

DICHIARA? - DOGANE A VACALLO

INTRODUZIONE

La Costituzione federale del 1848 conferì alla Confederazione il diritto esclusivo di riscuotere dazi, sopprese i pedaggi, i pontenaggi, ecc., e prevede compensi da devolvere ai Cantoni che perdevano importanti introiti a causa dell'accentramento doganale.

Il DSS¹ ci informa che per ragioni di risparmio il controllo delle Dogane fu in un primo momento affidato ai gendarmi cantonali; solo nel 1894 si istituì un corpo di guardie di confine federali, la cui istruzione e organizzazione fu delegata ai direttori dei sei circondari doganali. Tra i compiti principali delle guardie figurava la lotta al contrabbando.

“Gli uffici daziari erano chiamati ricevitorie. Interessante era in illo tempore l'orario d'ufficio: le ricevitorie dovevano *tenersi aperte dal levare al tramontare del sole a comodo dei contribuenti*”². In Ticino ricevitorie principali erano presenti a Chiasso, Lugano, Magadino e Locarno: la prima era posta sulla Via delle genti, le altre si affacciavano su importanti porti di approdo.

I traffici della dogana di Chiasso si svilupparono in modo importante dopo l'apertura della stazione internazionale avvenuta a metà degli anni Settanta dell'Ottocento. GT del 31.5.1904 riporta i dati del rapporto del Consiglio federale sui conti di Stato: Chiasso risulta in quarta posizione fra gli 11 posti più importanti della Confederazione per quanto riguarda gli introiti doganali con un totale di fr.3'031'000 (fr 2'346'200 incassati dall'ufficio doganale Piccola Velocità, fr 521'500 dalla Grande Velocità e fr 163'300 da Chiasso-Strada su un totale di fr 4'860'700 incassati dagli uffici del IV circondario di Lugano)

Ancora l'Antognini³ riporta una lettera scritta il 1° ottobre 1849 da Gio. Ant. Veladini (primo direttore del IV circondario doganale) al Dipartimento commercio e dazi doganali a Berna nell'imminenza dell'assunzione dei dazi già cantonali da parte della Confederazione: vi si descriveva la situazione lungo il confine a Chiasso precisando come *l'Ufficio daziario è collocato nell'interno del paese e presso il ponte del Faloppia (nella zona dell'attuale Piazza Indipendenza). Tutte le case al disotto del ponte, verso il confine, possono sfuggire qualunque sorveglianza pel dazio d'entrata*. Il direttore faceva pure notare come il pericolo di straripamenti del torrente non permettesse di trattenere in dogana le merci con dazio sospeso; concludeva suggerendo l'edificazione di un locale per l'ufficio in vicinanza del confine assicurando così la finanza da qualunque contrabbando in entrata.

La soluzione ai problemi illustrati fu trovata grazie a un fattore straordinario: la disoccupazione creata dal blocco austriaco, cui fece seguito l'espulsione dei ticinesi dalla Lombardia. La necessità di dare lavoro a chi si era trovato improvvisamente senza, condusse a decretare, tra gli altri, *la costruzione del palazzo dei dazi federali di Chiasso, là dove si trova tuttora*.⁴

SITUAZIONE A VACALLO

Gli abitanti posti al di qua e al di là del confine hanno sempre avuto rapporti stretti. Persone e merci si sono spostate in maniera più o meno regolare da un paese all'altro. Per facilitarne il passaggio e nel medesimo tempo il controllo si sono costruite in posti strategici le dogane.

-
- 1) DSS – Guardie di frontiera
 - 2) Isidoro Antognini – Pagine di storia chiassese – 1988; vol. II, pag. 253
 - 3) Ibidem pagg. 258-259
 - 4) Ibidem pag. 258 e segg.

Nel Mendrisiotto sono ancora molti i valichi doganali attivi; nel tempo si sono chiusi i meno frequentati che pure rappresentarono punti importanti di contatto quando le popolazioni si spostavano specialmente a piedi.

Nella nostra zona, accanto al valico di Chiasso, acquistarono importanza quelli di San Simone (Pizzamiglio) e di Roggiana. Di entrambi ho ritrovato nell'Archivio comunale e sulla stampa cantonale documenti che ne offrono sprazzi di vita a partire dall'inizio del XX secolo.

DOGANA DI PIZZAMIGLIO

Cominciamo dal valico di San Simone (Pizzamiglio) che appare in un articolo di GT del 31 maggio 1904 in cui si illustrano di *spese fatte nel 1903 per edifici federali*. Il Rapporto del Consiglio Federale cita quasi una ventina di investimenti dedicati nel 1903 alla sistemazione, all'acquisto di fondi e stabili, alla costruzione di edifici da destinare alle Dogane situate in diverse parti del Cantone. Tra gli altri possiamo leggere: *la somma riportata sull'esercizio 1903 non venne impiegata che in parte; [...] fr 339.78 dei 6501 per la dogana di San Simone. Le modificazioni introdotte nel primitivo progetto e l'esecuzione dei lavori in più favorevoli condizioni permisero notevoli economie, per modo che la rimanenza del credito riportato al budget 1903 non fu che in parte impiegato (economia fr. 6,161,22).*

Nel 1904 lo stabile di Pizzamiglio è pronto. Il 13 maggio 1904 la Direzione delle dogane svizzere di Lugano chiede informazioni circa i prezzi usuali praticati nella zona per l'affitto di locali: l'amministrazione delle dogane deve locare al personale di stanza a quel valico i locali della caserma. Dalla risposta del comune di Vacallo apprendiamo così che per ogni locale (appartamento?) situato nella località di San Simone il prezzo medio di affitto richiesto è di 45 fr (questo se all'inquilino sono offerti anche annessi quali orto, pollaio, lavanderia; per locali che ne sono sprovvisti l'affitto medio ammonta a fr 35).

Ad assumere l'incarico di guardia di confine compare anche qualche forestiero.

A cavallo tra Otto e Novecento la popolazione di Vacallo aumenta in modo considerevole passando da 694 nel 1888 a 1297 nel 1910: molti sono i "foresti" che giungono in paese portando con sé visioni diverse da quelle a cui gli abitanti erano abituati. Ancora nel 1941, in vista di una visita pastorale del vescovo Jelmini, il parroco don Induni alla domanda "*C'è qualche causa eccezionale che influisce sinistramente sul sentimento religioso o sulla costumatezza del popolo?*" risponde indicando i centri di Chiasso e Como come problematici: "*i molti impiegati nelle ferrovie, poste, dogane, spedizioni, fabbriche influiscono sui costumi e sul sentimento religioso*".⁵

E allora vediamo un gustoso caso classificato nella cartella "decenza pubblica" dell'Archivio comunale: siamo alle prese con un impiegato delle dogane con cognome decisamente non latino a cui non sembra vero di potersi godere calde giornate nel "sonnige Tessin".

Il 12 luglio 1913 Federica Mondelli chiede alla Municipalità di intervenire presso Costantino Ispolatoff che si bagna in pubblico nella corte della casa doganale e "*si diverte a stare nella corte a prendere il sole solo coi calzoni da bagno*". La signora raccomanda di *distogliere questa sconcezza che tutti ne parlano*".

