

UOMINI DA SOMA
IL CONTRABBANDO DI SIGARETTE IN VALLE MOROBBIA
 di Graziano Tarilli

I confini tracciati da regnanti e politici portarono alla divisione di territori e alla separazione di comunità umane, la cui attività era fondata molto spesso su scambi economici che l'istituzione della frontiera rese illegali. Con l'imposizione di monopoli e dazi nacque, come conseguenza, il contrabbando. Dove c'è confine c'è contrabbando (da contro il bando, contro la legge), cioè il passaggio clandestino di merci attraverso la frontiera che elude le disposizioni doganali e il pagamento dei tributi. Attività illegale di vecchia data, ma giudicata in modo diverso dalla popolazione interessata, in quanto all'inizio dettata da necessità economiche. Lungo le fasce di confine tra Italia e Svizzera il contrabbando fu attivo, pur con alterne fortune, da molto tempo. Documenti risalenti all'epoca dei Visconti e degli Sforza (14° e 15° secolo) menzionavano già il trasporto e l'introduzione abusiva nel ducato milanese del sale proveniente da nord. Per rimanere in tempi recenti, il contrabbando che interessò il Ticino si può suddividere in tre periodi, ognuno dei quali prende il nome della merce principalmente trasportata: il caffè dalla seconda metà del 19° secolo al primo dopoguerra; il riso dall'autunno del 1943 all'estate del '48; le sigarette nei decenni Cinquanta, Sessanta e fino all'inizio degli anni Settanta del secolo scorso.

Dal caffè al tabacco

Durante il periodo risorgimentale, entravano clandestinamente in Italia, assieme agli scritti antiaustriaci stampati in Ticino, caffè, zucchero e tabacchi. Dopo l'unità d'Italia (1870), l'applicazione delle diverse leggi doganali fece diventare la pratica del contrabbando una vera attività, soprattutto per gli abitanti delle fasce di confine, i quali continuarono a contrabbandare soprattutto caffè, zucchero e tabacchi. Nel corso della seconda guerra mondiale e negli anni seguenti, il contrabbando assunse caratteristiche e dimensioni mai viste. Una grande quantità di generi vari – soprattutto riso, scarso da noi – entrò *da sfròs* in Svizzera, per necessità di fame dalle due parti, nonostante i confini fossero ben sorvegliati e il traffico non tollerato da entrambi gli stati. Uomini da soma, abituati alle fatiche e ai pericoli, trasportavano le bricolle sulle loro robuste spalle (da cui il nome di spalloni). Dagli anni Cinquanta il fenomeno interessò le sigarette. Le "bionde", prodotte negli Stati Uniti e in Svizzera, per convenienza economica entravano clandestinamente in Italia – dove vigeva il monopolio – grazie anche alla libera esportazione del tabacco che la Svizzera decise dal 1948 (conosciuta come esportazione 2). Le basi ticinesi di rifornimento e di partenza erano soprattutto Scudellate, la Valcolla, le cantine di Gandria, le Centovalli e Carena; da qui i contrabbandieri valicavano il passo del San Jorio, nell'alta valle Morobbia.

Il San Jorio

Via conosciuta sin dall'antichità e d'importanza strategica, questo valico (m 2012 s.m.) collegava da secoli il Bellinzonese e la Mesolcina con il lago di Como. Il nome potrebbe derivare da *Jovis-Jovius*, omaggio al dio venerato dai Romani o essere un'alterazione di *jugum*, giogo. Questo passo ebbe in alcuni periodi del passato un'importanza militare e commerciale particolare. I primi documenti ufficiali sul commercio risalgono al periodo visconteo. La risistemazione della strada è attestata da un documento del 1465 (che menziona le merci in transito, soprattutto vettovaglie, bestiame, ferro) inviato dai mercanti di Como al duca milanese Francesco Sforza. L'importanza del San Jorio si legò anche allo sfruttamento delle miniere di ferro presenti nella regione e al ruolo di primo piano delle fiere di Bellinzona e Roveredo GR. Siccome sullo spartiacque dell'alta valle Morobbia corre il confine con l'Italia, sui due versanti furono costruite delle casermette e, dalla parte italiana, anche una strada militare che sale da Garzeno. La caserma della guardia di finanza si trovava più in basso,

al Giovo (ora rifugio CAI). Sovrastante il colle, dove ogni anno all'inizio di agosto si svolge la festa italo-svizzera, si trovano una cappella del 1780 e una croce.

Da Carena (m 958 s.m.) centinaia di contrabbandieri si dirigevano a piedi verso il passo che segna il confine con l'Italia; attendevano l'imbrunire in stalle, cascine o gabbiotti per poi scendere sul versante italiano a piccoli gruppi su sentieri poco battuti, con qualcuno in avanscoperta per controllare se la via fosse libera. Gli itinerari verso i villaggi sul lago di Como seguivano la valle dell'Albano (Garzeno, Dongo) e quella del Liro (Brenzio, Gravedona). Notevole era il loro senso dell'orientamento e la conoscenza del territorio (percorsi, passaggi, bocchette, località, edifici), anche nell'oscurità. Molto usati nella comunicazione – per indicare la posizione, la presenza dei "finanza", soprannominati *burlanda* (brodaglia, da cui individuo da poco) o *canarini* (a causa della fiamma gialla sulla divisa) – erano i segnali acustici e visivi: il fischio, il verso del gufo o di altri animali oppure, da parte di complici, segnalazioni visive come lenzuola distese, imposte e finestre chiuse, luce accesa ecc. Fra di loro usavano anche un linguaggio gergale. Nel primo dopoguerra la base di partenza si raggiungeva a piedi dall'Italia, attraverso la montagna, o si utilizzavano corriera e treno. Più tardi gli spalloni si facevano trasportare a Carena con l'automobile.

