

Sentieri e strade storiche
in Valtellina e nei Grigioni.
Dalla preistoria all'epoca austro-ungarica

Cristina Pedrana
ottobre 2004



Città di Sondrio

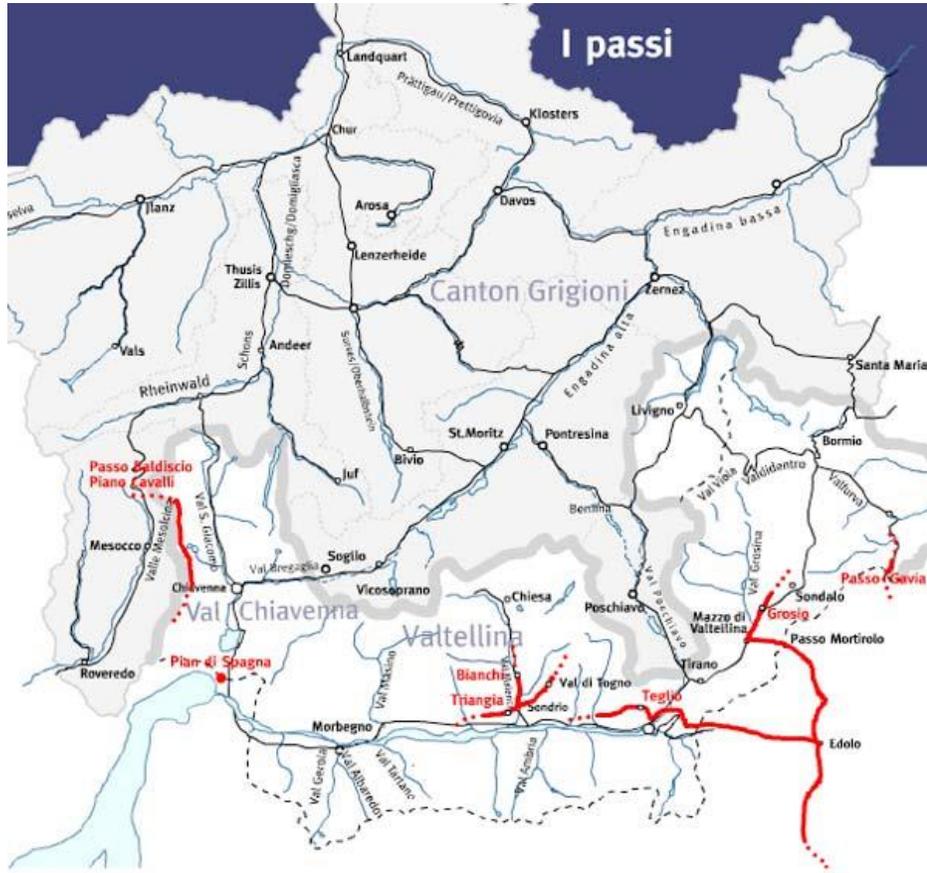


Unione Europea



Regione Bregaglia

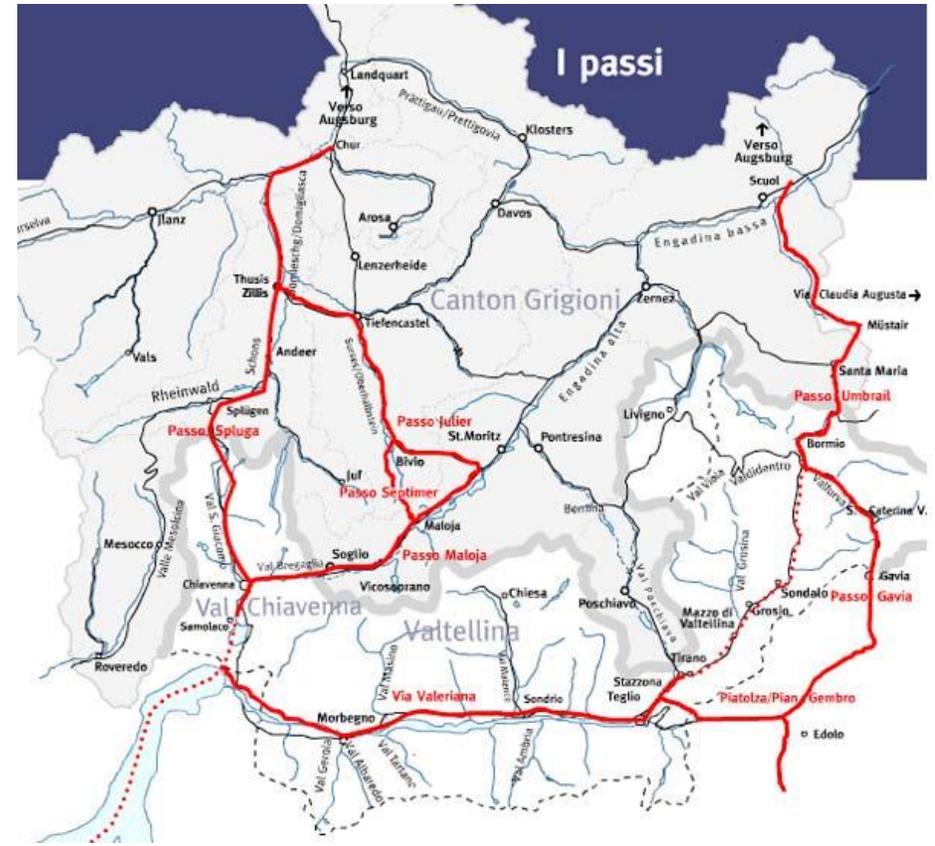
Castello Masegra e Palazzi Sali: un circuito culturale dell'area retica alpina
Progetto Interreg IIIA



Siti e percorsi prevalentemente utilizzati in epoca preistorica

Ancora tra i 25.000 e i 15.000 anni fa la Valtellina era completamente ricoperta dai ghiacci dell'ultima grande glaciazione, nel corso di un millennio iniziò il ritiro delle lingue di ghiaccio che ebbe come conseguenza il collasso dei depositi rocciosi e quindi il diffondersi di enormi frane come quella nel territorio di Flims nel Canton Grigioni.

