

THOMAS CAMMILLERI

TRACCE DI CONTRABBANDO SULL'ADIGE IN ETÀ MODERNA

I processi del fondo del Magistrato Consolare di Trento

Sin dall'antichità e a tutto il XVIII secolo il fiume Adige ha rappresentato un'arteria commerciale di estremo interesse in particolare per gli scambi tra Italia ed Europa settentrionale, tanto da essere considerata sia a nord che a sud delle Alpi una porta fondamentale di accesso ai rispettivi mercati. La scelta di avvalersi del tracciato fluviale era incoraggiata dalle minori asperità rappresentate dai due principali valichi collegati a questo percorso, il passo del Brennero e il passo Resia, rispetto alle altre possibili vie di collegamento ⁽¹⁾. La fluitazione delle merci garantiva, inoltre, costi più contenuti rispetto al trasporto terrestre; quest'ultimo, infatti, risultava sovente difficoltoso a causa del cattivo stato delle strade di collegamento, costringendo i conduttori a tempi di percorrenza considerevoli a fronte di carichi limitati ⁽²⁾.

Le merci in arrivo dall'Europa settentrionale e dirette ai mercati meridionali venivano imbarcate a Bronzolo – poco a sud di Bolzano – e da qui giungevano a Verona per proseguire verso la destinazione finale ⁽³⁾. I prodotti provenienti da sud percorrevano il tragitto inverso con maggiori

⁽¹⁾ FANFANI 1977, pp. 572-574.

⁽²⁾ DEGASPERI 2012, p. 160.

⁽³⁾ Nel tratto tra Bolzano e Verona il trasporto delle merci verso meridione era privilegio degli zatterieri di Sacco, riconosciuto loro nel 1584 dall'arciduca Federico II e trasformato in feudo *vero perpetuo masculino* nel 1744. Questa corporazione era specializzata nella fluitazione del legname, sebbene con il tempo la loro attività si rivolse anche ad altre merci, imbarcate a Bronzolo e trasportate fino a Verona, con una tassa obbligatoria proprio a Sacco, dove erano i loro magazzini. Cfr. CANALI 1939, FANFANI 1977, pp. 583s.

difficoltà, trattandosi di un viaggio controcorrente che doveva servirsi inevitabilmente di animali da traino ⁽⁴⁾.

Uno dei principali beni trasportati via fiume era il legname, proveniente in grandi quantità dai boschi trentini (prevalentemente dalla Val di Fiemme) e destinato in maggior misura al mercato esterno, rappresentato innanzitutto dall'arsenale di Venezia, ma anche dalle fabbriche e dai cantieri dei centri maggiori dell'Italia centro-settentrionale (Verona, Ferrara e le città della costa adriatica) ⁽⁵⁾. Il legname, tuttavia, non era l'unico prodotto trasportato a sud attraverso il percorso fluviale: su questa direttrice transitavano, infatti, ferro e pietre, ma anche tessuti e altra merce provenienti dai mercati dell'Europa settentrionale. In direzione opposta – controcorrente, quindi – erano trasportati soprattutto generi alimentari quali frumento, mais, olio e sale ⁽⁶⁾.

Ma il fiume Adige rappresentava una risorsa di sicuro interesse anche per attività di trasporto alternative. In area trentina, invero, è testimoniata una diffusione di itinerari terrestri consacrati al transito dei contrabbandieri, che sfruttavano le asperità connesse alla conformazione geografica di questo territorio per smerciare prodotti il cui transito lungo le arterie ordinarie era precluso ⁽⁷⁾. Anche il fiume, comunque, si attestava quale percorso confacente al contrabbando, nonostante i rigidi controlli disposti dalle autorità in materia di trasporti e le difficoltà connesse alla navigazione notturna. Gli statuti di Trento raccolgono alcune disposizioni in materia di trasporto di merci sull'Adige che confermano la familiarità di questa arteria ad attività illegali e l'interesse delle autorità a contrastarle ⁽⁸⁾: il capitolo 109 del libro II dei sindici intitolato *di quelli che caricano, e scaricano, navi, rate e zatte*, disponeva, ad esempio, che si imbarcassero o scaricassero merci solamente all'interno del distretto cittadino, favorendo, in questo modo, i controlli da parte delle autorità sulle merci in transito e preservando, nel contempo, la fiscalità cittadina e del principato vescovile attraverso la salvaguardia dei dazi, che in questo modo non sarebbero stati disattesi ⁽⁹⁾. Ulteriore conferma è rappresentata dal capitolo 135 del libro I *de civile* che prescriveva che ogni anno i consoli della città nominassero un capitano dei contrabbandi

⁽⁴⁾ Il trasporto sulla direttrice sud-nord vedeva impegnate le arti nautiche di Pescantina, Rovereto e Trento. Cfr. CANALI 1939.

⁽⁵⁾ FANFANI 1977, pp. 588-590.

⁽⁶⁾ *Ivi*, p. 591. Cfr. anche CANALI 1939.

⁽⁷⁾ Cfr. VARANINI 1996.

