

Transito di merci e commercio

Fin dal Medioevo, i passi grigionesi furono uno dei passaggi obbligati più importanti per gli scambi commerciali tra il nord e il sud dell'Europa. Sulle vie commerciali transalpine si incontravano e spesso si scontravano gli interessi dei grandi centri di produzione e di mercato europei e quelli delle comunità locali grigionesi situate lungo gli itinerari di transito. Il trasporto delle merci attraverso i passi alpini era generalmente gestito attraverso il sistema dei porti. I porti erano corporazioni di carrettieri o somieri provenienti dai comuni situati lungo le vie di transito, che operavano in una determinata area, non necessariamente corrispondente a quella delle strutture politiche locali, e a cui spettava spesso anche il compito di garantire la manutenzione delle strade. Le merci erano trasportate da una sosta all'altra, attraverso il territorio di competenza di un porto, per essere poi affidate al porto successivo, da membri dei porti scelti in base a un sistema di rotazione.¹ Il sistema assicurava agli attori locali un ampio monopolio sulle attività legate al traffico di transito. **21.01**

Poiché per i carrettieri e i somieri dei porti il trasporto era complementare al lavoro agricolo, il sistema assicurava una certa elasticità e la possibilità di nutrire un gran numero di cavalli e muli, ma comportava anche un rallentamento dei trasporti nel periodo di più intensa attività agricola. Per garantire un trasporto più rapido delle merci, commercian-

ti e spedizionieri cercarono costantemente di scavalcare il monopolio dei porti, ricorrendo al cosiddetto trasporto «a drittura». In questo caso le merci potevano essere trasportate da un solo somiere dalla località di partenza a quella di arrivo, in cambio del pagamento di pedaggi per l'uso delle strade. Questa possibilità era tuttavia rigidamente regolamentata, una liberalizzazione del trasporto delle merci attraverso i passi grigionesi avvenne solo tra gli anni '20 e '30 del XIX secolo.² **21.07**

La nuova figura dello spedizioniere, a cui i mercanti affidavano le merci per il trasporto e che si occupava di tutte le formalità ad esso connesse, era sorta verso la fine del Medioevo, con l'intensificarsi degli scambi commerciali in Europa.³ Gli spedizionieri di Coira e di Chiavenna assunsero un ruolo centrale nel transito di merci attraverso i Grigioni tra il XVI e il XIX secolo; nel corso del Settecento le famiglie Massner e Bavier di Coira sbaragliarono quasi completamente la concorrenza. Per la loro attività di spedizione e commercio potevano contare su un'ampia rete di contatti, soprattutto in Italia, Germania e Svizzera. **21.03**

Ricostruire le dimensioni e il valore complessivo delle merci in transito attraverso i Grigioni nell'Età moderna risulta molto difficile, sia per l'assenza di dati consistenti sul lungo periodo, sia per l'eterogeneità delle unità di misura e la grande varietà di merci trasportate. Nel 1917 Stephan Buc, basandosi sui documenti relativi alla tassa di deposito che gli spedizionieri dovevano corrispondere alla Città di Coira per il passaggio delle merci dalla sosta cittadina (magazzino delle merci in transito), ha calcolato ad esempio un aumento delle merci in transito da quasi 1400 tonnellate nel 1580 a oltre 2500 tonnellate nel 1601, mentre per il periodo tra il 1700 e il 1717 suggerisce cifre che oscillano tra

21.06 Da nord, l'accesso principale alle vie di transito commerciale attraverso i Grigioni passava dal St. Luzisteig. Nella stampa, risalente al 1833-1835 ca., si intravede in secondo piano la sosta per le merci in transito.



21.07 Colonna di somieri lungo la strada dello Spluga, nella gola del Cardinello, poco dopo la costruzione della strada commerciale.