Il commercio iniziava dal fabbricante (o dall'importatore) che vendeva le sigarette al grossista bellinzonese. Egli forniva (anche tramite il ristoratore locale) la merce sul posto – a volte bricolle già confezionate – secondo le ordinazioni del committente italiano. Costui, il cosiddetto padrone, (che pagava in anticipo o se era fidato anche a credito), tramite un imprenditore o un caposquadra, reclutava gli spalloni. Alla fine del viaggio (anche nove-dieci ore a piedi, secondo il percorso, la stagione, gli appostamenti della finanza), se tutto filava liscio, gli spalloni avevano appuntamento con qualche automobile o autocarro, consegnavano il carico e ricevevano la paga. Le sigarette finivano poi in Brianza o a Milano. A volte le bricolle venivano depositate in luoghi sicuri, per poi essere riprese più tardi.

In valle Morobbia, negli anni del contrabbando di sigarette, gli scontri a fuoco tra finanziari e contrabbandieri furono episodi rari; durante la seconda guerra mondiale e anche dopo, invece, non mancarono episodi violenti e cadute mortali. Gli spalloni, piuttosto che farsi prendere o addirittura sparare addosso, dopo l'intimazione del fermo, abbandonavano il carico ("mollare" la bricolla) e scappavano; comunque non lasciavano facilmente la merce, che poteva avere un valore di 100'000 lire (l'equivalente di dieci viaggi). Con il passare degli anni la guardia di finanza, che operava nell'ostilità generale, si concentrò sempre più sui sequestri a fondovalle e lungo il lago. Sulla strada costiera si facevano posti di blocco alla ricerca delle sigarette magari nascoste nel doppio fondo delle auto o sotto le cassette della verdura (e la fantasia non aveva limiti). Veniva pure controllato l'attraversamento del lago a bordo di barche.

Ricordi dalle vacanze estive

Da ragazzo trascorrevi l'estate a Melera, distante un chilometro da Carena, entrambe frazioni con Melirolo, Vellano e Carmena, del comune di Sant'Antonio. Mi ricordo che nella mattinata parecchie automobili targate Italia (soprattutto Fiat e Lancia), condotte da qualche compiacente autista, trasportavano a Carena i contrabbandieri (*muncicch, sfrosin, sfrusign*: quest'ultimo è anche il soprannome degli abitanti locali). Qui per qualche ora, sulla terrazza del ristorante della Posta, vi era un gran movimento. Si preparavano le bricolle, che avevano la classica forma a parallelepipedo, ottenuta impilando una quarantina di stecche di sigarette (25 pacchetti per stecca), di marca Parisienne, Virginia, Turmac, Marlboro ... secondo la richiesta del committente. Il tutto si avvolgeva nella carta catramata ricoperta di iuta cucita insieme con lo spago e un grosso ago. Alla bricolla si mettevano due bretelle affinché si potesse caricare sulle spalle. A volte si riempiva con sacchi di caffè (crudo perché inodore) e allora la forma era cilindrica. Le operazioni avvenivano sotto gli occhi dei doganieri svizzeri, che non avevano nulla da obiettare, poiché per la Svizzera questo commercio era regolare e redditizio. La bricolla pesava circa 25-30 chilogrammi; le ore di cammino, il notevole