5) R. Camponovo (a cura) - Vacallo com'era - 2018, pag 156

Si va per via di servizio: viene interpellato il capoposto Franco Codoni che si dimostra di larghe vedute. Egli conferma che l'Ispolatoff *“prende i bagni nel cortile doganale, ma sempre però con un vestito da bagno adottato da tutti i bagnanti [...] Chiunque abbia rapportato che lo fa in costume semiadamitico non è altro che un povero ignorante che forse non avendo mai visto niente si fa scrupolo dei costumi della gente civilizzata”*.

Lo stesso Ispolatoff il 14 luglio 1913, mostrando di essere all'avanguardia non solo nei costumi ma anche nell'uso dei mezzi tecnici, scrive a macchina una lettera alla Municipalità per giustificare il suo comportamento: prende i bagni d'acqua, sole e aria con un vestito da bagno adottato *“in tutto il mondo civile”*. Chi ha denunciato *“non è che un vile calunniatore e un ignorante che non essendo stato mai fuori dal suo natio villaggio, non conosce gli usi e i costumi della gente civilizzata”*.

Dopo questo siparietto, torniamo ai traffici doganali.

Non tutte le merci possono passare dalla dogana di Pizzamiglio: il bestiame deve essere condotto da Chiasso in giorni e con orari prestabiliti. Il 15 dicembre 1906 il Dipartimento agricoltura e forestale si premura di avvisare l'autorità comunale del previsto cambiamento dei giorni in cui è concessa l'importazione di bestiame da Chiasso-strada: queste operazioni potranno essere svolte il martedì, il giovedì e il sabato dalle 8 alle 11. Visto come la proposta potrebbe risultare *incomoda* e forse *dannosa per gli importatori nostri*, si chiede un preavviso della Municipalità la quale risponde di non avere nulla in contrario: agli interessati rimangono comunque tre giornate settimanali per importare o esportare il loro bestiame.

Anche a Chiasso la struttura doganale si ingrandisce. GT del 17.09.1904 annuncia il progetto di una nuova dogana a Ponte Chiasso: *Il Governo italiano ha deciso di costruire un grande fabbricato per gli uffici doganali alla barriera di Ponte Chiasso. Il vecchio fabbricato servirà quale caserma delle guardie*.

Accanto alla dogana di Chiasso-strada, ha assunto un'importanza sempre maggiore quella legata ai traffici che passavano per la stazione ferroviaria internazionale. Il progetto per il *tracciamento della strada ferrata meridionale elvetica del 1846* prevedeva, accanto al capolinea di Chiasso, una variante con lo sbocco della ferrovia verso Tavernola.

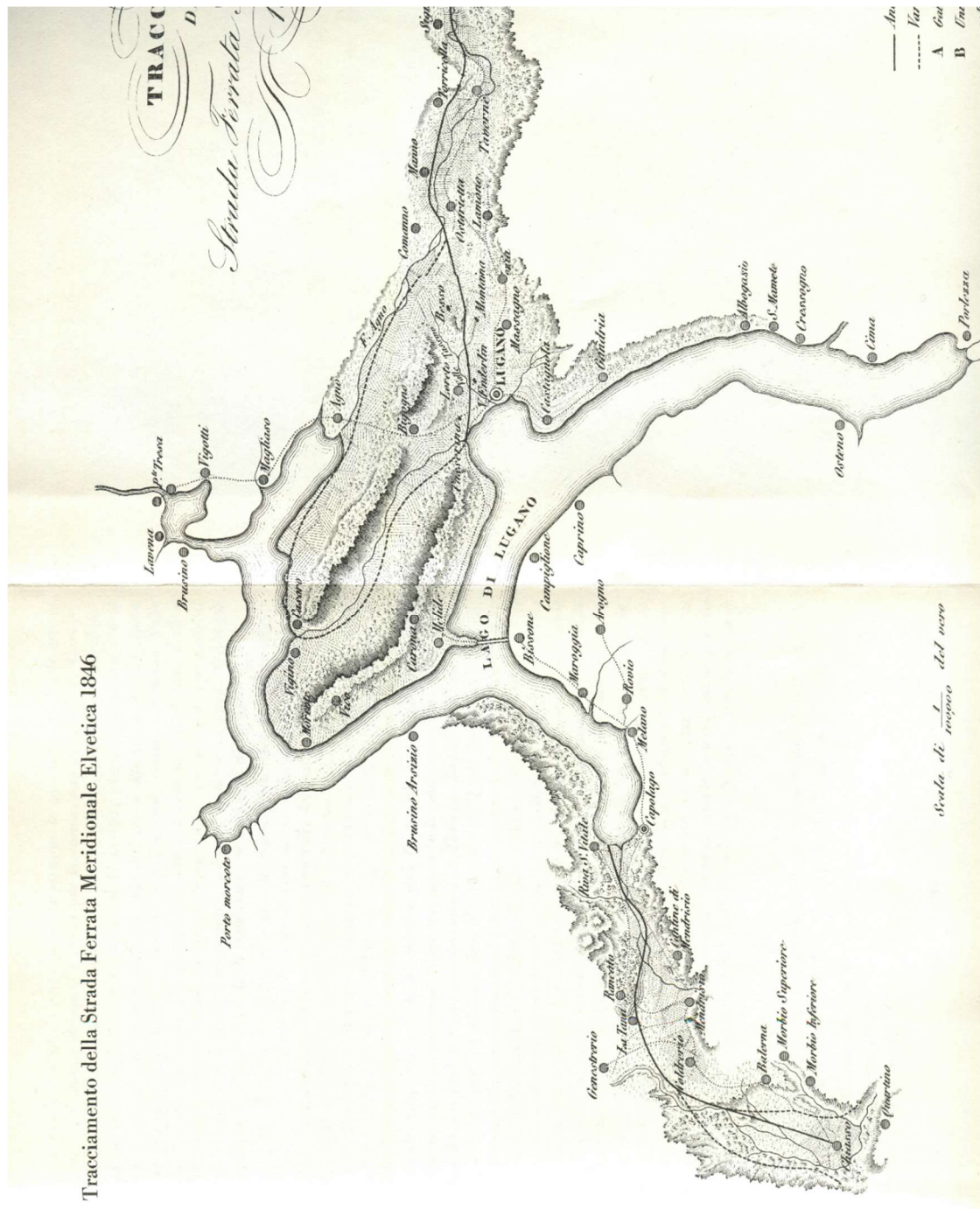
Scrive l'Antognini⁶ a proposito di due importanti varianti del tracciato ferroviario a sud di Coldrerio (vedi illustrazione alla pagina seguente):

Una si dipartiva prima dell'attuale casello ferroviario sotto Coldrerio, si spostava a destra verso “la Resegascia” evitando tutto il colle di Cereda (S. Antonio), percorreva la zona posta fra la riva destra della Faloppia ed il Penz per finire su per giù nella località detta “Pobbie”. [...] L'altra variante prevedeva una linea che si sarebbe staccata a sinistra dell'attuale casello ferroviario di Coldrerio e, scendendo verso la “Rana”, avrebbe percorso i prati posti fra la Roggia di Boffalora e la Breggia, avrebbe poi attraversato questo torrente dopo il ponte per Vacallo, e, percorrendo la riva sinistra della Breggia, attraverso Maslianico e Mornello, avrebbe raggiunto il Lago di Como a Tavernola. (Quest'ultima ipotesi fu scartata definitivamente solo nel 1873)

Fosse stata realizzata questa seconda variante avremmo avuto sul nostro territorio la linea del Gottardo e probabilmente avremmo potuto leggere una storia più ampia per quanto riguarda le nostre dogane.