⁽⁸⁾ In questo caso si fa riferimento agli statuti volgarizzati del 1714. L'edizione cui si fa riferimento è quella del 1983 ristampata a cura di Arnaldo Forni Editore.

⁽⁹⁾ *Statuto di Trento* 1983, p. 103.

il quale debba invigilare alli contabandi che giornalmente si fanno in condurre vini forastieri, sii al distretto, o per il distretto, i similmente in condurre fuori del Distretto le legne d'abbrugiare, over altri legnami, cerchi, botti e tutte le altre cose per statuti della città vietate ⁽¹⁰⁾.

I controlli riguardavano le merci in transito sia via terra che via fiume. Non a caso il capitolo 135 fa riferimento esplicito a vino e legname, i due prodotti commerciali basilari per l'economia di questo territorio in antico regime, sebbene le stesse disposizioni statutarie contengano indicazioni rispetto ad altre merci alle quali era comunque dedicato un marcato livello di attenzione giustificata, nella maggior parte dei casi, dalla forte richiesta interna di detti beni. Ad esempio il ferro, il cui commercio era regolato dal capitolo 92 del libro II *de' sindici* intitolato *Di non doversi trasportare il ferro fuori della Città e Distretto di Trento*, nel quale si ordinava

[...] che niuno ardisca, senza licenza del Prencipe, trasportare ferro fuori della città, e del distretto di Trento, sotto pena della perdita del ferro: e chiunque porterà ferro alla città sia tenuto manifestarlo alli signori consoli, e provveditori della medesima, sotto pena della perdita del ferro non manifestato ⁽¹¹⁾.

Tra l'altro, l'articolo in questione confermava l'utilizzo della via fluviale per il trasporto illegale del bene trattato, visto che era prevista una pena anche nel caso in cui *qualcuno porterà, nella nave, zatta, o in qualsiasi altro modo, ferro nascosto* ⁽¹²⁾.

Ancora il cuoio e le pelli prodotti in Trento, rispetto al cui commercio si esprimeva il capitolo 5 del libro secondo

accioche veruna persona di qualunque condizione si sii presumi asportare il sevo, la longia, pelli e corami, che si fa, e fanno nella città di Trento di qualunque condizione, e qualità si siino ⁽¹³⁾.

Gli statuti si esprimevano, inoltre, in merito ad altri beni il cui trasporto fuori dal distretto cittadino era inibito: la carne macellata, il sale, il pane, le candele e le biade.

È indubbio, tuttavia, che l'attenzione maggiore spettava proprio a legno e vino. Quest'ultimo, ad esempio, esercitava un ruolo preponde-

⁽¹⁰⁾ *Ivi*, p. 64s.

⁽¹¹⁾ *Ivi*, p. 99s.

⁽¹²⁾ *Ivi*, p. 100.

⁽¹³⁾ *Ivi*, p. 81.

rante per l'intera economia locale, non solo per la città di Trento ⁽¹⁴⁾. Sin dal Quattrocento, del resto, la viticoltura emergeva quale pratica agricola più diffusa sul territorio trentino, sia nel fondovalle sia in collina ⁽¹⁵⁾. E la crescente domanda di vino trentino proveniente in prevalenza dai mercati austriaco e tedesco aveva sollecitato una diffusione costante della viticoltura ⁽¹⁶⁾. Gli introiti provenienti dallo smercio del prodotto enologico erano in parte destinati al rifornimento di grano dalla Germania, e non di rado detto cereale entrava in Trentino ripagato dal vino stesso ⁽¹⁷⁾. Il prodotto enologico, insomma, risultava una voce fondamentale tanto per le entrate della città, tanto per il sostentamento dei molti centri di quest'area geografica impegnati nell'attività di produzione enologica, come confermano del resto i testi statutari e le carte di regola locali, al cui interno molta considerazione veniva riservata all'intera dimensione viti-vinicola – dalla cura e controllo delle viti allo smercio del prodotto finito – nonché alle molteplici attività e ai mestieri collegati a questo settore ⁽¹⁸⁾.

L'attenzione riservata dai testi normativi locali al vino autoctono è da ascrivere in massima parte al fatto che questo prodotto vedeva nei mercati di area tedesca l'unico sbocco possibile; rimaneva, al contrario, precluso il mercato italiano, giacché nella penisola la pratica viti-vinicola godeva di una tradizione radicata e diffusa. Il percorso obbligato verso nord indusse quindi le autorità dei principali centri trentini a rafforzare il protezionismo verso il prodotto locale, contribuendo, di conseguenza, a creare costanti dissapori tra le comunità del territorio. Tuttavia, la principale disputa per la supremazia del commercio nel settore vinario sui mercati d'oltralpe vide contrapposte per diversi decenni la città di Trento e le comunità tirolesi del Lung'Adige ⁽¹⁹⁾. Senza ripercorrere per intero le tappe dell'annosa questione che coinvolge le due realtà, giova richiamare, in quest'occasione, un provvedimento emanato dall'Arciduca Ferdinando nel 1529 e noto come *Transazione Ferdinanda*, al quale è riconosciuto un ruolo cruciale sugli equilibri commerciali di questi territori ⁽²⁰⁾. L'intervento dell'arciduca intendeva sanare la controversia in essere sin dal Quattrocento

⁽¹⁴⁾ Cfr. ALBERTI 1901; ANDREOLLI 1988.

