

Dove c'è confine c'è contrabbando. Questa frase ad effetto, spesso usata dalla letteratura, ci consente di individuare le linee di azione di un fenomeno antichissimo, che in certi periodi ha assunto dimensioni enormi per l'economia di frontiera tra Italia e Svizzera, in particolare nel Cantone Ticino.

I confini tracciati dai politici e dai regnanti, hanno determinato la divisione di territori che economicamente e culturalmente divisi non erano. Queste linee, disegnate sulle carte geografiche, non sono che astrazioni prive di consistenza reale che acquistano valore solo in quanto protette e controllate da un'autorità.

Il Passo San Jorio: un confine tra legalità e illegalità

Massimo Colombo

Le frontiere che hanno separato comunità umane la cui attività era fondata su particolari interessi e frequenti scambi economici non hanno potuto impedire il perpetuarsi di questi rapporti, ma li hanno resi, paradossalmente, illegali.

Il contrabbando ha radici antiche, nato solo come conseguenza della creazione dei limiti territoriali ma, soprattutto, dall'imposizione dei dazi.

Per le grandi signorie territoriali o i signorotti locali gli introiti daziarî erano una voce importantissima per i bilanci. Controllare le grandi vie di traffico significava, oltre che garantirsi la stabilità territoriale, anche riempire le casse e far quadrare i bilanci, sempre deficitari per il mantenimento degli eserciti e le frequenti campagne militari.

Attrezzare con luoghi di sosta e di pernottamento le strade e renderle facilmente percorribili e sicure costituiva un richiamo per mercanti e viandanti. Gli introiti di dazi e forletti, oltre a venire utilizzati per la manutenzione delle strade e dei ponti, costituivano un'ambita entrata.

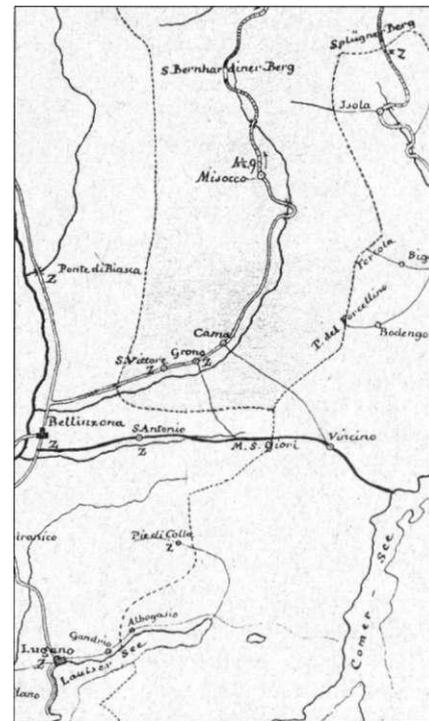
E dove ci sono dazi c'è contrabbando. Per definizione il contrabbando è l'importazione o esportazione di merci fatta eludendo il pagamento dei tributi dovuti. Il termine indica l'inadempienza al *ban-num*, il bando, cioè un ordine avente forza di legge. La parola *contrabban-*

num la si trova citata per la prima volta a Venezia, dove gli «Ufficiali dei contrabbandi» erano stati istituiti nel 1281 con il compito di evitare le frodi ai danni dei dazieri, il *frodo* appunto, praticato dagli *sfrasatori*.

Un fenomeno antico, quindi, che fu fiorente nel Ticino, terra di confine per eccellenza. È interessante, in proposito, riportare sinteticamente le valutazioni di una *grida* del 5 giugno 1593, quando Milano e la Lombardia erano sotto il dominio spagnolo, dove si indicano le terre dichiarate sospette per essere luoghi di contrabbando: vengono nominati il Lago Maggiore, i laghi di Lugano, Como e Orta e «tutte le terre di Montagna et Vallate da essi luoghi in su»¹. In pratica l'intero Cantone Ticino. In quel periodo Milano era la capitale della ricettazione, dove confluivano la maggior parte dei beni contrabbandati. La lunghezza e la natura dei confini milanesi, il numero e l'entità dei dazi fornivano naturale alimento e incentivo al contrabbando, praticato da sfrasatori di professione, senza lavoro o soldati disertori.