Tra il 10.000 e il 6.000 a.C. nel cosiddetto stadio di Daun, il clima sempre più mite consentì agli uomini di cominciare a insediarsi anche nelle Alpi centrali. Dal 6000 a.C. per tutto il periodo neolitico fino al 2.200 a.C., per l'eneolitico fino al 1500, per il calcolitico fino circa al 1000 a.C. poi ancora per tutta l'età del ferro (ma anche per le epoche storiche fino alla seconda metà del XVI secolo dopo Cristo) i pascoli e le praterie si trovavano a quote molto elevate considerato che il limite dei ghiacciai era risalito fin oltre i 3.350 metri di altitudine. Dunque l'estensione molto



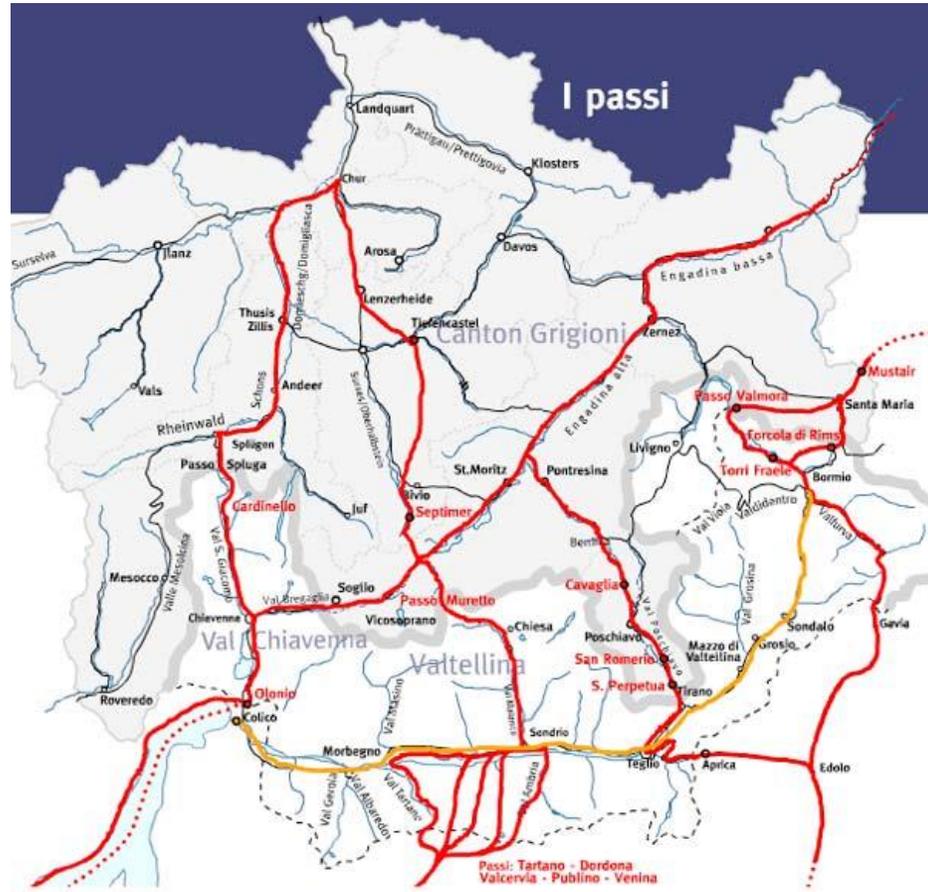
Percorsi prevalentemente utilizzati in epoca romana