⁽¹⁵⁾ COPPOLA 2002.

⁽¹⁶⁾ ANDREOLLI 1988.

⁽¹⁷⁾ SABBATINI 2002, pp. 293s.

⁽¹⁸⁾ Cfr. NEQUIRITO 1988; GIACOMONI 1991.

⁽¹⁹⁾ ALBERTI 1901; ANDREOLLI 1988; MENAPACE 1971; ZIEGER 1965.

⁽²⁰⁾ CAMMILLERI 2003, pp. 51-55; cfr. anche ZIEGER 1971.

tra li nostri fedeli paesi di Longo l'Adice ed Eisock ⁽²¹⁾ colli suoi consorti dall'una, e la città di Trento insieme colli comuni, che nella sua steura sono compresi, come suoi consorti dall'altra parte ⁽²²⁾.

Quale soluzione conveniente ad ambo le parti, venne disposto il contingentamento dei vini prodotti nel distretto della città di Trento diretti ai mercati settentrionali che d'ora in avanti potevano attraversare annualmente il territorio tirolese *avanti S. Giorgio*, il 24 aprile, nella quantità di *trecento e venticinque farfossi di vino, li quali ascendino al numero di seicento e cinquanta carri*, una misura quantificabile in 2600 ettolitri ⁽²³⁾. La merce cui era concesso di raggiungere i mercati settentrionali in un periodo cruciale per il commercio del vino, era tenuta comunque a seguire la strada imperiale che transitava per Lavis, al cui dazio il trasportatore avrebbe dovuto presentare una bolletta rilasciata dal *Deputato dell'Ufficio delle Bollette* (funzionario eletto dai consoli) a garanzia della provenienza del carico, senza la quale non avrebbe ottenuto il permesso di transitare per le terre tirolesi. Tra l'altro, il provvedimento imponeva alle autorità preposte un attento controllo dei passi montani e delle strade prossime al confine italiano

acciocché niuno in detrimento della camera nostra del nostro paese e della città di Trento conduca vini foresti ed italiani per le parti di là da Spor, Zambana, Pustenstein, Fassa per la chiusa di Milpoch ed altri luoghi di montagna nel detto nostro paese ⁽²⁴⁾.

Nel tentativo di salvaguardare il loro prodotto nei confronti di possibili concorrenti, trentini e tirolesi attuarono un forte protezionismo che finì per danneggiare in maggior misura proprio i principali centri di area trentina protagonisti di una produzione vitivinicola rilevante. Ad esempio, il capitolo 117 del libro dei reati criminali dello statuto della città di Trento intitolato *del vino che non deve essere condotto nella città di Trento* impedivano l'importazione, nonché il semplice transito di vino forestiero, ossia quello

non nato né raccolto nelle terre, e vigne delli cittadini, e distrettuali della città di Trento, poste, e situate fra li seguenti confini, cioè, dalle ville di Matarello, di Romagnano, e della Valsorda in su verso Trento, dal Bus di

⁽²¹⁾ Si tratta del fiume Isarco.

⁽²²⁾ BCTn, ms. 339, c. 28.

⁽²³⁾ MENAPACE 1971.

⁽²⁴⁾ BCTn, ms. 339, c. 28.

Vella, da Gardolo, dal Castel Vecchio, e da Castellieno, in dentro verso Trento ⁽²⁵⁾.

L'articolo indicava in premessa che detta misura era necessaria *stante che i nostri Cittadini non possono vivere di altre entrate, che di quelle derivanti dal vino* ⁽²⁶⁾. Le pene comminate ai trasgressori risultavano decisamente penalizzanti: all'ammenda pecuniaria assegnata in base alla quantità di vino trasportato i contravventori vedevano aggiungersi la perdita del carico, la confisca del mezzo su cui veniva trasportata la merce incriminata e il sequestro degli eventuali animali da soma utilizzati. Il ricavato sarebbe stato spartito tra il vescovo, il magistrato consolare e gli eventuali accusatori, ai quali sarebbe spettata la metà dei beni confiscati ⁽²⁷⁾.

Per sopperire a tali impedimenti si diffuse il fenomeno del contrabbando, unico sistema per aggirare i controlli delle autorità trentine e tirolese ed evitare le imposizioni fiscali o il blocco del carico. L'attività di contrabbando del vino sfruttava, di norma, itinerari terrestri, come nel caso della strada di Palù acquistata dalla comunità di Pergine per consentire il trasporto di vino perginese e veneto verso i mercati del nord aggirando la via ordinaria che costeggiava il fiume Adige ⁽²⁸⁾. Tuttavia, presso l'Archivio storico del Comune di Trento, nel fondo del Magistrato Consolare, si possono consultare gli atti relativi ad alcuni processi la cui lettura testimonia come l'attività di contrabbando di vino non di rado si avvalsesse anche delle acque del fiume Adige ⁽²⁹⁾.