Il ducato di Milano e il contrabbando

La pratica del contrabbando compare ufficialmente in Ticino, e viene denunciata, quando queste terre erano sotto il dominio dei Visconti prima e degli



Sforza in seguito. I signori milanesi razionalizzarono e completarono il sistema daziarî imponendo gabelle sulle merci in transito. Queste imposizioni risparmiavano in gran parte i residenti, tanto che gli editti di esenzione dai dazi per gli uomini di Lugano, Blenio, Leventina, Bellinzona o Locarno furono numerosi e ribaditi a più riprese, specie in occasione di angherie praticate dai dazieri. I beni di prima necessità e il bestiame destinato agli alpeggi e i prodotti dell'alpeggio, se non destinati all'estero, non erano soggetti ad imposte. Le uniche privilegiate riguardavano i cereali e, soprattutto, il sale la cui vendita era controllata direttamente dalla Camera Ducale.

I documenti in cui si tratta del contrabbando, per il 14. e il 15. secolo, riguardano quasi esclusivamente il trasporto e il commercio abusivo del sale, un bene necessario oltre che per la conservazione dei cibi, anche per l'alimentazione di uomini e bestie e la produzione di formaggi. Già un decreto del 24 aprile 1389 parla di contrabbando del sale² e nei periodi successivi numerosissimi sono gli interventi ducali in materia. I provvedimenti tendevano ad impedire l'ingresso da nord del sale bianco tedesco, più apprezzato di quello marino di colore scuro, spesso di cattiva qualità e contraffatto dagli stessi gabellieri, della cui vendita i duchi di Milano detenevano il monopolio.

Forse fu a causa dell'impossibilità di controllare questo commercio illegale che l'8 luglio 1440 venne concesso alle terre periferiche di Maggia e Verzasca, confinanti con il Vallese, l'uso del sale tedesco.

Le misure adottate in alcuni casi furono draconiane, indice della gravità del fenomeno. Nel 1451 vengono assunti venticinque balestrieri a rinforzo dei controlli del dazio di Bellinzona, «terra di passo e di confine» al fine di reprimere il contrabbando di sale. Il 15 luglio 1454 Lucchino da Mandello viene nominato capitano di Bellinzona per troncare il traffico del sale³. E ancora nel 1462 viene nominato Bartolomeo Caimi quale capitano, con l'incarico di punire i troppi sfrosi di sale⁴.

Il 12 gennaio del 1465 si riferisce addirittura di uno scontro armato presso la murata di Castel Grande di Bellinzona, tra alcuni fanti e contrabbandieri di sale che agivano con la complicità di famigliari del castellano. La corruzione faceva già all'epoca da sfondo ai commerci illeciti.

L'intera mole dei documenti riguardanti il traffico del sale o delle granaglie per il periodo visconteo, dei quali ne abbiamo citati solo alcuni, non permette di individuare quali fossero le vie clandestine utilizzate. L'impressione è che il controllo si limitasse alle porte e alla murata della città di Bellinzona, il cui dazio era il più importante delle terre ticinesi. In due documenti dell'aprile del 1464, il già nominato capitano Bartolomeo Caimi informa il duca di Milano che di notte alcuni individui, sicuramente con la complicità di qualcuno che risiedeva in città, hanno abbattuto parte della murata e che si rendeva necessario un intervento di restauro «per obviare a le froxatione del sale et de li dati»⁵.

La scarsa presenza di uomini armati rendeva praticamente impossibile un controllo efficace dei confini e dei passi.

Il San Jorio - via militare...