6) I. Antognini – Pagine di storia chiassese – 1988, vol III, pag 153

Il documento n. 21, purtroppo non datato, citato dall'Antognini riporta la relazione dei progettisti del *Porto di Tavernola collegante la stazione internazionale di Chiasso con il Lago di Como*.⁷ La costruzione di un porto a Tavernola come sbocco sul Lario di una linea ferroviaria era pensata qui per migliorare il traffico all'interno della città di Como e per unire la stazione internazionale di Chiasso con la progettata idrovia collegante il Lario con il Canale navigabile Milano – Venezia (evidentemente non se ne fece nulla!).



Estratto "Tracciamento della Strada Ferrata Meridionale Elvetica 1846" in I. Antognini- Pagine di storia chianese - vol III, pag 160

7) Isidoro Antognini- Pagine di storia chianese - vol III, pag 273

LA DOGANA DI PIZZAMIGLIO FRA GLI ANNI CINQUANTA E SESSANTA DEL XX SECOLO

Sul CdT del 22 gennaio 2025 è apparso un articolo dal titolo “Per i benzinai è la fine di un’epoca. Il mercato di frontiera è collassato” in cui si può leggere tra l’altro: *La crisi delle stazioni di servizio in Ticino ha raggiunto proporzioni gravi, segnando quella che sembra essere la fine di un’epoca. [...] Dal 2019 ad oggi il Ticino ha visto una riduzione del 40% delle vendite di carburante. [...] Un calo che si trasforma in una vera e propria ecatombe per le stazioni di servizio di frontiera, alcune delle quali registrano flessioni fino all’80%. [...] il peso schiacciante della crisi si avverte soprattutto lungo la frontiera sud, dove la clientela italiana – inclusi i lavoratori frontalieri – ha trovato nei prezzi più bassi del carburante oltre confine una valida alternativa. [...] Il fenomeno ha trasformato il Ticino in un deserto del carburante e alimentato un paradossale turismo inverso: persino gli svizzeri si dirigono verso l’Italia per fare il pieno.*



Archivio Edo Pellegrini

Pizzamiglio, trovandosi direttamente a ridosso del confine con l’Italia, è stato uno dei centri del commercio di frontiera negli anni di massimo sviluppo del fenomeno. Lunghissime colonne di automezzi in attesa davanti alla dogana hanno creato grossi problemi alla popolazione residente e importanti guadagni ai gestori delle pompe di benzina e dei negozi annessi.

Grazie al ritrovamento di parecchi documenti, raccolti sotto il titolo “Progetti Dogana nuova a Pizzamiglio” e rinvenuti dalla figlia Daniela tra le carte di Walter Castagno, possiamo ricostruire alcuni momenti di quel periodo e seguire lo sviluppo della dogana nell’intento di adeguarsi alla situazione. La lettura di articoli di stampa mi ha poi permesso di meglio illustrare la situazione nel periodo compreso fra gli anni Cinquanta e Sessanta del secolo scorso.

Antognini⁸⁾ ci racconta come la strada che collega Chiasso a Pizzamiglio sia nata faticosamente dopo aver superato ostacoli burocratici non indifferenti: Vacallo si oppose per quasi un decennio alla sua realizzazione, ma anche a Chiasso il progetto fu parecchio osteggiato: lì fu votato due volte dal Consiglio comunale negli anni 1910 e 1911 e fu oggetto di referendum e di successivo rigetto nella votazione popolare. Ciò condusse alle dimissioni in massa dei Consiglieri comunali del Gruppo di maggioranza "Chiasso – Liberale" che vennero poi ritirate in seguito alla presentazione e accettazione di un'iniziativa favorevole alla costruzione della strada. Finalmente la strada fu aperta nel 1912 con la posa di un ponte in ferro sopra la Breggia in zona Corni.^{8bis)}

Lo sviluppo del traffico motorizzato nella zona di confine obbligò le autorità comunali, cantonali e federali ad adeguare sia la strada di avvicinamento al valico, sia il valico stesso.

Il Foglio Ufficiale del Cantone Ticino del 9 agosto 1955 dà conto di una risoluzione del Consiglio di Stato relativa alle opere di correzione della strada a Pizzamiglio per le quali è prevista una spesa complessiva di 101'000 fr. L'opera è approvata visti *la pubblica utilità e l'interesse speciale che essa riveste per il Comune di Vacallo e per il servizio doganale in relazione allo sviluppo turistico ed alla sicurezza del traffico.*

Nei medesimi giorni il Comune di Maslianico esprime *tutto il suo interesse all'ampliamento del valico di Pizzamiglio* assumendosi le spese per l'allargamento del fondo stradale. Insisterà pure perché le competenti Autorità completino *l'ampliamento della Dogana mediante la costruzione di un nuovo fabbricato di fronte a quello esistente.*

Nel febbraio 1956 il Municipio di Vacallo scrive al presidente dell'Amministrazione provinciale di Como a proposito del *Valico doganale di Maslianico/Pizzamiglio con collegamento diretto (800 m) alla nuova camionabile che, proveniente dalla Dogana di Brogeda passa dalla periferia di Chiasso in direzione di Campione d'Italia e Lugano.* Nello scritto si ricorda come il Dipartimento cantonale delle costruzioni *abbia provveduto a sistemare la nostra strada che da Pizzamiglio porta a Chiasso congiungendo così il Valico di Maslianico con la cantonale e la futura autostrada.* Si tratta ora di allargare il piazzale doganale di Pizzamiglio per facilitare il passaggio da uno Stato all'altro: per questa operazione si chiede la collaborazione sollecita dell'Italia. Nel medesimo scritto si assicura che *le Autorità svizzere provvederanno immediatamente alla sistemazione del piazzale antistante la Dogana, all'abbassamento del livello stradale e alla costruzione di un nuovo stabile doganale. Il Dip. Costruzioni provvederà inoltre all'asfaltatura della strada che da Pizzamiglio porta a Vacallo facilitando così un eventuale smistamento del traffico di questo valico.*

8) Isidoro Antognini- Pagine di storia chiassese - vol II, pag 167

8bis) R. Camponovo – Batti e ribatti, ecco la strada Chiasso-Pizzamiglio – ricerche storiche, sito informatico Comune Vacallo

Il 10 febbraio 1956 l'ampliamento della dogana di Pizzamiglio diventa un "Tema d'attualità" per il giornale comasco "La Provincia" che presenta pure un disegno illustrativo dei lavori previsti.