In realtà, già nel corso del XVII secolo gli ambasciatori trentini si

⁽²⁵⁾ *Statuto di Trento* 1983, p. 167.

⁽²⁶⁾ *Ivi*, p. 166.

⁽²⁷⁾ *Ivi*, p. 167.

⁽²⁸⁾ CAMMILLERI 2003.

⁽²⁹⁾ Il fondo del Magistrato Consolare di Trento conserva 303 fascicoli di atti processuali di vario argomento: i processi istruiti in materia di contrabbando rappresentano una sezione consistente, un discreto numero dei quali riguarda nello specifico i traffici illeciti sul fiume. La consultazione di questi incartamenti processuali consente di ricostruire un iter articolato in una serie di passaggi rapidi e sistematici: generalmente il processo veniva avviato sulla base di una denuncia presentata dal procuratore civico o da altro ufficiale cittadino, talvolta su istanza di un accusatore al quale era riconosciuta l'assegnazione di una parte dell'eventuale multa comminata. All'indomani della denuncia venivano convocati inquisito e testimoni e si procedeva alle udienze preliminari. Dopo aver raccolto una quantità sufficiente di prove e testimonianze veniva pronunciata la sentenza, di rado venivano concessi tempi ulteriori per la preparazione della difesa (in caso di concessione non superavano, comunque, i tre giorni). Di norma, la condanna consisteva nella confisca del bene trasportato, in una pena pecuniaria di entità variabile e nel pagamento delle spese processuali; in caso di assoluzione dell'inquisito la corresponsione delle spese processuali risultava comunque a suo carico.

affrettavano a negare, in un loro intervento presso le autorità di Innsbruck a difesa della libera fluitazione del vino trentino sull'Adige, l'esistenza di transiti illegali di prodotto enologico sul fiume Adige, dato che le imbarcazioni non erano in grado di raggiungere velocità tali da poter passare inosservate agli addetti del dazio di Lavis e alle altre postazioni di controllo situate lungo il tragitto. Inoltre, sempre secondo gli ambasciatori trentini, eventuali contrabbandieri che avessero provato a risalire il fiume verso nord trasportando vini di provenienza meridionale si sarebbero dovuti cimentare con un trasporto fluviale di risalita, difficile e lento anche in condizioni normali per la necessità di trainare per tutto il tratto o quasi i burchi ⁽³⁰⁾ con buoi o cavalli ⁽³¹⁾. Le dichiarazioni rilasciate dai rappresentanti trentini sono di fatto smentite dalle attestazioni dei già citati processi criminali.

Al 1719, ad esempio, risale un procedimento istruito *occasione vini elevati super zata* ⁽³²⁾. Il *cavalère della corte Pretoria* Antonio Salvini compariva davanti ai consoli di Trento per denunciare il trasporto via fiume su un'imbarcazione proveniente da nord di una botte della misura di 3 orne di vino e di ulteriori 2 barili dal contenuto non noto. Tale carico, rinvenuto su una zattera che trasportava legna da ardere, contravveniva *li privilegi di questa città*: l'accusatore, quindi, avanzava istanza affinché

sopra di ciò sii inquisito, castigati li zateri conduttori di simil vino, et ad esso assignato la sua parte ⁽³³⁾.

A conclusione della sua deposizione, infatti, l'accusatore chiedeva che gli fosse corrisposto un compenso una volta terminato il processo, come disposto del resto dagli stessi statuti cittadini ⁽³⁴⁾. I trasportatori del carico incriminato, fermati immantinente dalle autorità e interrogati, erano zatterieri di Sacco, avevano caricato, a loro dire, la botte a Bronzolo per conto di Graziano Bonfioli che intendeva recapitarla alla sua famiglia a Sacco. Questo servizio era già stato svolto in passato per conto di altre persone. Alla domanda se fossero al corrente del divieto di far transitare vino attraverso il distretto di Trento, gli zatterieri asserirono di non esserne a conoscenza. A tal proposito veniva allegato al procedi-

⁽³⁰⁾ Con il nome di burchi venivano indicate le imbarcazioni utilizzate per il traffico mercantile sul fiume Adige, FANFANI 1977, p. 588.

⁽³¹⁾ ALBERTI 1901, p. 211.

⁽³²⁾ ASCTn, *Fondo Magistrato Consolare*, 4376 *Processus formatus occasione vini elevati super zate*.

⁽³³⁾ *Ivi*, cc. 2r-2v.

⁽³⁴⁾ *Statuti di Trento* 1983, p. 167.

mento un proclama *in materia de vini, vernazze ed acquavite forestieri* del 27 gennaio 1719, che ribadiva il tenore degli statuti di Trento in materia vinaria, riconoscendo, inoltre, come contrabbando qualsiasi trasporto di vino non accompagnato dalla patente necessaria, nonché dalla dichiarazione di aver pagato i dazi ⁽³⁵⁾. Il proclama affermava, inoltre, che era sottoposto alla pena anche il trasportatore di vino forestiero per conto di terzi. Questo provvedimento richiamava una *Clementissima deliberazione della Sua Maestà Cesarea Cattolica delli 28 ottobre 1718* nella quale, in verità, si equiparava il vino trentino a quello tirolese, riconoscendone l'esenzione dal pagamento dei dazi. Il giorno successivo il figlio del Bonfioli, Giovanni Maria, si presentò a palazzo civico per conto del padre per dichiarare che detto vino, proveniente da Bronzolo, dove era stato anche prodotto, serviva per rifornire la sua famiglia a Sacco in un anno di scarsa produzione locale, presentando, nel contempo, istanza di rilascio delle persone, della zattera e del carico incriminato.