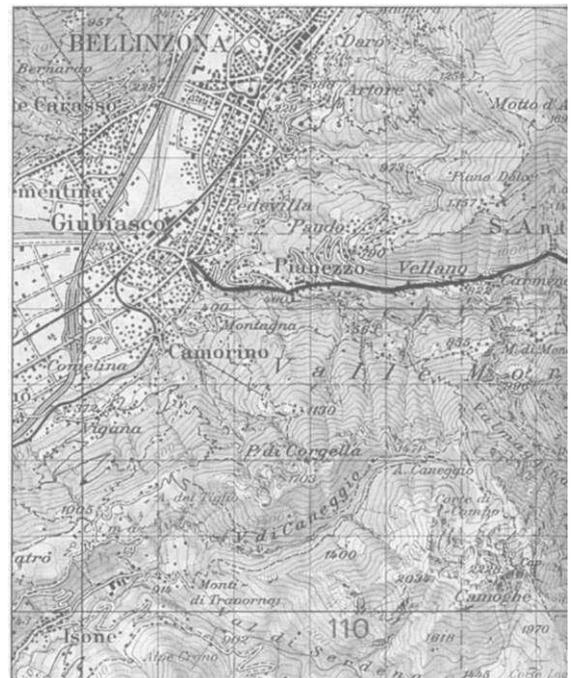
In questo quadro introduttivo riguardante le pratiche illegali in Ticino, e soprattutto nel Bellinzonese, il ruolo Passo San Jorio fu, in alcuni periodi, d'importanza particolare.

Questo valico permette il collegamento tra il Lago Maggiore e il Lago di Como

III.2:

Estratto della CN 1:100'000 Ticino (Carte riunite). La strada del Passo San Jorio lungo la Valle Morobbia con lo sdoppiamento in territorio italiano verso Dongo e Gravedona. A ovest di Dongo si trova la località Germasino cui appartenevano gli alpeggi di Giumella e Giggio. La dogana svizzera aveva sede a Carena mentre la caserma della guardia di confine italiana si trovava a Il Giovo.

Riproduzione con l'autorizzazione dell'Ufficio federale di topografia del 27 gennaio 1998.