Nell'articolo si mette in evidenza l'importanza del valico di Pizzamiglio quale collegamento tra la zona lariana e il Mendrisiotto. Si sottolinea l'impossibilità (del momento) per i servizi doganali di operare su due linee (l'una in senso inverso dell'altra) a causa della ristrettezza di spazio della attuale sede stradale. Per porre rimedio a questa situazione si provvederà all'allargamento del piazzale (n.d.a: in quegli anni da Pizzamiglio passavano regolarmente anche grossi camion e pullman!) in modo da sveltire le operazioni doganali. Si passerà da una larghezza del piazzale di cinque a nove metri per assicurare alle operazioni doganali la sosta nei due sensi degli autoveicoli di grandi dimensioni e il passaggio contemporaneo di un altro automezzo. Secondo i progetti è prevista la costruzione da parte della Confederazione di un nuovo edificio per i servizi doganali e di gendarmeria per il traffico in entrata dall'Italia, mentre il vecchio fabbricato servirà per quello in uscita dalla Svizzera. Anche l'Italia dovrebbe costruire un nuovo edificio di due piani (n.d.a: mai edificato), dirimpetto a quello esistente. Tale soluzione persegue lo scopo di assicurare il lesto procedere delle operazioni di controllo sugli automezzi o persone in uscita dal nostro Paese.

Che la situazione viabilistica al valico fosse difficile l'avevano potuto capire bene anche i membri di un'importante commissione (comprendente anche l'ing. Boss della Dogana Generale a Berna) in occasione di un sopralluogo avvenuto il 5.4.1955: oltre a una lunga fila di automobili si trovarono davanti a un autotreno con rimorchio della lunghezza di ca. 20 metri: il municipale Walter Castagno, che guidava la visita, scrive in un suo rapporto: e ciò valse a spiegare meglio la situazione ai presenti.

Malgrado le migliorie apportate alle strade e al valico, la situazione divenne sempre più insostenibile obbligando le autorità a studiare e a realizzare ulteriori interventi di cui possiamo trovare traccia nei giornali dell'epoca.

Nel 1963 il Comune di Maslianico stanziò 5 milioni di lire per il potenziamento del valico di Pizzamiglio con l'apertura di un nuovo transito e relativo congiungimento stradale fino al ponte sulla Breggia che si innesti sulla futura provinciale Brogeda – Tavernola.

Intanto si pone mano alla costruzione dell'autostrada le cui necessità impongono l'adeguamento anche dei manufatti esistenti in zona.

Per far posto all'autostrada il ponte in ferro sulla Breggia venne abbattuto (scompare dalle carte topografiche nel 1966); Vacallo si trovò così collegata a Chiasso da un unico ponte, quello del Picio, che, da solo, doveva sopportare tutto il traffico veicolare. L'Autorità comunale chiede allora all'Autorità superiore che *nel progetto di sistemazione della nostra zona nel quadro della strada nazionale si mettano per base: 1- Un nuovo ponte sopra la Breggia che unisca Chiasso e Pizzamiglio; 2- Un accesso diretto alla strada nazionale in direzione di Lugano.*



Il vecchio ponte del Picio
Archivio Centro sociale



Cavalcavia di Vacallo con sistemazione
scarpate terminate – 1964
Archivio Strade nazionali - 1964

Il 7.03.1966 GdP pubblica un articolo in cui si riportano i dati relativi ai passaggi di autoveicoli alla dogana di Pizzamiglio per concludere amaramente che è inutile potenziare il valico se non si migliorano le vie di accesso.

Interminabili colonne di automezzi pesanti (autocarri con o senza rimorchio, autosnodati, autoarticolati), mescolati con vetture, in attesa di varcare la frontiera di Maslianico, hanno ostruito e ostruiscono completamente la strada nell'abitato di Pizzamiglio. Questa situazione crea disagi continui agli abitanti della zona che si trovano impossibilitati a raggiungere le loro abitazioni. I nostri operai e gli stranieri che qui risiedono, rischiano ogni sera la vita in estenuanti e pericolosi sorpassi di automezzi fermi in attesa di varcare la frontiera. [...] Si crea così una situazione di continui clamori: strombettio di clacson nelle più diverse tonalità, rombo di motori, alterchi più o meno chiassosi.

Ed ecco i dati raccolti il 9 ottobre 1964: in quel giorno attraversarono il valico 3759 veicoli. Nel momento dell'apparizione dell'articolo del GdP (pochi mesi dopo) si valutavano oltre 5000 passaggi al giorno.

	moto	auto	camion	camion con rimorchio	Camion snodati e corriere
entrate	345	1308	108	16	4
uscite	309	1171	278	182	38
totale	654	2479	386	198	42

L'articolo del GdP si sofferma poi sui lavori in corso al valico. *Dopo anni di insistenze, nell'estate del 1965 si sono iniziati i lavori di ampliamento del valico. Si sta in particolare ricostruendo la nuova pensilina destinata al traffico diretto oltre frontiera. Sul nostro territorio si sta realizzando una ampia strada di accesso alla nuova pensilina sul luogo dove un tempo si trovava il giardino della caserma.*

A Pasqua, quando i lavori saranno finiti anche su territorio italiano, *il valico avrà due accessi: uno per l'entrata in Italia, ci si servirà della pensilina nuova e del raccordo stradale che si è da poco tracciato, e l'altro – quello vecchio – per l'uscita. Si spera così di poter affrontare la prossima stagione turistica convenientemente attrezzati.*

Purtroppo (secondo il GdP) le opere eseguite non permetteranno ancora un miglioramento significativo data la situazione delle vie di accesso. L'imminente demolizione del vecchio ponte in ferro obbligherà tutto il traffico a muoversi su un'unica via: *il nuovo ponte in cemento che ha sostituito quello vecchio detto del Picio.*

Per finire, l'articolo sostiene pure l'ipotesi di collegare il valico di Pizzamiglio direttamente con l'autostrada i cui lavori di costruzione sono in corso: questa soluzione permetterebbe di *decongestionare anche il traffico attraverso le vie di Chiasso.*

Su questi concetti ritorna un articolo dello stesso giornale apparso il 5.4.1966: *Tra qualche tempo la dogana di Brogeda verrà chiusa al traffico per i lavori di costruzione degli impianti doganali del grande complesso su territorio italiano. Già è stato detto che a quell'epoca il traffico sarà dirottato su Pizzamiglio-Maslianico. Qui nascono le difficoltà: le strade di collegamento non sono adatte!*

L'immagine riprodotta sotto illustra la situazione a Pizzamiglio:



Quando passano le autobotti, specialmente se due si incrociano, il traffico diventa molto pericoloso. (GdP 20.8.1966)

Il 21 maggio 1966 si arriva finalmente all'inaugurazione della parte nuova del valico di Pizzamiglio. Scrive GdP: *Nel pomeriggio di sabato è stato inaugurato il nuovo valico di frontiera di Maslianico - Pizzamiglio riservato alle vetture che entrano in Italia. [...] Gli ospiti si sono ritrovati nella veranda appena costruita; dopo il taglio dei nastri tricolori stesi attraverso le due corsie di accesso al valico, si è aperto il grande cancello dando il via alle vetture e ai pullman che attendevano sul territorio svizzero di entrare Italia.*