La sentenza finale, pronunciata il 22 dicembre 1719, assolse gli zatterieri, riconoscendo come il vino trasportato fosse prodotto in territorio tirolese, quindi esente da dazio. In aggiunta il Bonfioli aveva presentato alle autorità la documentazione necessaria che attestava il corretto transito. Gli zatterieri furono comunque obbligati al pagamento delle spese processuali. Questo processo, terminato con l'assoluzione degli accusati, risulta comunque significativo, attestando quanto fossero fitti i controlli rispetto ai transiti che avvenivano lungo il fiume, probabile segnale, questo, di un frequente sfruttamento di questa arteria per i commerci illeciti.

Come detto, il vino non era l'unico prodotto sottoposto a vigilanza costante e rigorosa. Un altro bene di primaria importanza per l'economia trentina era il legname, ricavato in grandi quantità nei boschi di quest'area e nei confronti del quale la domanda esterna per le opere cantieristiche e di edilizia era molto sostenuta, come abbiamo ricordato in precedenza ⁽³⁶⁾. Il bosco, del resto, risultava un bene precipuo in un'economia di montagna quale quella trentina ⁽³⁷⁾. E la rilevanza del prodotto boschivo era riconosciuta dalle stesse autorità di antico regime: sin dalla seconda metà del XVI secolo, ad esempio, il principe vescovo emanava periodicamente direttive a tutela del legname locale.

⁽³⁵⁾ ASCTn, *Fondo Magistrato Consolare*, 4376 *Processus formatus occasione vini elevati super zate*, c. 14r.

⁽³⁶⁾ Cfr. SABBATINI 2002.

⁽³⁷⁾ COPPOLA 2002.

Per il trasporto di questo bene, come noto, l'arteria principale era rappresentata dal fiume Adige, nelle cui acque veniva convogliato il legname proveniente dalle valli laterali attraverso gli affluenti (l'Avisio, il Noce, il Leno) ⁽³⁸⁾. Le entrate derivanti dal suo commercio erano cospicue per i diversi soggetti coinvolti: da una parte le comunità che godevano delle concessioni relative allo sfruttamento dei boschi, dall'altra la fiscalità principesca che beneficiava degli introiti dei dazi, infine le figure professionali che provvedevano al trasporto ⁽³⁹⁾. Emergeva forte, quindi, l'esigenza di proteggere la legalità rispetto al commercio di questo prodotto, in particolar modo da parte del principato vescovile e della città di Trento, che dovevano tutelare gli introiti garantiti dal dazio del ponte di San Martino, calcolato in base alle dimensioni del legname in transito, ma anche a seconda della sua varietà. Proprio questo aspetto legittima l'importanza riconosciuta al prodotto boschivo dagli statuti della città di Trento, che, tra le altre cose, impedivano il trasporto fuori dai confini del legname proveniente dai boschi del distretto, fosse esso legno da ardere, da costruzione o prodotto già lavorato (ad esempio, cerchi o doghe). Il tenore delle disposizioni statutarie era, inoltre, confermato periodicamente dai provvedimenti emanati in materia dalle autorità locali. È il caso, ad esempio, di un proclama datato 18 luglio 1750 che imponeva ai locatari del taglio della Selva di Gola, che avevano acquisito i diritti di sfruttamento del bosco della località in questione, di non condurre la legna di larice fuori dalla pretura prima di tre mesi dal taglio, durante i quali l'acquisto era prerogativa dei residenti del distretto di Trento. Passato il trimestre, questa legna poteva essere venduta anche a forestieri e condotta fuori dalla pretura ⁽⁴⁰⁾. Al proclama in questione si fece riferimento nel corso di un processo istruito contro Stefano Prumer, mugnaio di Ravina, accusato di condurre legno di larice fuori dalla pretura di Trento in elusione della normativa in materia. Il procedimento in questione, il cui incartamento è conservato nel fondo del Magistrato Consolare, prendeva le mosse da una querela presentata dal *cavaliere Tovaia* il giorno 26 gennaio 1751. Durante la sua audizione presso il Palazzo civico l'accusatore riferiva come notte tempo

alcuni di Ravina si facino lecito di tradurre legna e borre all'Adige per farla passare a seconda del detto fiume su l'aqua fuori della Pretura ⁽⁴¹⁾,

⁽³⁸⁾ FANFANI 1977, p. 588.

⁽³⁹⁾ SABBATINI 2002, p. 293.