Per le vie di comunicazione utilizzate all'interno delle Alpi in epoca preistorica dirette verso i grandi bacini fluviali del Nord, per quanto capillari esse potessero essere, non si può parlare di un vero e proprio sistema viario. Infatti, solo dopo la conquista romana del territorio alpino, avvenuta nel 16-15 a.C. sotto l'imperatore Ottaviano Augusto, fu istituita una rete di strade razionale ed efficiente per raggiungere con facilità il *limes* danubiano, linea di confine con i Germani.

L'imperatore, conquistate le Alpi orientali e quelle occidentali, talora in modo pacifico altre volte con violente repressioni, si trovò ad affrontare la zona centrale occupata dai Reti.

La zona, chiamata Rezia, corrispondeva all'incirca alla regione tra i laghi di Como e di Costanza, tra i passi del Gottardo e del Brennero; della popolazione indigena si sa molto poco.

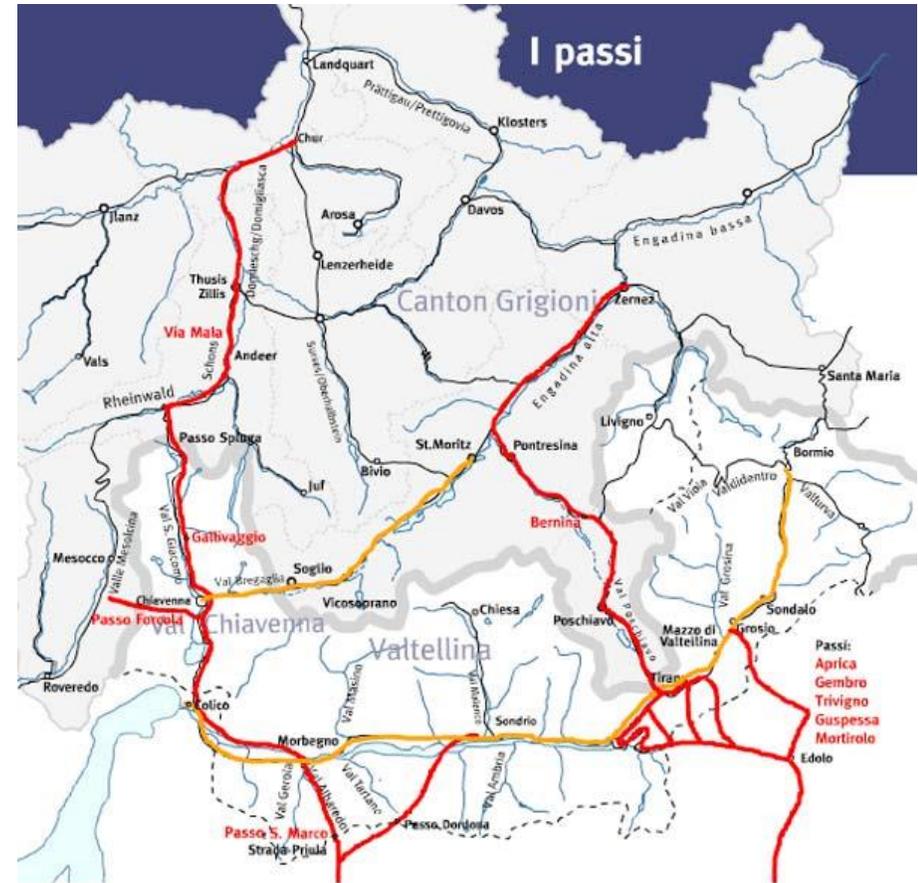
Druso e Tiberio, sotto Augusto, riuscirono a sottomettere i Reti per assicurarsi i passi alpini e forse anche per difendersi dalle loro razze. L'obiettivo strategico di raggiungere il *limes* danubiano e le