dislivello su percorsi di montagna e in condizioni di pericolo, cui si aggiungevano le difficoltà ambientali e stagionali che influivano sull'intensità delle operazioni, giustificano la definizione di contrabbando di fatica. Con i resti della tela si confezionavano i peduli (*pedù*) da mettere ai piedi per non far rumore. Sopra la bricolla, lo spallone (ognuno con un proprio soprannome) portava un sacchetto con i viveri per il viaggio e la merce acquistata per sé. Tutti avevano un *falcin*, falcetto, coltello ricurvo, sempre a portata di mano per tagliare le bretelle e liberarsi della bricolla quando la guardia di finanza intimava l'alt e non si riusciva a scappare con il carico in spalla. Talvolta le bricolle erano contrassegnate con numeri e sigle per distinguerle secondo i diversi padroni che avevano acquistato le sigarette. C'era chi, dopo il turno di notte o del mattino in fabbrica, si faceva trasportare a Carena con l'auto (via Menaggio-Lugano) per poi caricarsi la bricolla in spalla e ritornare in Italia. In agosto, quando le ferriere di Dongo (la fonderia Falck fu in attività fin verso la fine del secolo scorso) e le fabbriche della regione chiudevano, il numero degli spalloni e i viaggi aumentavano. Nei periodi in cui il cancelliere tedesco Adenauer trascorreva le vacanze a Cadenabbia, sul lago di Como, l'attività rallentava, poiché c'era in zona una maggior presenza di carabinieri e guardie di finanza. In altri periodi sembrava, a detta di ex contrabbandieri, che il fenomeno fosse in parte tollerato. Le ordinazioni di sigarette aumentavano quando soggiornavano turisti inglesi e americani negli alberghi della regione. Dopo aver confezionato la bricolla, le guardie svizzere ne controllavano il contenuto, registravano la quantità di merce esportata e incassavano un modesto diritto di statistica. Finite le operazioni di sdoganamento, i contrabbandieri, nel tardo pomeriggio – in piccoli gruppi di cinque-dieci individui – si avviavano in fila indiana lungo il sentiero (non esisteva ancora l'attuale strada) che conduceva in Ruscada (alla confluenza della Morobbia con la Valletta). Lì iniziavano la salita della costa del Laton in direzione alpe di Giumello e raggiungevano, dopo circa quattro ore di cammino, il passo del San Jorio. Ricordo che incontravamo gruppetti di spalloni lungo il sentiero, noi al ritorno da un'escursione. Capitava di vederli fermi a riposare, intenti a procurarsi un bastone di nocciolo – se non l'avevano già comperato dagli abitanti di Carena – che poi nascondevano per altri viaggi. Ma erano bravi o cattivi? A noi ragazzi sembrava strano che le guardie italiane dessero la caccia a questi individui, mentre i doganieri svizzeri – alloggiati nell'ultima casa in fondo al villaggio – non dicessero niente, salvo controllare la merce esportata e impedire un loro eventuale ritorno per vendere le sigarette in Ticino, aggirando così la tassa cantonale sul tabacco.

La fine

La mancanza di un posto di lavoro, la possibilità di arrotondare il proprio guadagno per chi lavorava nei campi o in fabbrica, la necessità di mantenere la propria famiglia e rendere meno disagiata l'esistenza, spingeva questa gente al contrabbando. Il confine tra la legalità e l'illegalità era sottile in tempo di ristrettezze economiche. Che cos'era una paga settimanale di 5-10'000 lire, considerata buona fino agli anni Sessanta, in confronto alle 10-15'000 lire guadagnate con un solo viaggio, seppur faticoso e rischioso? E magari si facevano tre-quattro viaggi la settimana. Dall'altra parte, il finanziere per lo più giovane e proveniente dal meridione, indossando la divisa per guadagnare da vivere, faceva il suo dovere. Nella fascia di confine italiana il contrabbando ebbe anche risvolti positivi; i guadagni furono di supporto all'economia locale e reinvestiti nell'edilizia abitativa e nella creazione di piccole imprese a conduzione familiare che contribuirono al miglioramento della situazione economica di una regione.

L'organizzazione di questo traffico coinvolgeva, negli anni Cinquanta e Sessanta, almeno cinquecento persone, fra grossisti, fornitori che si occupavano di ammassare la merce e uomini da soma. Favorito dal sistema del cambio fisso, il contrabbando fu redditizio per la Svizzera, perché le casse federali percepivano l'imposta sul tabacco che contribuiva a finanziare l'Assicurazione Vecchiaia e Superstiti (circa 100 milioni di franchi annui alla fine degli anni 1960-70). Esso costituì una parte cospicua delle esportazioni verso l'Italia (fino al 25%). Dall'inizio degli anni Settanta il flusso di spalloni in montagna diminuì costantemente a vantaggio del contrabbando in pianura (Pedriate, Stabio, Ponte Tresa), dove i viaggi erano più facili. La svalutazione della lira tolse poi la

convenienza (la cosiddetta esportazione 2 fu abolita nel 1973), dopo venticinque anni di guadagni per fornitori, grossisti e per l'industria svizzera del tabacco. Il posto doganale di Carena, come in altre località, fu chiuso agli inizi degli anni Novanta: le due guardie presenti furono trasferite al posto centralizzato di Locarno. Altra merce, il cui commercio era maggiormente redditizio (armi, droga, valuta) veniva sempre più contrabbandata. Altri canali per eludere il pagamento dei dazi presero piede, soppiantando il contrabbando di fatica, largamente superato da forme di organizzazione più accessibili e meno rischiose.

BIBLIOGRAFIA

CASSINELLI S. - MASTALLI P., *Lungo i sentieri del contrabbando*, Varese 2006

CODONI G., *Storie di confine*, in *Azione* 11 e 17 gennaio 2006

COLOMBO M., *Il passo del San Jorio: un confine tra legalità e illegalità*, in *Bollettino IVS* 98/2

FERRARI E., *Contrabbandieri. Uomini e bricolle tra Ossola, Ticino e Vallese*, Verbania 1996

RONCHETTI BRALLA F., *Il contrabbando nelle vallate comasche*, in *AAVV, Val Cavargna*, Besana 1993, pp. 59-133

SOLDINI B., *Uomini da soma. Contrabbando di fatica*, Lugano 1985