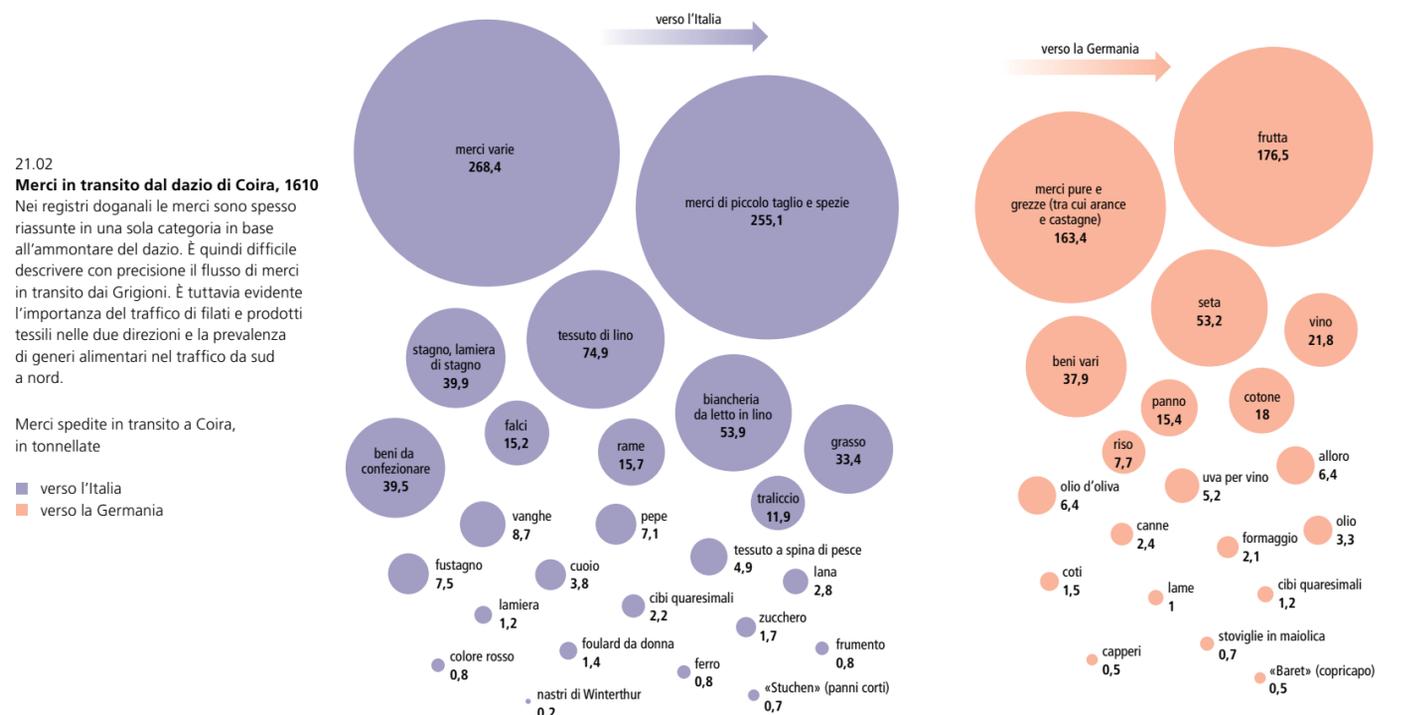
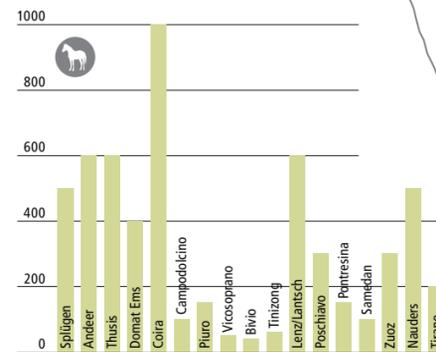
21.01 Porti e dazi tra il XVII e il XVIII sec.

La cartina indica le aree di attività delle cooperative dei trasportatori (porti) che gestivano il traffico delle merci lungo le vie di transito transalpino e la localizzazione dei dazi delle Tre Leghe. Il numero di cavalli che potevano essere alloggiati nelle singole soste, tratto da un manoscritto del nobile lombardo Alberto Vignati risalente agli anni 1496-1519, ha valore solo esemplare, ma permette di intuire l'entità dei traffici di quell'epoca.