Percorsi maggiormente utilizzati in epoca medioevale e ducale

Osservando il numero e la disposizione degli itinerari segnati sulla cartina, ci si potrebbe chiedere se davvero, come risulta da vari documenti e testimonianze antiche, essi fossero tutti utilizzati durante il periodo medioevale. Molti percorsi sono paralleli, con la medesima direzione, vicini, alcuni sembrerebbero superflui, eppure va considerato che le condizioni dei trasporti dell'epoca erano tali per cui ognuno dei percorsi aveva una sua funzione e obbediva a particolari esigenze di traffico locale. Seguire con gli animali o a piedi un itinerario piuttosto che un altro, come ricorda Guglielmo Scaramellini, anche non troppo distanti uno dall'altro, poteva significare notevole risparmio di tempo e di denaro.

L'elenco di questi tracciati è lungo e probabilmente incompleto: partendo dal lato occidentale del Lario la via Regina, dopo Sorico si biforcava, a sinistra mantenendo il nome di Regina (di origine



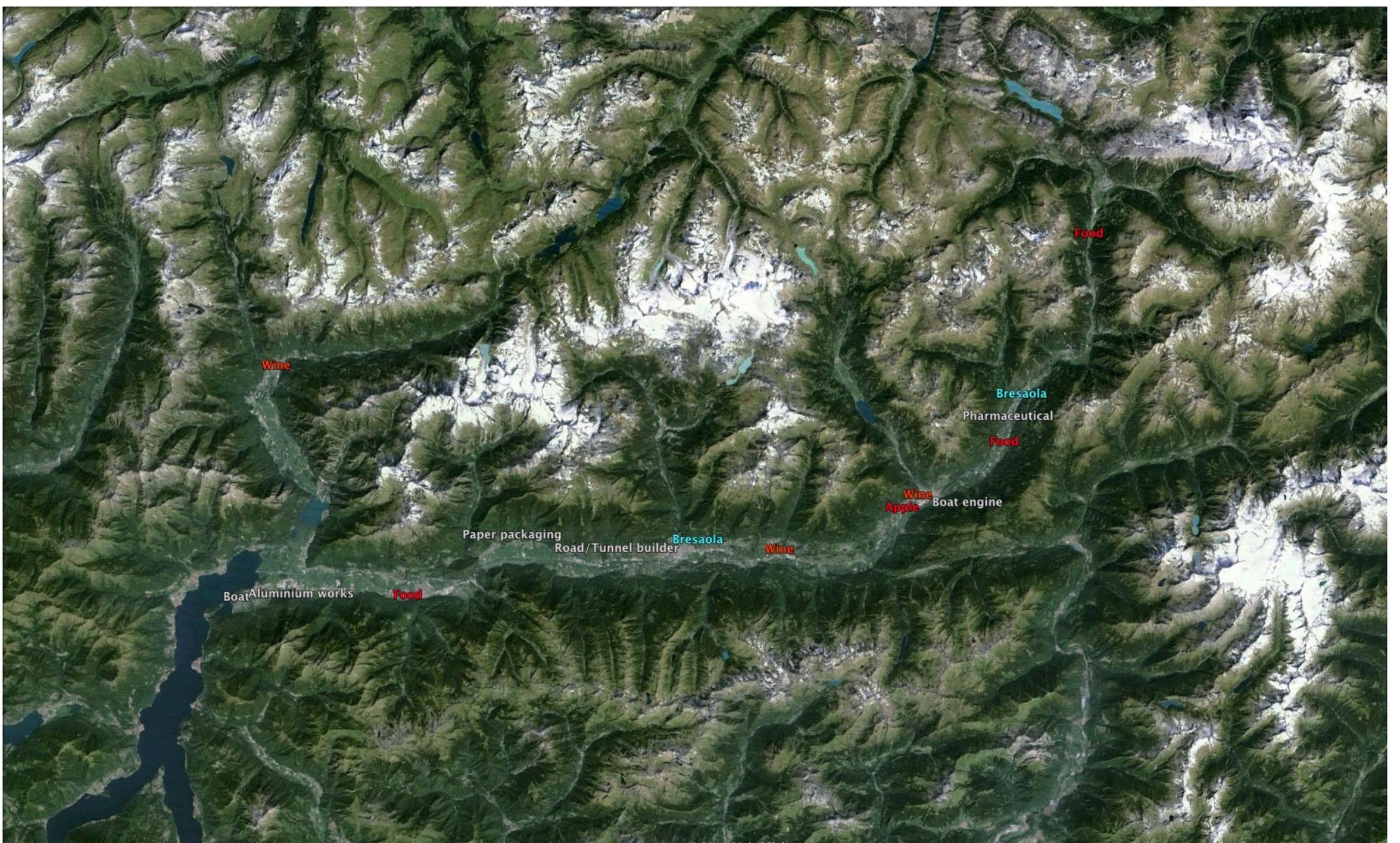
Dal XVI secolo le vie di comunicazione minori continuavano ad essere tranquillamente percorse per esercitare i piccoli traffici locali e per raggiungere i luoghi dove si tenevano mercati e fiere che, come la fiera istituita nel 1514 a Tirano, attiravano gli abitanti delle valli.