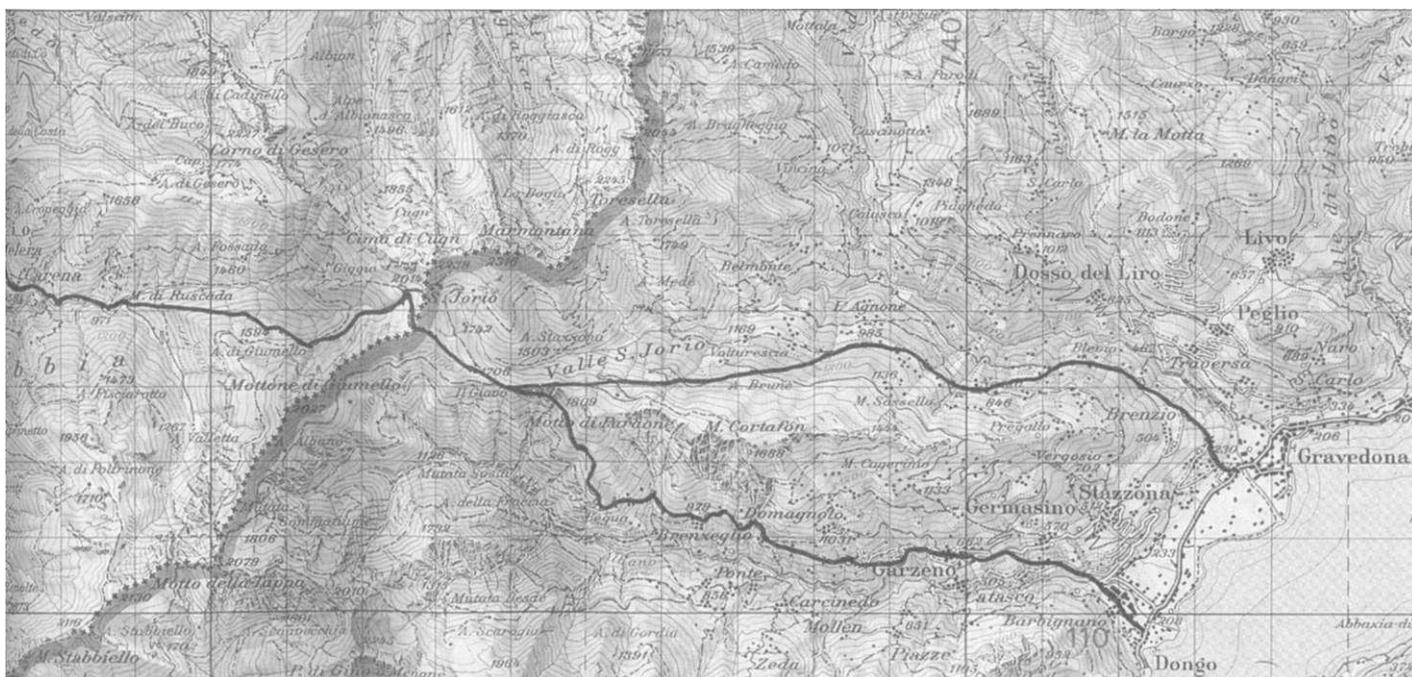


lungo un profondo solco naturale che si prolunga fin oltre la Valtellina noto come *linea insubrica*. La strada si sviluppava dal Piano di Magadino a Giubiasco, appena a sud di Bellinzona, per poi risalire la Val Morobbia fino al passo. Da qui si discendeva lungo le vallate comasche che fanno capo a Gravedona e Dongo.

La documentazione riguardante il Passo San Jorio non è molto abbondante ma sufficiente per definirne la funzione tanto militare che commerciale.

La sua posizione consentiva di aggirare le munite fortificazioni di Bellinzona e giungere fino al Luganese o nel Comasco evitando i controlli. I Sacco di Mesolcina mostrarono sin dal 13. secolo interesse per il San Jorio per garantirsi il commercio con le sponde lariane e sicurezze militari. Quando nel 1403 i Sacco occuparono Bellinzona strapandola ai Visconti di Milano si fecero riconoscere il possesso del Monte di Dongo (che indicava generalmente le terre dal Lario fino al Passo) dall'imperatore Sigismondo per la protezione dei traffici diretti alla fiera di Roveredo. Anche quando persero Bellinzona, i Sacco conservarono la riscossione dei dazi sui cereali e il bestiame in transito verso la Leventina. In una relazione sulle strade militari della Rezia compilata tra il 1496 e il 1519 l'osservatore del duca di Milano A. Vignati segnala i due tracciati delle strade che da Gravedona e Dongo conducono a Bellinzona.⁶

L'importanza militare è ribadita ancora nel 1798 dalla Camera Amministrativa del Cantone di Bellinzona quando, rivolgendosi ai reggenti della comunità della Valle Morobbia ingiunge che «la strada della valle Morobbia, sino all'estensione dei nostri confini, debba continuamente e senza la minima interruzione essere praticabile ... essendo questo passo assolutamente necessario per la comunicazione delle armate»⁷. Anche dopo la caduta dei Landamiani nel Cantone Ticino riemerge l'importanza militare del San Jorio. Il delegato governativo Luigi Janner in un resoconto del 22 marzo 1831 annota che «la comune di Giubiasco si trova situata all'imbocco della Val Morobbia, per la quale si arriva, in 4 ore circa di cammino, per via accessibile anche ai cavalli, ai confini del Cantone Ticino collo stato lombardo. La posizione geografica del luogo che divide questi due stati merita tutta la considerazione. Sono posti i confini sulla sommità di un monte denominato St. Jori. Mettono quivi a capo due vallate che, proveniente una da Dongo e l'altra da Gravedona... offrono al nemico un passaggio, se non comodo, almeno praticabile a truppe e accessibile anche a cavalli. Partendo da queste due comuni l'inimico ci potrebbe sorprendere in meno di 5 ore. Sarebbe perciò misura assai provvida se, all'occorrenza, si stabilisse alcuni forti sulla sommità dell'indicato monte di St. Jori»⁸. Sono anni, questi, in cui i rapporti tra il Cantone