⁽⁴⁰⁾ ASCTn, *Fondo Magistrato Consolare*, 4394 *Processus formatus contra Stephanum Prumer molitorem a Prato Ravine causa et occasione contrafactionis proclamati inibi-benti extractionem lignaminum tam ab igne quam ab opere*, c. 4r.

⁽⁴¹⁾ *Ivi*, c. 1r.

e dichiarava di avere notato una quantità di legname già pronto per il trasporto lungo la riva dell'Adige. A conclusione della denuncia presentata alle autorità, il delatore richiese il compenso a lui dovuto *a tenore dela lege e proclami* (42). Accertata la fondatezza della querela, il magistrato dispose il sequestro del carico incriminato e convocò il proprietario della merce, il mugnaio Stefano Prumer. La difesa impostata dal Prumer poggiava sul fatto che la legna sequestrata rispondeva ai requisiti previsti dal citato proclama del luglio 1750: a suo dire, il legname cui si faceva riferimento era materiale *da opera* ed era pronto per essere trasportato e venduto fuori dal territorio della Pretura solo una volta trascorso il trimestre dalla sua condotta dal bosco alla riva dell'Adige (43). Il processo proseguì con l'esposizione dei contenuti di alcune testimonianze e la presentazione di una stima del valore del legname commissionata dal magistrato consolare a un commerciante di legna. L'incartamento preso in esame si conclude con una dichiarazione datata 10 aprile 1753 e sottoscritta dal cancelliere Alberto Gramola nella quale si rendeva noto che

furono pagate dette legne al molinaro Stefano Prumer con ragnesi 150 con che restò saldato (44).

Questo epilogo lascia intendere che l'accusato venne giudicato non colpevole, sebbene, con tutta probabilità, il legname confiscatogli non gli fu mai riconsegnato, tanto da ricevere la somma indicata nel dispositivo quale probabile risarcimento. Le spese processuali furono comunque addebitate all'inquisito, come emerge dal resoconto delle "Spese del processo formato contro Stefano Prumer" allegato all'incartamento.

Nel fondo del Magistrato Consolare sono conservati altri processi criminali in materia di contrabbando di legname sull'Adige, alcuni dei quali non presentano, però, la sentenza finale: i procedimenti giudiziari, infatti, potevano interrompersi a causa dell'irreperibilità dei teste, piuttosto che per la mancanza di prove o, al contrario, dell'esistenza di attestazioni favorevoli all'accusato. È il caso, ad esempio, di un processo celebrato tra il 23 e il 24 aprile 1754 nei confronti di Giovanni Battista Tiech di Borgo Sacco. In data 23 aprile venne fermata dal cavaliere Sebastiano Tovaia una zattera carica di legno di pino proveniente, a dire del querelante, dal distretto di Trento e diretta verso mercati esterni alla

(42) *Ivi*, c. 1r.

(43) *Ivi*, c. 3r.

(44) *Ivi*, c. 8v.

pretura ⁽⁴⁵⁾. La presentazione da parte di Giovanni Battista Tiech di una bolletta attestante l'effettiva provenienza della legna avvenuta il giorno successivo davanti al Magistrato consolare pose fine al procedimento.

NON SOLO CONTRABBANDO: ALTRI PROCESSI LEGATI AL FIUME ADIGE

All'interno del fondo archivistico relativo alla magistratura cittadina si trovano altri incartamenti relativi ad alcuni processi criminali riferibili solo in parte all'attività di contrabbando sul fiume. Si tratta, nello specifico, di procedimenti istruiti nei confronti di trasportatori che provocarono danni più o meno ingenti urtando con le loro zattere o altri natanti contro i pilastri del ponte di San Lorenzo. Lo stesso statuto di Trento, al capitolo 102 del libro II, trattava la questione *del legname che urta nel ponte dell'Adice, acciò quello, fabbricato con grandissime spese, non venga distrutto* ⁽⁴⁶⁾. Gli incidenti legati al ponte non di rado erano attribuibili all'attività di transito notturno sul fiume di merci proibite; tuttavia il contrabbando non sempre era alla base di tali sinistri. Tra l'ottobre del 1793 e il marzo del 1794, ad esempio, venne celebrato un processo che prendeva le mosse dal rinvenimento di una zattera carica di sale sotto il ponte di San Lorenzo a Trento ⁽⁴⁷⁾. Il sale, invero, era spesso protagonista di attività illecite di commercio. In passato questo prodotto era fondamentale per il suo ruolo insostituibile nella lavorazione e nella conservazione dei generi alimentari e di altri prodotti, nonché quale integratore per l'alimentazione degli animali da allevamento. Il sale proveniente dal nord (ad esempio, dalle miniere di Hall) sfruttava l'itinerario atesino, navigando da Bronzolo verso i mercati italiani. Di contro, il sale marino percorreva la via del Po, del Mincio e passando per il lago di Garda, risaliva da Torbole e Nago fino al porto di Borgo Sacco da dove veniva imbarcato su barconi trainati da cavalli per raggiungere via fiume Trento e Bolzano ⁽⁴⁸⁾. Il sale proveniente dal Tirolo era monopolio del principe; allo stesso modo il sale che seguiva la direttrice inversa apparteneva agli stati di provenienza. Questo bene rappresentava, quindi, una fonte di introiti irrinunciabile per i governi, tanto che i controlli sul suo commercio risultavano piuttosto rigorosi. Tuttavia il concorso di alcuni

⁽⁴⁵⁾ ASCTn, *Fondo Magistrato Consolare*, 4394 *Processo per una zatta di legna*, c. 1r.