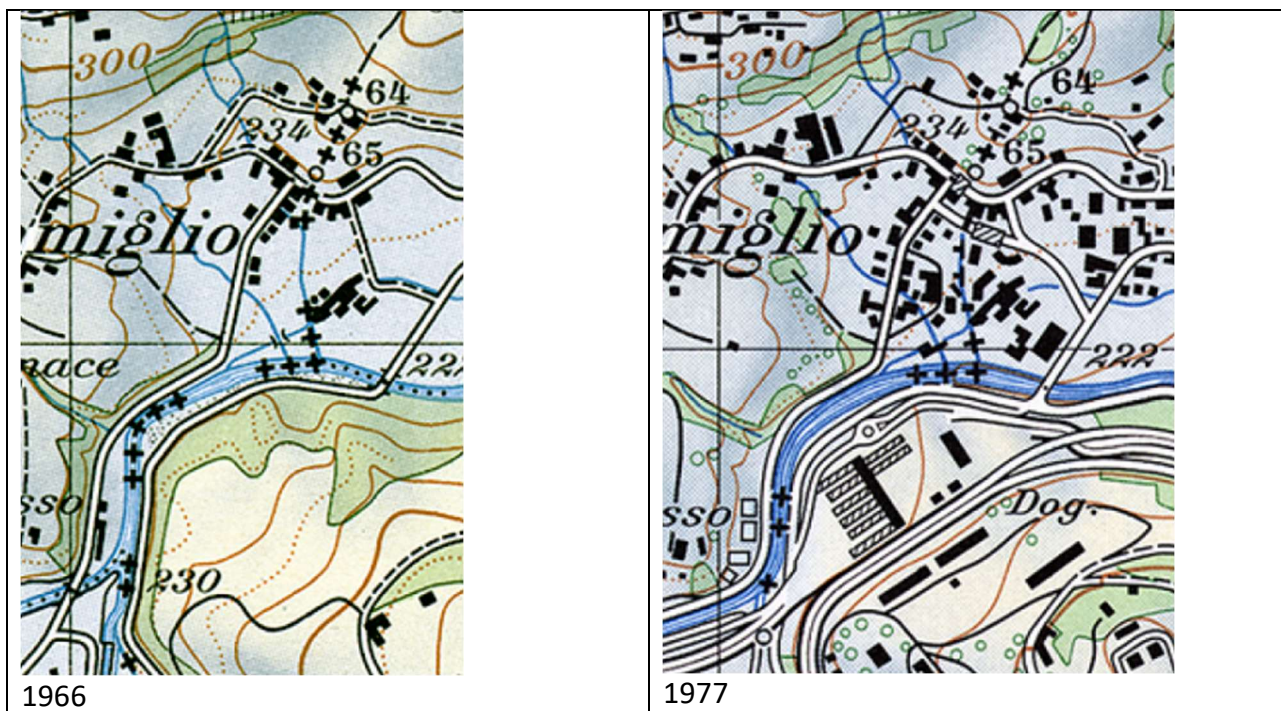
Il valico è ora sdoppiato: per l'entrata in Italia abbiamo le nuove strutture mentre per raggiungere la Svizzera *bisogna transitare dall'antiquato valico esistente benché in condizioni del tutto inadeguate all'intenso traffico che deve smaltire oggi giorno* (GdP 24.2.1967)

Il giorno prima lo stesso giornale precisava: *Le nuove attrezzature permettono di visitare contemporaneamente 18 vetture oltre a tre o quattro autotreni con rimorchio; i funzionari addetti alla dogana potranno avere a disposizione uffici decorosi e modernamente concepiti.*

Il confronto fra due carte topografiche riprodotte sotto permette di cogliere gli interventi effettuati per rendere meglio agibile la dogana di Maslianico-Pizzamiglio. In particolare si segnalano nella immagine di destra il nuovo accesso verso l'Italia e le due pensiline.

Passando da una cartina all'altra scompare il ponte in ferro sopra la Breggia e compare il prolungamento della provinciale Brogeda – Tavernola.

Sulla sponda destra della Breggia, verso Sud, è stata costruita la nuova dogana turistica di Brogeda.



Fonte: Ufficio federale di topografia

E siamo giunti alle festività di fine anno 1966. Il GdP del 12.1.1967 rileva come *l'entrata in esercizio del primo tratto di autostrada tra Mendrisio e Chiasso ha sensibilmente migliorato la situazione per il traffico in uscita, mentre invece nulla è stato fatto per snellire quello in entrata. Chi si reca in Italia nelle festività o nei giorni di vigilia non incontra grosse difficoltà. Ben altro il discorso quando si cerca di tornare a casa. Le code si allungano per chilometri e le attese raggiungono punte di alcune ore. Siamo nel periodo d'oro dei commerci di frontiera e il GdP aggiunge: il fortissimo afflusso di gente che si recava ad effettuare i propri acquisti natalizi a Chiasso ha quasi paralizzato il traffico in entrata.*

“La Provincia” da parte sua scriveva: la normalizzazione della situazione può essere ottenuta solo mediante l'apertura provvisoria - in attesa dei nuovi impianti doganali — di Brogeda nei due sensi: in entrata oltre che in uscita. [...] In questi giorni abbiamo avuto coda doppia, ore di attesa. Anche il valico di Maslianico, ancorchè ampliato, ha fatto registrare punte elevatissime di traffico dall'Italia alla Svizzera.

Le code non si formano solo in Italia; anche da noi la situazione è spesso insostenibile. *Paurosi ingorghi sul nuovo viadotto che porta a Vacallo e a Pizzamiglio: questo il titolo dell'articolo apparso sul GdP del 17.7.1967. Sabato [15.7.1967] il viadotto del Picio che porta a Vacallo e al valico di Pizzamiglio ha conosciuto un imbottigliamento pauroso protrattosi quasi ininterrottamente per tutta la mattina e il pomeriggio con la conseguenza che tutti i veicoli diretti a Vacallo hanno dovuto transitare sulla corsia di contromano.*

Nell'attesa di trovare una soluzione per il passaggio del nuovo ponte, riferisce il GdP del 7.8.1967, una delegazione di Vacallo guidata dal municipale Castagno si reca a Bellinzona per incontrare gli organi responsabili del Dip. Pubbliche Costruzioni. Preso atto della situazione, si decide di scartare l'ipotesi di introdurre dei sensi unici che dovrebbero incanalare il traffico in uscita dal valico di Pizzamiglio verso San Simone per poi farlo scendere verso Chiasso; l'autorità cantonale si impegna a creare tre corsie sulla strada che dal ponte del Picio va verso Pizzamiglio dedicandone due al traffico che scorre verso l'Italia.

Alla luce di quanto riportato sopra, è curiosa la fotografia di fianco.

Non è purtroppo possibile risalire al momento in cui è stata scattata, ma i cartelli posti all'inizio di Via Pizzamiglio parlano chiaro. A un certo momento si è fatto almeno l'esperimento di vietare il passaggio di autocarri in uscita dal valico e l'accesso alla strada che conduce a San Simone.



Archivio Luca Banfi

Durante la stagione estiva il valico di Pizzamiglio deve sopportare anche parte del flusso di turisti che hanno scelto il Bel Paese per le loro vacanze. Ecco alcuni dati pubblicati dal GdP il 14.10.1968: a Maslianico si sono vidimate 6800 carte carburante emesse all'estero per turisti diretti in Italia e ne sono state emesse 4100.