Al contrario, le strade più battute e di maggior importanza si trovarono a subire i mutamenti politici del turbolento periodo storico; le conseguenti trasformazioni territoriali furono spesso causa di cambiamenti negli itinerari. La politica di governo dei Grigioni, che dal 1512 erano signori anche di Valtellina e Valchiavenna, gli stretti rapporti diplomatici ed economici con la Repubblica di Venezia che aveva conquistato il territorio di Bergamo quasi fino al Lario, i contrasti con il Ducato di Milano e con gli Spagnoli, costituirono i più importanti motivi di modifica per alcuni dei percorsi fino ad allora molto utilizzati.



LNG
VALTELLINA
LOGISTICA
SOSTENIBILE





Wine

Food

Bresaola

Pharmaceutical

Food

Wine

Apple

Boat engine

Paper packaging

Road/Tunnel builder

Bresaola

Wine

Boat

Aluminium works

Food





Tresenda (SO), 2015

Iveco Stralis LNG truck: fuel autonomy test.



Cepina (SO), 2014

Iveco Stralis CNG truck: engine power test



LNG
VALTELLINA
LOGISTICA
SOSTENIBILE

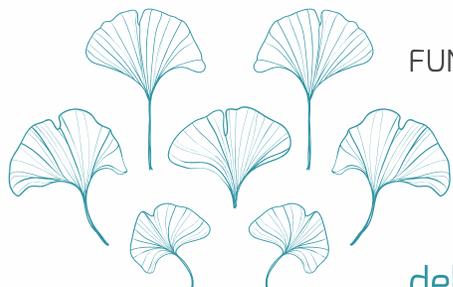



unione
del commercio
del turismo