Porti

- Bernina/Engadina
- ▨ appartenenza non chiara
- Via inferiore
- ▨ Cazis: appartenenza mutevole
- Via superiore
- ▨ dal 1706: Surses parte del porto di Tinizong
- porti con diritti limitati
- ⊗ dazi

Posti disponibili per cavalli secondo Alberto Vignati (1496-1519)



21 le 1000 e le 1500 tonnellate. Dai suoi calcoli sono esclusi tuttavia vino, riso e sale, che generalmente non passavano attraverso il sistema delle spedizioni. A titolo di paragone si può osservare che nel 1700 transitavano dai depositi di Coira poco meno di 800 tonnellate di riso.⁴ Le stime di Buc per il XVIII secolo non si discostano molto dai dati sulle merci in transito da Chiavenna per lo stesso periodo.⁵ Più precise sono le stime per il XIX secolo: la costruzione delle strade commerciali andò di pari passo a un enorme aumento del volume di merci in transito, con un picco di 13 550 tonnellate nel 1856.⁶ 21.04

Anche sul genere di merci trasportate attraverso i passi alpini grigionesi è difficile fornire informazioni molto dettagliate. Gli elenchi delle dogane, oltre a essere frammentari, uniscono spesso merci diverse in un'unica categoria, in base all'analoga tariffa doganale.⁷ Inoltre, sull'arco di vari secoli, il flusso di merci subì molte variazioni. Basandosi su alcuni esempi risalenti al XVII secolo, si può dire che oltre a una grande quantità di articoli di consumo di vario genere non ulteriormente specificati, da nord giungevano soprattutto tessuti e filati di lino, vari manufatti in metallo e prodotti animali, mentre dall'Italia venivano spediti verso la Germania in particolare frutta, seta, vini dolci e altri generi alimentari. 21.02, ► 15 Cereali, birra, vino

Il trasporto di merci costituiva un pilastro fondamentale dell'economia grigionese nell'Età moderna. Molte regioni trovavano svariate possibilità di guadagno accessorio nelle attività legate ai trasporti e i proventi dei dazi doganali costituivano una delle entrate principali per le casse del Libero Stato delle Tre Leghe.⁸ Oltre alle merci propriamente di transito, gestite dalle case di spedizione, anche beni di prima necessità come riso, grano, sale e vino passavano in grandi quantità dai passi grigionesi. Una parte di queste merci, in particolare il riso e il vino, erano rivendute all'estero, il resto alimentava i consumi nei Grigioni. Tracciare un quadro statistico delle importazioni ed esportazioni grigionesi tra Età moderna

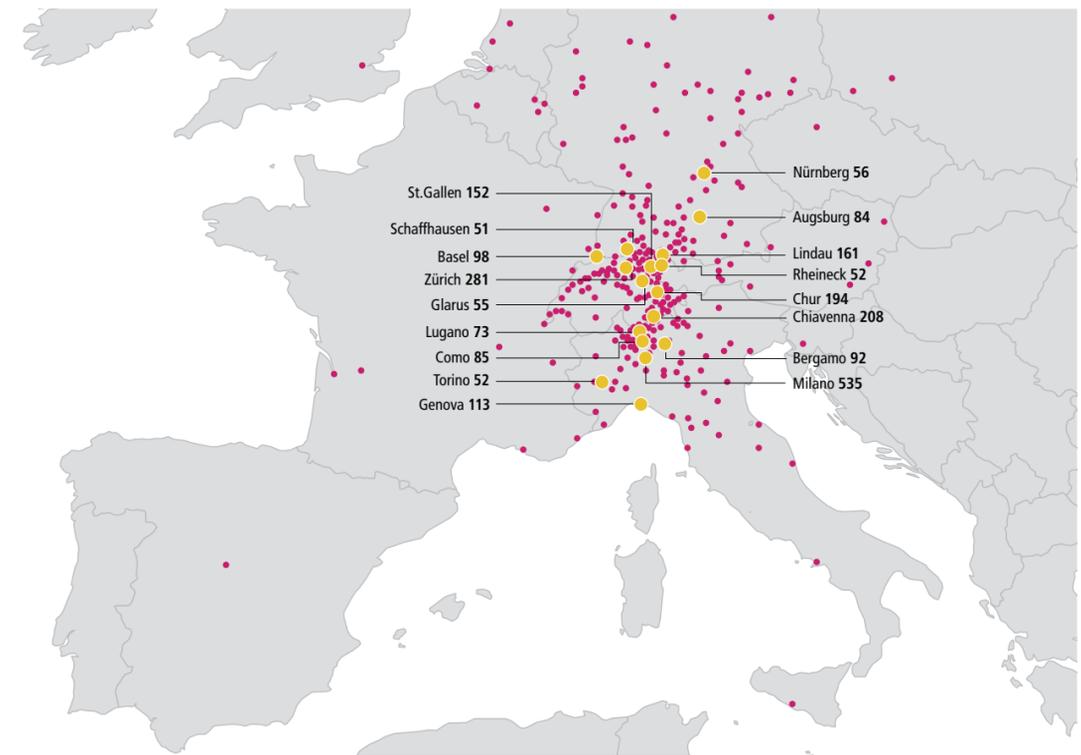
e contemporanea risulta difficile a causa della parziale assenza di dati e della loro scarsa comparabilità. A titolo di esempio si può citare tuttavia il bilancio commerciale grigionese nel 1785 proposto da Johann Andreas von Sprecher in base a «stime approssimative».⁹ Tra le esportazioni Sprecher elencava ad esempio 14 000 bovini e 22 000 capi di bestiame minuto, oltre a pellami, lana (quasi 3 t), formaggi, burro (più di 130 t), vino di Valtellina (circa 4000 hl) e legname; tra le importazioni menzionava 24 420 ettolitri di grano, circa 3600 ettolitri di riso, 27 000 ettolitri di vino di Valtellina, sale in quantità non specificata, prodotti coloniali, filati e tessuti di seta e cotone, cuoio e manufatti in metallo.