Il GdP del 13.12.1968 lancia un nuovo allarme: *Sempre più caotica la situazione a Pizzamiglio aggravata dalla chiusura della strada fra Maslianico e Ponte Chiasso*. Questo tratto di strada che costeggia la Breggia sul suo versante destro dovrà essere chiuso a causa dei lavori preparatori per l'edificazione della dogana turistica di Brogeda. Il provvedimento *necessario oltre che scontato* si ripercuoterà *negativamente sul valico di Pizzamiglio e su tutta la viabilità della zona*. Il giornale illustra la situazione pubblicando anche un paio di foto molto eloquenti.



La vettura ticinese ha dovuto invadere la corsia di contromano e addirittura salire sul marciapiede alla sua sinistra per superare la colonna diretta al valico



Il traffico TIR passerà da Pizzamiglio? Le conseguenze non potranno essere che quelle documentate da questa fotografia

Nell'intento di migliorare la situazione, ci fu chi propose di aprire anche il valico di Roggiana al traffico automobilistico. Il GdP del 7.8.1967 riconosce che la proposta di trasformare e potenziare questo passaggio comporta difficoltà, *ma vale la pena di affrontarle*. L'articolo riferisce le perplessità pubblicate sulla "Provincia" di Como. La difficoltà principale anche qui è rappresentata dalla mancanza di un collegamento stradale adeguato tra Piazza S. Stefano e Roggiana: lungo il percorso si trovano strettoie che non possono essere corrette se non abbattendo le case che le fiancheggiano. Giunti comunque al confine, dopo il piazzale fatto costruire da Maslianico nel 1903, il passaggio si restringe e la strozzatura coinvolge anche la dogana svizzera al di là del cancello. L'ampliamento del valico dovrebbe comportare sul lato italiano anche la costruzione di un edificio ben più ampio della garitta in cui si svolgono le operazioni doganali. L'articolo del GdP, pur riconoscendo le difficoltà elencate, sostiene il progetto per soddisfare le necessità del traffico locale e pendolare.

n.d.a: Morale: non se ne fece nulla!

I gravi problemi viabilistici della zona di cui abbiamo visto qualche aspetto sono durati decenni e si sono attenuati man mano con il mutare della situazione economica. Oggi non abbiamo più le colonne, ma i distributori chiudono!

DOGANA DI ROGGIANA



Gruppo davanti alla casa doganale di Roggiana – 1922
Archivio Mondelli – Campana



Guardie di confine davanti al cancello di Roggiana - 1932

Archivio Domenico Casoli

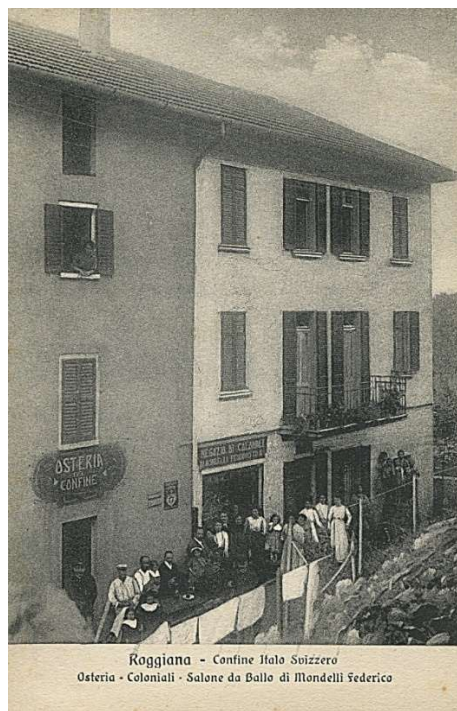
Durante il primo decennio del Novecento le Autorità elvetiche aprono diversi valichi pedonali nel Mendrisiotto: la Prella di Genestrerio, Pignora di Novazzano, il Laghetto (Chiasso / Pedrinato) e Roggiana istituito da parte elvetica nel 1905⁹.

9) Informazioni del signor Fiorenzo Rossinelli

Il GT del 16.11.1903, *spigolando il budget federale*, riporta la notizia riguardante la creazione di un ufficio doganale a Roggiana.

A Roggiana, presso S. Simone, una delle località di confine ove la sorveglianza è particolarmente difficile e dev'essere delle più attive, la costruzione di un ufficio delle dogane si impone pure, se la nuova tariffa doganale entra in vigore coi diritti più elevati che prevede. Importa qui di assicurarsi fin d'ora il possesso di un terreno da costruire, ben collocato per il servizio dei dazi. Franchi 2,000.

Gli abitanti della frazione non si accontentano dell'apertura del valico pedonale: sono impazienti di poter sviluppare i loro affari con il paese confinante e chiedono ripetutamente la creazione di un posto di riscossione. Facendosi interprete di queste richieste, il 14 maggio 1908 la Municipalità di Vacallo scrive alla Direzione dei Dazi Federali del IV circondario la seguente richiesta: *"È pervenuta al nostro indirizzo l'istanza di molti cittadini di Roggiana, Mondelli e C, allo intento di ottenere in quella frazione un posto di riscossione per pedoni. Noi alla nostra volta la trasmettiamo alle SS.LL.OO^{me} appoggiandola caldamente, perché come si è già praticato in altri comuni, si compiacciano accordare anche a quella Frazione quanto si reclama, nulla ostando per l'effettuazione di detto Ufficio di incasso per pedoni ed a dipendenza dell'Ufficio daziario di San Simone di che ringraziamo e con distinta stima ci rassegniamo.*



Roggiana – confine
Archivio Armando Perucchi

L'esecutivo di Vacallo dopo qualche giorno (il 10 giugno 1908) coinvolge anche l'Ufficio Dogana Svizzera di Chiasso affinché intervenga a sostegno dell'apertura del valico di Roggiana. Dopo aver fatto cenno allo scritto del 14 maggio 1908 riportato sopra, si illustrano i motivi che dovrebbero permettere di fare meglio notare al Lod. Uf. Superiore la fondatezza della nostra domanda. Il posto di riscossione è un bisogno, una necessità per Roggiana ed è fortemente sentita tale anche per tutta la parte alta del Comune, come pure [è] la sua notevole importanza per i Comuni di Morbio Superiore, Inferiore e Sagno.

Si fa notare come l'ufficio di San Simone [Pizzamiglio] trovasi quasi al piano della Breggia mentre i predetti paesi circonvicini giacciono a duecento o trecento metri più in alto con vie di comunicazione alquanto difficili. La Municipalità di Vacallo considera la soluzione beneficio per l'intera nostra plaga e non solo un beneficio della frazione di Roggiana. La popolazione dei Comuni sopra indicati per ragioni speciali sovente è obbligata per recarsi in Italia e per il ritorno di scendere fino a San Simone con non lievi disturbi per i tempi e per le maggiori spese.

Concludendo la Municipalità di Vacallo si fa interprete dei suoi cittadini e raccomanda vivamente di accettare benevolmente il voto della popolazione che vede l'apertura del posto di riscossione di Roggiana come una sicura necessità.