dei servizi
della provincia
di Sondrio


FEDERAZIONE
AUTOTRASPORTATORI
ITALIANI
ASSOCIAZIONE PROVINCIALE DI BRESCIA


CONFINDUSTRIA
LECCO E SONDRIO





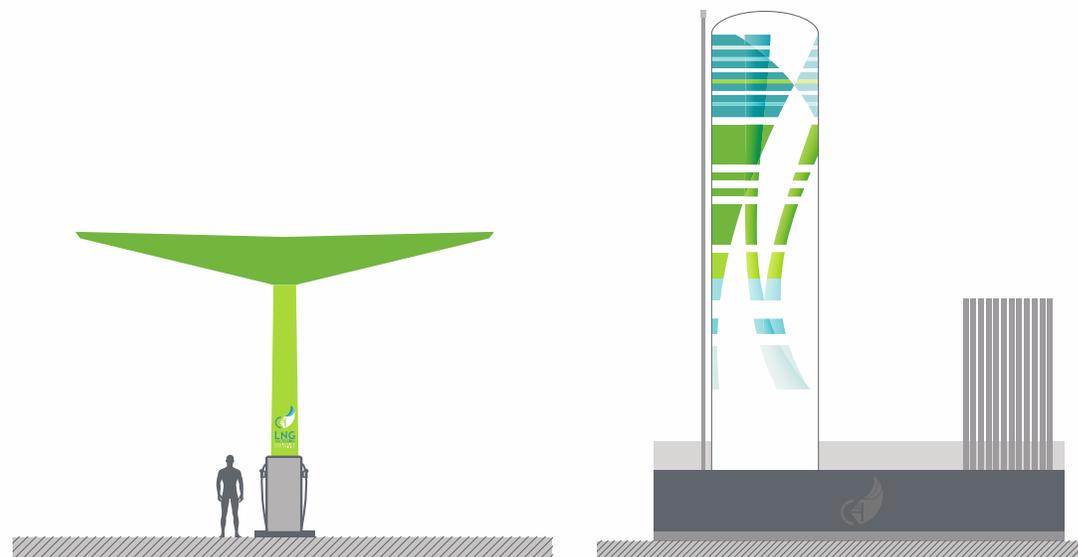
FUNZIONALE e BELLO
LO SPAZIO
SI ISPIRA
alle FORME
e ai COLORI
della NATURA

LNG
VALTELLINA
LOGISTICA
SOSTENIBILE



Al confine fra la provincia
di Como e quella di Sondrio
nasce la casa del progetto LNG.

STAZIONE LNG IDENTITÀ E TERRITORIALITÀ



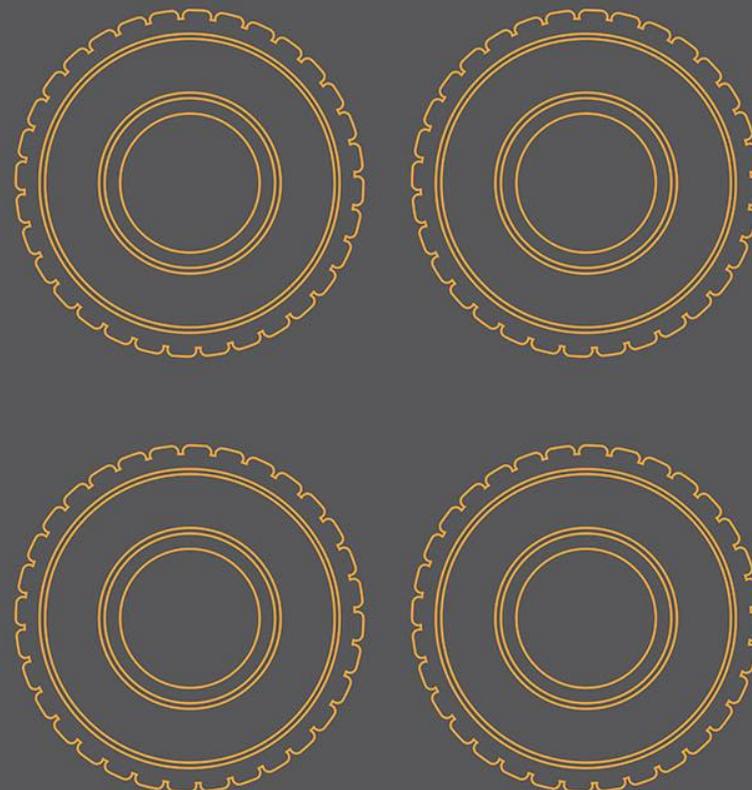
FRA I PRIMI 5 DISTRIBUTORI LNG PUBBLICI IN ITALIA,
LA STAZIONE DI GERA LARIO È STATA STUDIATA
E PROGETTATA A MISURA DI VEICOLO PESANTE.



MICHELIN 4 VITE PER UN PNEUMATICO

MENO
21,6 TONNELLATE >

DI GOMME DA SMALTIRE
GRAZIE AL PROGRAMMA
DI RICOSTRUZIONE





Velocità ed efficienza per
il progetto LNG grazie ai
semirimorchi ultraleggeri
Schwarz Müller.



LNG
VALTELLINA
LOGISTICA
SOSTENIBILE

L'INTERA FLOTTA
LNG
INQUINERÀ
MENO
DI 1 SOLO VEICOLO
A GASOLIO EURO 6

maggiori info:



La logistica sostenibile
che mira ad essere
leader in Europa.
Un grande investimento per
risparmiare nel lungo periodo.