⁽⁴⁶⁾ *Statuto di Trento* 1983, p. 102.

⁽⁴⁷⁾ ASCTn, *Fondo Magistrato consolare*, 4386 *Inquisizione sopra una zattera ritrovata attraverso le pille del ponte di S. Lorenzo di questa città*.

⁽⁴⁸⁾ DEGASPERI 2012, pp. 156-174.

fattori, quali il prezzo elevato del prodotto e i consistenti dazi a cui questo era sottoposto, oltre al fatto che la sua filiera commerciale risultava decisamente lunga ed economicamente dispendiosa, favorì un'attività di contrabbando diffusa. I traffici illeciti relativi al sale seguivano, di norma, itinerari terrestri secondari: il prodotto proveniente da Hall, ad esempio, seguiva un percorso che transitava per il passo Palade e la Val di Non, dopo aver superato il passo del Brennero, il passo Giovo e dopo aver raggiunto Merano ⁽⁴⁹⁾. Questo itinerario era utilizzato anche in senso opposto per condurre oltre altri prodotti provenienti da sud.

La lettura dell'intitolazione dell'incartamento concernente il ritrovamento della zattera e l'informazione del reperimento a bordo di un carico di sale lasciava intendere di un processo istruito in seguito a un tentativo di contrabbando non riuscito. La lettura dell'incartamento fa emergere un contenuto diverso e particolare: si tratta, infatti, di un procedimento relativo al danneggiamento del ponte di San Lorenzo caratterizzato da sfumature peculiari che conducono a nuove prospettive di approfondimento.

I fatti narrati nell'incartamento iniziano con la relazione presentata davanti al Magistrato consolare da *Baldafrate Anghel cavaliere di questo Illustrissimo Magistrato Consolare* che esponeva come la sera del 27 ottobre del 1793

fra le ore dieci, ed undici di notte siagli riuscito ritrovare una zattera fatta di borre, assi e altro legname, carica di sacchi sessanta di sale ⁽⁵⁰⁾.

L'imbarcazione risultava abbandonata tra il secondo e il terzo pilastro del ponte di San Lorenzo. Secondo le ricostruzioni delle autorità, la zattera venne abbandonata dopo un maldestro tentativo di furto operato da due ladri che di notte cercarono di sottrarre la zattera e il suo carico dopo aver tramortito la guardia che vi badava. La merce, il cui trasporto venne subito riconosciuto legittimo dalle autorità, fu consegnata ai proprietari, mentre la zattera fu sequestrata in attesa della ricostruzione dell'accaduto, per capire se zatterieri e proprietari fossero in qualche modo colpevoli dell'accaduto per incuria e quindi condannabili secondo il capitolo 102 ricordato in precedenza. Emergeva che gli zatterieri, al loro sbarco, avevano assoldato una guardia alla quale era assegnato il compito di controllare il natante e il carico durante la notte in

⁽⁴⁹⁾ *Ivi*, p. 180.

⁽⁵⁰⁾ ASCIn, *Fondo Magistrato consolare*, 4386 *Inquisizione sopra una zattera ritrovata attraverso le pille del ponte di S. Lorenzo di questa città*, c. 1r.

loro assenza. Contravvenendo ai propri compiti, la guardia aveva passato parte della serata in una locanda con la persona che avrebbe poi tentato il furto della zattera insieme a un complice. La sentenza finale scagionò proprietari e zatterieri da qualsiasi colpa rispetto all'accaduto, pur riservando loro un ammonimento giustificato dal fatto che

stando le cose come che stano non si possono che redarguire i proprietari della zatta di mala condotta per aver essi provveduto una Guardia meno atta, e che sopraffatta era dal vino ⁽⁵¹⁾.

Anche nei confronti dei presunti ladri non venne disposta alcuna pena, dato che *non vi sono prove bastanti ad condannandum e meno alla cattura*, pur non essendoci dubbi da parte delle autorità giudicante *della mala loro qualità, essendo per divina provvidenza stati condannati al militare per altri delitti* ⁽⁵²⁾.

Questo processo introduce alcuni elementi nuovi rispetto all'argomento centrale del presente intervento: se da un lato, infatti, si attesta la presenza di figure che trovavano nel fiume una fonte di reddito aggiuntivo, come nel caso del guardiano assoldato dagli zatterieri; dall'altra emerge un ulteriore aspetto legato alla criminalità connessa all'Adige e allo sfruttamento del fiume per i trasporti, come conferma il tentativo di furto della zattera e del suo carico terminato con l'urto contro il ponte di San Lorenzo. Si tratta di aspetti di sicuro interesse, per i quali è auspicabile un'analisi approfondita in un prossimo futuro.