Nel quadro delle relazioni commerciali transfrontaliere rientra anche il fenomeno del contrabbando. Dopo il distacco della Valtellina e dei contadi di Chiavenna e Bormio dai Grigioni nel 1797, lungo la frontiera meridionale del Cantone si instaurarono intensi flussi commerciali illegali che raggiunsero il loro apice dopo la seconda metà del XX secolo. Il contrabbando di caffè e sigarette dalla Svizzera all'Italia, favorito dalla politica di sostanziale tolleranza da parte della Confederazione, raggiunse in particolare in Valposchiavo dimensioni tali da poter essere considerato per alcuni decenni un fattore determinante di sviluppo economico per le aree periferiche a ridosso del confine.¹⁰ 21.05, 21.09

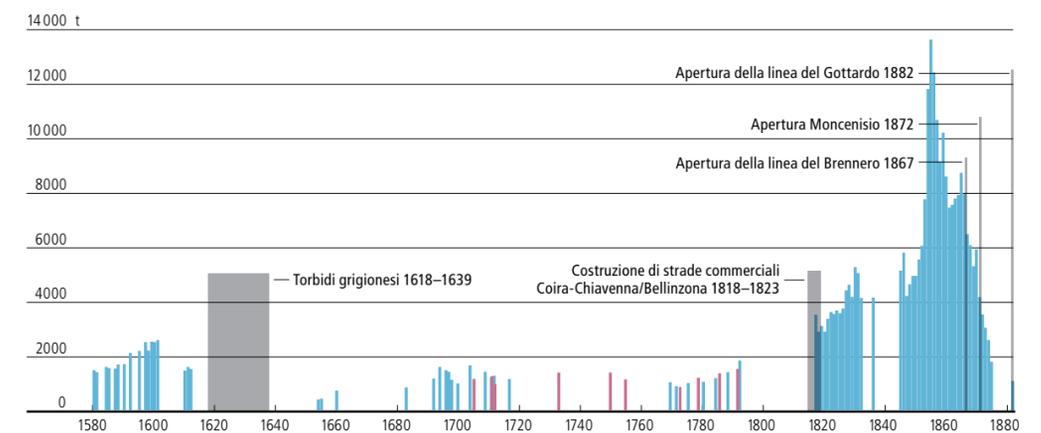
1 Hilfiker 2000, 67–68.
2 Per una ricostruzione dettagliata del processo di liberalizzazione dei trasporti cfr. Riedi 2009, 218–264.
3 Pfister 1913, 200–202; Hilfiker 1978, 24–26.
4 Buc 1917, 63, 80–93.
5 Scaramellini/Zoia 2006, vol. II, 274–275.
6 Simonett 1986, 77.
7 Buc 1917, 59.
8 Schmid 1914, 57–67.
9 Sprecher 1976, 223–226.
10 Mandelli/Zoia 1998, 180–246.