La risposta positiva a queste richieste giunge nel marzo del 1909 (vedi lettera delle Dogane svizzere, riprodotta sotto)

92.8 71

DOGANE SVIZZERE

DIREZIONE
DEL
V CIRCONDARIO

Lugano, 24 Marzo 1909

N° 14-13.
1.

Alla Lodevole Municipalità di

isp^a alla lettera _____
del 10 Giugno 1908,

V A C A L L O .

Annessi: 6.

In risposta alla stimata vostra qui contro citata, abbiamo il piacere di comunicarvi che, dietro nostra proposta, l'Autorità Superiore ha preso in considerazione l'istanza di codesta Lod. Municipalità ed ha risolto di aprire col 1^o Aprile p.v. un posto di riscossione in Roggiana, che sarà stabilito nella casa federale in cui trovasi il posto delle Guardie di confine e verrà gerito dal capo di detto posto. Quindi la strada che dai vicini paesi italiani mette direttamente a Roggiana, sarà libera anche per le merci od oggetti passibili di dazio o soggetti a formalità doganali.

Colla massima stima,

IL DIRETTORE :
[Signature]

A proposito del valico pedonale di Roggiana, Fiorenzo Rossinelli precisa:

Il posto di Roggiana, subordinato al sottosettore di Chiasso, già a partire dagli anni 50 si occupava della sorveglianza del confine da San Simone verso Sagno con un modesto effettivo; divenne poi un piccolo posto motorizzato. Negli anni 80 venne potenziato con l'aggiunta della nuova e moderna casa doganale e divenne un posto centrale; le guardie lì occupate, unitamente a quelle di Stabio-paese, sorvegliavano il confine "verde" del settore di Mendrisio che, a partire dal Serpiano, comprendeva il complesso confine di Stabio, Chiasso, Valle di Muggio, Mte Generoso sino al Sighignola comprendendo pure l'enclave di Campione d'Italia.

L'Ufficio doganale di Roggiana perde pian piano di importanza: sul foglio Ufficiale dell'11 ottobre 1985 sotto "Avvisi diversi" compare quello relativo alla sua soppressione.

Segnaliamo che a contare dal 1^o novembre 1985 verrà soppresso l'ufficio doganale secondario di Roggiana.

I pedoni provvisti di valido documento di legittimazione e senza merci saranno ulteriormente autorizzati a valicare il confine tra le ore 07.00 e le 09.00, rispettivamente tra le 16.00 e le 18.00, sulla strada Roggiana-Sant'Ambrogio.

Rossinelli sottolinea le condizioni di passaggio del confine a Roggiana contenute nell'avviso riportato sopra e segnala che le guardie avevano a disposizione l'elenco delle persone autorizzate a transitare negli orari di apertura prescritti.

Il passaggio di Roggiana fu chiuso definitivamente nel 2006. La casa doganale antica è stata venduta a privati mentre quella più recente è ancora in parte abitata da doganieri.

Il cancello, inserito nella famosa rete confinaria costruita a partire dal 1890, in Italia denominata ufficialmente "siepe metallica" e in Ticino indicata come la "ramina", rimase chiuso per anni, poi venne aperto e richiuso per motivi di salute pubblica durante la pandemia del Coronavirus; ora il passaggio è di nuovo transitabile.

DI QUA E DI LÀ DEL CONFINE

Abitanti della nostra regione avevano (e hanno) anche proprietà al di là della frontiera; durante gli anni della prima guerra mondiale il confine rese difficili i passaggi da un Paese all'altro.

L'11 giugno 1917 lo Stato maggiore dell'Armata – Ufficio informazioni fronte sud - avvisa la Municipalità che è *proibito il passaggio dalla strada promiscua fra i terreni di confine 63 e 64 che conduce da Roggiana alla Cascina a tutte le persone non munite di lasciapassare rilasciato dal nostro Ufficio.*

Lo stesso giorno la Municipalità di Vacallo scrive al Dipartimento Militare – Bellinzona la seguente lettera:

Nella frazione di Roggiana posta proprio sul confine italo-svizzero, evvi una stradina di campagna [lo Streccione] che da quell'abitato mette nei fondi sottostanti e anche nella località detta del Pizzamiglio -strada di Chiasso. Anzi parte della viuzza è anche promiscua col vicino Comune italiano di Maslianico. Essa è di grande comodità [...] sempre lasciata aperta in modo che tutti potessero liberamente transitarvi tanto per accudire alle proprie faccende campestri, quanto per recarsi nella vicina Chiasso. Non si sa per quali ragioni e per quali scopi delle Autorità militari delle nostre truppe qui accantonate è stato proibito il passo a qualsiasi persona. Unendosi ai reclami pervenuti dai cittadini, la Municipalità scrive: Anche noi protestiamo energicamente e domandiamo l'intervento delle nostre Autorità cantonali per togliere detta misura proibitiva presa inconsultamente dal predetto Comando Militare. In conclusione si sottolinea come la decisione sia incongrua: che si sappia noi non siamo ancora in stato di assedio ovverossia in zona di guerra, epperò certe misure che cadono nell'esagerato e nel ridicolo non dovrebbero essere prese.

La risposta dello Stato maggiore dell'armata arriva a stretto giro di posta. Si ribadisce quanto scritto l'11 giugno e si specifica *Tutte le persone che per motivi plausibili, che saranno da noi controllati, sono obbligati a transitare da quella strada promiscua per attendere ai lavori agricoli ecc. dovranno chiedere per iscritto un lascia-passare.* I militari giustificano la loro decisione

ribadendo che la misura è adottata per *rendere efficace il controllo politico e doganale al confine in seguito alla circolare del Dipartimento Federale delle finanze del 2 aprile u.[?]*

Il problema si trascina nel tempo. Il 15 agosto 1919 la Municipalità di Vacallo torna sul problema delle Streccione ricordando le restrizioni lì imposte durante il periodo bellico: ciò aveva obbligato i proprietari dei fondi a spostarsi su terreni privati. Ora i privati non sono più disposti a tollerare questi passaggi; si chiede quindi al Comando dei Forti del Gottardo di Airolo di togliere i divieti. Il Comando, tenuto conto del fatto che le prescrizioni militari circa il controllo delle frontiere non sono più in vigore, avvisa che dal 1° ottobre 1919 *non saranno posti ostacoli alla vostra domanda*. Ottenute le rassicurazioni da parte svizzera, bisogna ora risolvere i problemi creati dall'Italia. Qualche giorno dopo (25.8.1919) l'autorità comunale chiede alla direzione delle dogane del IV circondario di intervenire *in modo energico (eventualmente coinvolgendo anche il Consiglio Federale)* perché *si provveda a far cessare senza indugio uno stato di cose contrario agli accordi che vigono in materia di polizia di confine fra i due Stati e che è così gravemente pregiudizievole degli interessi dei nostri concittadini* alcuni dei quali possiedono fondi a Maslianico a cui non possono accedere. Si chiede se, *mentre il Governo italiano crea ai nostri cittadini angherie e difficoltà [la rete doganale italiana è stata portata all'estremo confine ed è stato precluso il passo per accedere ai loro fondi chiudendo i cancelli in essa rete praticati], si debba tuttora permettere che i coltivatori italiani di fondi posti nel nostro territorio debbano continuare a beneficiare della facoltà di accedere liberamente ai fondi stessi e di trasportare i frutti in Italia*. Lo scritto viene inviato in copia anche al Commissario di Governo in Mendrisio perché provveda in via diplomatica o di polizia.