BIBLIOGRAFIA

- ALBERTI G., 1901 - *Sull'antico commercio del vino trentino*, in: "Tridentum", IV, Trento, pp. 15-34, pp. 61-80, pp. 113-130, pp. 193-236.
- ANDREOLLI B., 1988 - *Produzione e commercio del vino trentino tra medioevo ed età moderna*, in *Il vino nell'economia e nella società italiana medievale e moderna* (Atti del convegno di studi in Greve in Chianti, 21-24 maggio 1987), Firenze, pp. 91-107.
- BONAZZA M., 2001 - *Il fisco in una statualità divisa. Impero, principi e ceti in area trentino-tirolese nella prima età moderna*, Bologna.
- BONAZZA M., 2002 - *Fisco e finanza: comunità, principato vescovile, sistema territoriale*, in BELLABARBA M. & OLMI G. (a cura di), *Storia del Trentino: l'età moderna*, Bologna, pp. 319-362.
- BONAZZA M., 2002 - *Dazi, moneta, catasto: il riformismo nel settore finanziario*, in BELLABARBA M. & OLMI G. (a cura di), *Storia del Trentino: l'età moderna*, Bologna, pp. 363-376.

⁽⁵¹⁾ *Ivi*, c. 119v.

⁽⁵²⁾ *Ivi*, c. 119v.

- BONOLDI A., 1999 - *La fiera e il dazio: economia e politica commerciale nel Tirolo del secondo Settecento*, Società di Studi Trentini di scienze storiche, Trento 1999.
- CAMMILLERI T., *Vino e contrabbando in area trentina. Storia di tre processi e di una strada distrutta (1604-1722)*, Tesi di Laurea, a.a. 2003-2004, relatrice prof.ssa Silvana Seidel Menchi.
- CAMMILLERI T., 2012, *Vino e contrabbando in area trentina: la vicenda della strada di Palù*, in CALÒ A., BERTOLDI LENOCI L., PONTALTI M. & SCIENZA A. (a cura di), *Storia regionale della vite e del vino in Italia. Trentino*, San Michele all'Adige (Tn).
- CANALI G., 1939 - *I trasporti sull'Adige da Bronzolo a Verona e gli spedizionieri di Sacco*, «Archivio per l'Alto Adige», 34, pp. 1-130.
- CANALI G., 1950 - *Il libro della "carriera" di Trento. Materiali per un contributo alla storia dei mezzi di trasporto lungo la valle dell'Adige*, «Cultura Atesina», 4, pp. 60-67.
- COPPOLA G., 2002a - *Agricoltura di piano, agricoltura di valle*, in BELLABARBA M. & OLMI G. (a cura di), *Storia del Trentino: l'età moderna*, Bologna 2002, pp. 233-258.
- COPPOLA G., 2002b - *Il consolidamento di un equilibrio agricolo*, in BELLABARBA M. & OLMI G. (a cura di), *Storia del Trentino: l'età moderna*, Bologna 2002, pp. 259-281.
- DEGASPERI F., 2010 - *Le vie del sale nel Tirolo storico*, Trento.
- FANFANI T., 1977 - *L'Adige come arteria principale del traffico tra Nord Europa ed emporio realtino*, in *Una città e il suo fiume. Verona e l'Adige*, Verona, pp. 571-629.
- GIACOMONI F., 1991 - *Carte di regola e statuti delle comunità rurali trentine*, Milano.
- MENAPACE L., 1971 - *Vitivinicoltura e commercio vinicolo nella regione Trentino-Alto Adige*, «Economia Trentina», 20, pp. 73-81.
- MOIOLI A., 1985 - *Aspetti del commercio di transito nel Tirolo della seconda metà del Settecento*, in MOZZARELLI C. & OLMI G. (a cura di), *Il Trentino nel Settecento fra Sacro Romano Impero e antichi stati italiani*, Bologna, pp. 805-900.
- NEQUIRITO M., 1988 - *Le carte di regola delle comunità trentine*, Mantova.
- SABBATINI R., 2002 - *Manifatture e commercio*, in M. Bellabarba e G. Olmi (ed.), *Storia del Trentino: l'età moderna*, Bologna, pp. 283-318.
- Statuto di Trento (Trento, 1714)*, Bologna 1983.
- VARANINI G.M., 1996 - *Itinerari commerciali secondari nel Trentino bassomedievale*, in RIEDENAUER E. (a cura di), *L'apertura dell'area alpina al traffico nel Medioevo e nella prima era moderna*, Bolzano 1996, pp. 104-148.
- VECCHIATO F., 1990 - *L'approvvigionamento alimentare in un'area alpina tra medioevo ed età moderna*, in *Atti dell'Accademia roveretana degli Agiati*, 238 (1988), Rovereto 1990, pp. 403-434.
- VECCHIATO F., 1992 - *Sul commercio alimentare nel Trentino tra medioevo ed età moderna*, «Scienze e Cultura» 6, pp. 213-227.
- ZIEGER A., 1965 - *I privilegi di Trento per lo smercio dei vini verso il nord*, in: «Economia Trentina», 1, pp. 87-103.