondo: «Quest'opera romana — diligiatane ne' suoi primordi — dall'invidio ghenno — dell'ignoranza presuntuosa — ideava e compiva — fra gli applausi — di tutti gli uomini dell'arte — e la benedizione dei popoli — Auspici i due supremi Consigli — l'ingegnere in capo — Pasquale Lucchini». Il Lavizzari nel suo discorso ebbe un accento che pareva trasparente: «Non solo i perigliosi ostacoli del periglioso elemento furono superati con successo... ma fu superato altresì un ostacolo più preponderante orditosi da chi prono all'invidia, sentendo la propria inferiorità nell'ardita impresa, seppur ritardare con arte gesuitica il piano che doveva prima d'ora tradursi in atto...» E

una poesia di autore anonimo, stampata in quei giorni, dal titolo *Per la fausta inaugurazione del gran ponte sul Ceresio* diceva tra l'altro: «Ignoranza e perfidia concordi — A' lor scherni codardi fer segno — quella mente che il vasto disegno — alla Patria e all'Arte donò. — E spregiando il pensier di Lucchini — chi a quei giorni imperava tiranno — delle Pubbliche imprese lo scanno, — al Poter diffidenza ispirò... Come allusioni non eufemistiche non c'era male. L'esagerazione era palese, e rischiava di farsi ingiustizia. Il Somazzi non si sarebbe mai potuto accusare di «incompetenza» e di «ignoranza»; e si era poi anche espresso nei confronti del Lucchini con parole di riconoscimento e di rispetto. Ma al fatto tecnico e personale, si sa, si mescolava il veleno politico, che adesso si era fatto anche più potente e copioso. Il Somazzi, ormai tutto passato sull'altra sponda, anzi vicino ai cantoni del «Sonderbund» nell'acre lotta che di lì a pochi mesi si sarebbe mutata in guerra guerreggiata, e tutto polemicante dalle colonne del «Confederato ticinese» contro il governo liberale, era un bersaglio troppo esposto per la parte politica che insomma in quel momento festeggiava un suo trionfo, un'«opera del regime». Non sappiamo che cosa poi il Somazzi rispondesse. Chi sa poi se avrà risposto. Un mese prima era stato addirittura fisicamente assaltato nella sua casa sulla Collina d'Oro: il che lo indurrà a trasferirsi, non domo, a Milano: e forse s'era già trasferito. Ma la storia degli uomini offre poi singolari situazioni, che non si sa se provvidenziali o solo imbarazzanti. Passati altri lunghi decenni, il Lucchini e il Somazzi, l'autodidatta vincitore e l'uomo di cultura nel caso soccombente, si sarebbero ritrovati a vivere, discesi entrambi da Montagnola a Gentilino, a pochi passi l'un dall'altro, nello stesso groppo di case, la lor tarda vecchiaia di novantenni: e chi sa se, nelle quotidiane passeggiate in cui li accomunava fatalmente il bastone, non avessero poi modo più di una volta d'incontrarsi, per commentare con un malinconico sorriso la battaglia che fu.

Antonio Galli, *Il ponte-diga di Melide*, Note storiche e politiche, Lugano 1940.

Nel centenario del ponte-diga, Pubblicazione commemorativa edita a cura della Pro Melide, Bellinzona 1947 (testo di Franco Soldini).

Atti del Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino, 1840 e segg.

Domenico Robbiani, *L'ingegnere Francesco Scalini, esule comasco a Genestrerio*, Lugano 1964.

Mario Agliati, *Storia e storie della Collina d'Oro*, v. II, Lugano 1978.