e la vicina Lombardia austriaca sono difficili non solo per ragioni commerciali ma anche politiche. Il Ticino, infatti, dava rifugio agli italiani oppositori del regime austro-ungarico e, infatti, una delle merci più contrabbandate attraverso il San Jorio in quel periodo erano gli opuscoli e altro materiale a stampa inneggiante all'unità d'Italia e alla rivolta contro l'oppressore austriaco.

L'aspetto militare introduce un altro tema essenziale: quello della definizione dei confini, legato anche alla pratica del commercio sia legale che illegale.

Ciò che colpisce è la scarsità di documenti riguardanti il San Jorio in merito a confini, dazi e funzione commerciale. L'impressione è che, in certi momenti storici, si sia deliberatamente evitata la questione San Jorio per mantenere una situazione indefinita necessaria al traffico clandestino.

...e «commerciale»

Sulla funzione commerciale del San Jorio i primi documenti ufficiali risalgono al periodo visconteo. L'interesse rappresentato dalle fiere di Roveredo e Bellinzona spinse i mercanti comaschi a chiedere la riparazione della strada attraverso il Passo per garantire un miglior transito delle merci. In una lettera del maggio del 1465 i deputati dell'Ufficio di Provvisione di Como propongono al duca di Milano alcuni interventi di miglioria della strada, per la somma di

duecento ducati. L'operazione costituirebbe un sicuro beneficio per le entrate ducali e nessuna spesa in quanto i soldi investiti verrebbero recuperati con la riscossione di un pedaggio. Tra i firmatari compaiono tutti i dazieri di Como.

Il duca valutò positivamente le richieste dei mercanti comaschi e aggiunse nella lettera l'elenco delle merci da sottoporre a tassa⁹.

Non sappiamo se l'operazione giunse a buon fine, ma è questa la prima menzione di un pedaggio lungo questo collegamento.

Il governo svizzero, seguito alla dominazione viscontea, si occupa a più riprese del restauro della strada della Valle Morobbia ma non fa menzione sull'esistenza di dazi (dei quali non escludiamo comunque l'esistenza) o al traffico di merci. Si sa solamente che in occasione di riparazione della strada effettuate nel 1645 venne imposto un pedaggio.

Solo nel maggio del 1798, durante l'Elvetica, il Governo Provvisorio comunica brevemente che «Avendo il citt. Giuseppe Fulgenzio Chicherio ricusato di tenere il Dazio di Giubiasco e Val Morobbia, questo viene conferito al Citt. Rappres. Duchini»¹⁰.

Sono anni travagliati quelli della dominazione francese nel nord Italia. Le normative daziarie diventano rigidissime, le tariffe aumentano a dismisura in ragione di una politica protezionistica. Il controllo alle frontiere si fa serrato, e violento, per creare una barriera eco-

nomica e militare contro i nemici austriaci e inglesi. Le gabelle sul sale diventano elevatissime, tanto che diventa la voce più importante tra le imposte indirette, e la sua produzione viene controllata a vista da guardie di finanza armate per evitare i furti. Nel 1806 viene proibita l'importazione in territori soggetti alla Francia di qualsiasi prodotto inglese. E il 14 novembre del 1812, per ordine del Piccolo Consiglio, viene intimata la chiusura completa dei passi San Jorio e Soazza a qualsiasi passaggio di merci da e per l'Italia. Tutto ciò che è diretto nei Grigioni deve essere vidimato a Bellinzona. E' l'esplosione del contrabbando!

Il fenomeno dilaga e Milano diventa il mercato più importante per le merci importate illegalmente.