Nella sua risposta la Direzione delle dogane ammette che la situazione, dopo la fine della guerra, è ancora anormale: *i cancelli normalmente transitabili sono ancora chiusi*. Ricorda come il passaggio sia consentito da Ponte-Chiasso o da San Simone; a breve dovrebbe riaprire anche Roggiana. Il Dipartimento cantonale di Giustizia e Polizia, da parte sua, chiede alla nostra Municipalità informazioni circa i problemi di attraversamento della frontiera da parte di commercianti, industriali, operai, agricoltori con fondi in Italia e assicura un suo intervento presso le Autorità italiane affinché agevolino i passaggi.

E per finire, vediamo un caso particolare che ha creato qualche complicazione alle Autorità doganali dei due Paesi.

In fondo al sentiero Streccione, in località Cassina, sorgeva una casa posta a cavallo del confine: questa situazione poteva creare qualche difficoltà alle autorità di sorveglianza. Il 30.10.1919 scrive la Direzione delle dogane del IV circondario: *tale fabbricato è stato escluso dalla rete doganale italiana, il cancello è chiuso*; i coloni che lì abitano per andare in Italia devono quindi passare da San Simone. Il fatto che parte della casa stia su territorio svizzero rende impossibile impedire ai medesimi coloni di consumare i prodotti dei fondi che qui coltivano; questi prodotti, se portati in Italia, dovrebbero passare per *via doganale*.

Visto come la situazione sia oggettivamente ingarbugliata e di difficile gestione da parte dei due Stati, sembra che per il quieto vivere la soluzione migliore sia quella riassunta nella frase finale dello scritto: *Così stando le cose non è il caso di prendere altre misure al riguardo*.

DOCUMENTI



La tessera di frontiera, su cui erano iscritti il nome del titolare e quello dei figli, era il documento normalmente utilizzato da chi abitava nella nostra zona per il passaggio del confine. Questo documento indicava i valichi attraverso i quali era possibile passare; per chi risiedeva a Vacallo, normalmente i passaggi erano autorizzati da Roggiana, Pizzamiglio e Chiasso.¹⁰⁾

Questi documenti sono stati utilizzati a lungo; solo chi ne era in possesso aveva il diritto di passare attraverso valichi di seconda categoria per i quali erano stati emessi.

Con il passare del tempo queste restrizioni crearono situazioni paradossali: eccone un esempio tratto dal GdP del 6.8.1969. Il giornale riferisce di un incontro fra le autorità svizzere e quelle italiane avvenuto a Erbonne con lo scopo di accertare le condizioni di transito esistenti tra questo villaggio e Scudellate. *La soluzione finale prevedrebbe l'allacciamento internazionale mediante una strada carrozzabile larga ben sei metri (sic!). L'entusiasmo per questa magnifica realizzazione è purtroppo smorzato dalla considerazione che fino al giorno in cui quest'opera non sarà realizzata il passaggio in Svizzera non sarà consentito alle centinaia di villeggianti che soggiornano in Valle d'Intelvi se non verrà abolito il tesserino di frontiera, proprio dei valichi di seconda classe.*

Il giorno seguente, 7.8.1969, sotto il titolo "Possibile e utile la riclassificazione del valico di Roggiana per decongestionare quello di Pizzamiglio" si torna a parlare della possibile trasformazione del valico di Roggiana quale valico stradale. Tra l'altro si mette in evidenza il fatto che l'attraversamento della dogana di Roggiana è consentito alle sole persone munite della "Tessera di frontiera". E il giornale commenta: *Questo tipo di documento, ormai superato da un punto di vista tecnico dovrebbe essere parificato al normale passaporto od alla carta di identità in modo da permettere il transito nei valichi minori anche a coloro che sono provvisti di questi due ultimi documenti. Si assiste infatti al paradosso che la carta di identità, senza più visti, permette l'espatrio in numerosi Paesi d'Europa attraverso i più importanti transiti mentre nei valichi minori vigono certe arcaiche disposizioni che dovrebbero essere eliminate. Se la "Tessera di frontiera" ha ancora una ragione di esistere potrà essere mantenuta, ma è altresì importante che chi ha il passaporto o la carta di identità non venga respinto ai cancelli, ma abbia la possibilità di effettuare una passeggiata oltre confine senza ulteriori formalità.*

Tessere speciali, emesse dalle cancellerie comunali e rinnovabili a scadenze regolari, davano il diritto di importare una volta al giorno i quantitativi di vino e di derrate alimentari che a norma di legge erano esenti da dazio. (Vedi documento nella pagina seguente, datato 13 luglio 1936) Anche questi documenti hanno avuto una lunga vita. In GdP del 16.10.1968 si avvisa che a partire dal 21 ottobre la Dogana di Ponte Chiasso inizierà la distribuzione annuale dei tesserini valevoli - per il 1969 - per l'importazione dei generi ammessi in franchigia.

10) Da R. Camponovo (a cura di) - Vacallo com'era, pag 113



N° ad 11/10.1

CHIASSO, 13 Luglio 1936

DOGANE SVIZZERE

Ufficio CHIASSO-STRADA

Risposta al ---

Oggetto: Tessere per l'importazione di derrate alimentari in esenzioni:

AVVISO

Allo scopo di agevolare il controllo doganale del vino e delle derrate alimentari importate in franchigia nel piccolo traffico di confine, l'Amministrazione delle Dogane, d'accordo colle autorità comunali, ha deciso d'introdurre, a partire del 1 Agosto 1936, delle tessere speciali.- Gli abitanti di Vacallo che intendono usufruire delle agevolazioni doganali accordate alle persone residenti nella zona di confine svizzera, dovranno munirsi delle tessere summenzionate, rilasciate dalla Sancelleria comunale. Le stesse hanno la validità di 3 mesi e possono essere rinnovate dall'ufficio d'emissione.-

Le tessere, emesse in base allo stato di famiglia danno diritto ad importare una volta al giorno, il quantitativo di vino e di derrate alimentari che a norma di legge è esente da dazio.- Si avverte però che per la frutta e la verdura il quantitativo massimo giornaliero è di kg 3- .

Alle famiglie di 6 o più persone verranno accordate 2 (due) importazioni al giorno. Eccezion fatta per casi speciali le persone senza economia propria (celibi) non hanno diritto alle tessere.-

PER IL MUNICIPIO: -

NB: L'emissione delle tessere avrà luogo nei giorni
....., Dalle ore alle

NOME E COGNOME DEL CAPO-FAMIGLIA: -	NUMERO delle PERSONE	No. della tessera								
		1936			1937			1938		
		I	II	III	I	II	III	I	II	III

I. G. - 1126 - 4008

- Fonti:
- DSS: Dizionario storico della Svizzera
- Swisstopo
- GdP: Giornale del Popolo
- Gt: Gazzetta ticinese
- CdT: Corriere del Ticino
- Archivio comunale di Vacallo
- Documenti Walter Castagno

Roberto Camponovo, febbraio 2025