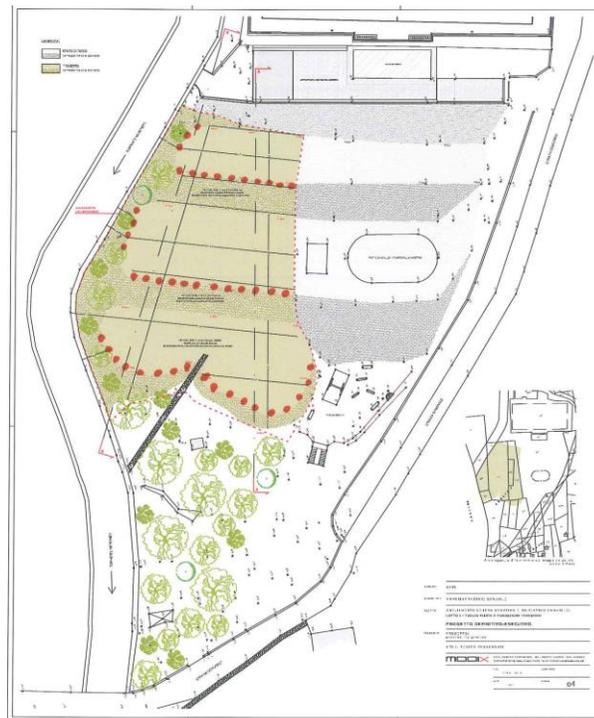
40
NUOVI ALBERI
PER OGNI VEICOLO

12 veicoli LNG su strada
nei prossimi 5 anni per un totale
di 6 milioni di km percorsi
e **480 NUOVI ALBERI** messi
a dimora in Valtellina.

Tel. +39 0342 703133
e-mail responsabile:
tito.baldelli@maganetti.com



Comune di Cino (SO)
Playground area during realization



Comune di Cino (SO)
Playground area project



Tirano (SO), 08.03.2016 – Marinoni square
Blue and white grid livery option (officially used)



Sondrio (SO), 08.03.2016 – Garibaldi square
Light blue and black grid livery option (discarded)



LNG
VALTELLINA
LOGISTICA
SOSTENIBILE

L'ETICA
CHE FA
STRADA



Il progetto nasce grazie all'intesa fra lo storico **Gruppo Maganetti** e l'acqua minerale **Levissima**, che oggi vantano la certificazione ambientale e sociale del marchio Valtellina, insieme al supporto di **Ghelfi Ondulati**, da sempre attenta al territorio.

Grazie al **Gruppo Maganetti** il progetto ha respiro provinciale, un esempio virtuoso, un nuovo servizio per tutta l'industria locale.

LEVISSIMA

LEVISSIMA
L'IMPEGNO PER L'AMBIENTE



Levissima fa dell'impegno nella salvaguardia dell'ambiente una costante. Da oggi è insieme a Maganetti nel progetto LNG.



GHELFI
GHELFI ONDULATI S.P.A. QUALITÀ E AMBIENTE



Grazie all'innovativo imballaggio brevettato, **Ghelfi Ondulati RISPARMIA 2500 tonnellate** all'anno di materie prime **riduce le emissioni di CO₂ di 5000 tonnellate** all'anno e fa viaggiare **100 camion** in meno sulle strade.



STATISTICHE GENERALI

| | |
|--------------------------|---|
| DATA INIZIO PROGETTO | 01 Aprile 2016 |
| NUMERO MEZZI | 36, 12 Iveco Stralis 330 LNG e 24 Iveco Stralis 400 NP |
| CHILOMETRI PERCORSI | 1.464.850 |
| STATO DISTRIBUTORE | In funzione dal 13 Settembre 2016 |
| EROGATO EFFETTIVO | 211.445 KG metano liquido 0 KG metano gassoso |
| STATO PIANTUMAZIONE | Cino (SO) 40 alberi Livigno (SO) 108 alberi |
| INQUINAMENTO RISPARMIATO | CO2: 4.395 KG (-26%)* NOx: 1831 KG (-51%)* PM: 850 KG (-95%)* |
| PNEUMATICI RISPARMIATI | 5.273 KG** |

* Dati calcolati teoricamente, non essendo possibile misurare le emissioni in tempo reale dei veicoli.

** Dati calcolati teoricamente, non avendo ancora gli studi prodotto dati consuntivi.