21.03
Lo spazio economico della casa di spedizioni Salis-Massner di Coira, 1727–1797
L'analisi dell'inventario della corrispondenza commerciale, di cui si conservano gli originali, mostra che tra il 1727 e il 1797 ci furono 4210 contatti. I clienti con i loro incarichi di spedizione – banchieri, spedizionieri, ecc. – erano attivi in 465 località e 11 Paesi diversi. La cartina riporta tutte le località con oltre 10 contatti. Lungo l'asse di transito nord-sud i tre baricentri principali sono la Germania (708 contatti in 82 località), la Svizzera (1756 contatti in 190 località) e l'Italia (1569 contatti in 86 località). Gli altri otto Paesi hanno un ruolo marginale. Lo snodo di gran lunga più importante per il traffico di merci era Milano (535 contatti), primo grande centro di smistamento a sud delle Alpi.

Località e città con contatti
● contatti
● città con oltre 50 contatti



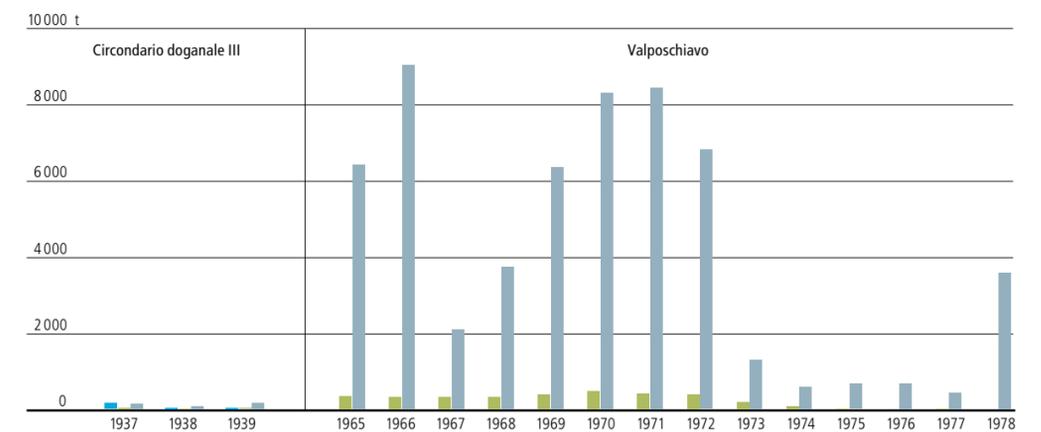
21.04
Quantità di merci in transito sulle strade grigionesi tra il 1580 e il 1880
Pur basati su calcoli approssimativi, i dati permettono di riconoscere alcune tendenze generali. Alla fine del XVI sec. i valichi grigionesi furono al centro di un intenso traffico di transito tra Italia e Nordeuropa. Il flusso di merci diminuì fortemente durante il periodo di crisi della prima metà del XVII sec., per riprendere almeno parzialmente alla fine del secolo. Il vero boom del transito si registrò però nel XIX sec., dopo la costruzione delle strade commerciali



Merchi in transito a Coira e Chiavenna (senza grano, vino e sale), 1580–1883, in tonnellate
■ Coira
■ Chiavenna

21.05
Contrabbando dai Grigioni verso l'Italia, 1937–1979
I dati per gli anni 1937–1939 si riferiscono alla frontiera meridionale del circondario doganale III (Grigioni senza Moesano), quelli per gli anni 1965–1978 alle sole dogane di Viano e Campocologno. Le cifre sono un'approssimazione e si basano sulle merci dichiarate alla dogana svizzera. Una parte consistente del commercio di contrabbando sfugge alle statistiche.

Contrabbando verso l'Italia nel circondario doganale III e in Valposchiavo, in tonnellate
■ caffè
■ tabacco
■ zucchero



21.08
Il Reno a Reichenau (1821 ca.). Oltre che rappresentare il vettore principale per il trasporto per il legname, il Reno offriva un'alternativa al sistema dei porti per il trasporto di merci quali vino e riso.



21.09
Nel secondo dopoguerra il contrabbando lungo la frontiera meridionale dei Grigioni coinvolse ampie fasce della popolazione. Nella fotografia, scattata attorno al 1959, un gruppo di contrabbandiere a Viano nasconde sotto gli abiti la merce di contrabbando – presumibilmente caffè – prima di passare il confine.