Pochi anni prima, nel 1801, l'ingegnere Meschini, in qualità di ispettore di strade e ponti, in una relazione ben individua la funzione del San Jorio. La strada della Valle Morobbia, scrive, «serve di comunicazione fra il lago di Como ed il Cantone di Bellinzona... facilita l'importazione dei grani allorché ne è proibita l'estrazione dalla Repubblica Cisalpina, e se ne provarono gli effetti in occasione che le vie dei laghi, Maggiore, e Ceresio erano interdette per gl'accidenti della Guerra».

Una via di contrabbando, quindi, *ufficialmente riconosciuta*. Anche l'indeterminatezza dei confini rende il San Jorio interessante per le pratiche illegali.

Le prime controversie confinarie di cui si ha conoscenza risalgono al 1551 quando una commissione compie un sopralluogo in Valle Morobbia. Questi «...cominciano alla strada detta la Bissa, la qual è presso S. Jorio, e sieguono la cima dei monti detti la Colma di S. Jorio ...», quindi erano più a valle del passo, in territorio svizzero, in quanto l'Alpe della Biscia e quella di Giumello appartenevano alla comunità comasca di Garzeno.

In seguito vi è una lacuna nelle fonti. Nemmeno il Trattato di Varese del 2 agosto 1752, in cui verificarono dettagliatamente tutti i confini tra il Ticino e lo Stato Lombardo, tratta di quelli della Valle Morobbia.

Come annota il conte Gabriele Verri, autore dell'introduzione, il Trattato di Varese non include i confini con il Bellinzonese in quanto «non è sottoposto ai XII Cantoni, ma forma un governo separato solamente soggetto ai tre cantoni di Altorfo, Svitto ed Unterwaldo; ed il trattato di Varese fatto co XII Cantoni non comprende se non le tre Prefetture di Lugano, Locarno e Mendrisio»¹².

Si ha notizia indiretta di una verifica effettuata nel 1822 e di altre del 1825 e 1834, di cui non si conoscono gli esiti. Nel 1840, invece, si comunica al Commissario di Governo di Bellinzona che il sopralluogo è stato fatto e che «non si è trovato altro che una pietra»¹³.

I sopralluoghi sono dettati dalla necessità di definire i possessi degli alpeggi del Giggio, della Biscia e di Giumello che, pur in territorio ticinese, appartenevano, già con atto ufficiale del 1619, alla comunità comasca di Garzeno. Il problema insorge quando il ricettore di finanza di Carena, in Valle Morobbia, nell'ottobre del 1830, multa il caricatore di queste alpi per introduzione abusiva di bestie e merci. Ne nasce un putiferio che dura a lungo e che vedrà coinvolte anche le autorità cantonali.

Senza entrare nei dettagli, il fatto introduce un altro aspetto: l'attività secolare dell'alpeggio diviene paradossalmente illegale a causa dell'imposizione di dazi su bestiame e merci d'uso personale ma, soprattutto, per l'imposizione di rigide e vincolanti frontiere.

Chi era dedito alle pratiche d'alpeggio deve, suo malgrado, entrare nella sfera del contrabbando.

Si giungerà a situazioni assurde come nell'emblematico caso della Valle di Campo, ai confini con l'Ossola, la cui questione venne risolta con un tratto di penna a tavolino, il 13 settembre del 1874, dall'ambasciatore a Roma degli Stati Uniti (che di certo non aveva che una pallida idea dell'ubicazione di quelle valli). Il tradizionale e libero uso degli alpigiani ossolani di fare acquisti e di vendere i prodotti dell'alpeggio nelle vicine località ticinesi fu soggetto a controlli e imposizioni fiscali.

Con le frontiere e l'applicazione delle differenti leggi doganali la pratica del contrabbando diventa una vera attività. Saranno soprattutto gli abitanti delle zone di confine a farne una vera professione. Se durante il regime austro-ungarico le imposizioni daziarie erano contenute e le leggi tese a punire il contrabbando non particolarmente vessatorie, con l'unità d'Italia le cose poco a poco cambiano. Nel 1887 si impone un commercio protezionistico basato sull'aumento dei dazi. Il governo centrale, lontano dalle periferiche zone montane e insensibile alle difficoltà economiche di questi territori marginali, si limitò ad applicare una politica vessatoria e violenta. La gravità della situazione porta alcuni parlamentari italiani a chiedere addirittura l'abolizione dei dazi ma in risposta il Governo di Roma, nel 1868, crea la Regia Cointeressata: in sostanza il primo monopolio sulla vendita dei tabacchi.

Il traffico illecito, già molto intenso, trova un'altra fonte di guadagni e assume proporzioni tali che il governo italiano si trova costretto a diminuire certi dazi. Il flusso si fa capillare e alcune testimonianze confermano che tutti i passi e bocchette, anche le più impervie e pericolose, erano usate sia d'estate che d'inverno. Di fronte al dilagare del fenomeno e nell'impossibilità di controllare tutto l'arco di confine nel 1894 vengono posate le reti metalliche.

Il Passo San Jorio diventa uno dei più frequentati. L'importazione e l'esportazione di merci segue le congiunture economiche e le politiche commerciali dei diversi paesi. Quando in Svizzera le difficoltà economiche causate dai conflitti mondiali inducono il governo a proibire l'esportazione di merci quali riso e caffè e a razionarne la vendita,

colonne di *spalloni* le introdurranno in Ticino. Dagli anni Venti il regime fascista in Italia proibisce l'espatrio per motivi di lavoro agli italiani. La forza lavoro deve rimanere al servizio della patria. L'emigrazione, grande valvola di sfogo e rimedio alla cronica mancanza di risorse per queste poverissime terre montane, viene meno. Non resta che il contrabbando.

Finito il periodo di emergenza nel 1948 la Svizzera liberalizza l'esportazione del tabacco. Dietro pagamento di una irrilevante tassa doganale era possibile esportare qualsiasi quantità di questa merce. Iniziò l'epopea del tabacco. Colonne di contrabbandieri, che raggiunsero il numero anche di trecento persone, valicavano il confine. A Carena, sotto gli occhi dei doganieri svizzeri, venivano caricate le *briccole*, a volte anche del peso di 50 chili, che attraverso il Passo San Jorio venivano condotte in Italia.

Questo *gioco* a guardie e ladri, con numerose vittime, ebbe fine agli inizi degli anni Settanta quando altre forme di organizzazione del contrabbando presero il sopravvento. Gli *uomini da soma* divennero leggenda.

Note

¹ AA.VV. 1953-1966: Storia di Milano. Vol. 10: 381. Milano.

² Bollettino Storico della Svizzera Italiana 1909: 39-43. Bellinzona.

³ CHIESI GIUSEPPE, MORONI STAMPA LUCIANO 1993: Ticino ducale. Vol. 1, tomo I: 128; 325-386. Bellinzona.

⁴ CHIESI, MORONI STAMPA 1995: Ticino ducale. Vol. 1, tomo III: 115-116.

⁵ CHIESI, MORONI STAMPA 1995: Ticino ducale. Vol. 1, tomo III: 282-283.

⁶ TAGLIABUE EMILIO 1901: Strade militari della Rezia e del Ticino negli anni 1496-1519. In: Bollettino Storico della Svizzera Italiana: 1-19. Bellinzona.

⁷ Briciole di Storia Bellinzonese 1944: 77. Bellinzona.

⁸ Archivio Cantonale di Bellinzona. Fondo Diversi, scatola 1662.

⁹ CHIESI, MORONI STAMPA 1995: Ticino ducale. Vol. 1, tomo III: 423-424.

¹⁰ Briciole di Storia Bellinzonese 1946: 51. Bellinzona.

¹¹ Archivio Cantonale di Bellinzona. Fondo Sacchi.

¹² ADAMI VITTORIO 1927: Storia documentata dei confini del Regno d'Italia. Vol. II. Confine italo-svizzero. Parte II: 222. Roma.

¹³ Archivio Cantonale di Bellinzona. Fondo confini, scatola 10.