

# RODAN

## I Passi Alpini

Per parlare dei Passi Alpini occorre citarne la transitabilità e l'epoca di apertura; quindi occorre individuare quando vi fu un sentiero, mulattiera, via carrabile, e dove furono vie miste acqua-terra.

La maggior parte dei passi furono prima pedonali preistoriche, con pendenze fino a 20-40%. Tra essi si realizzarono vie mulattiere, con pendenze naturali 10-15%, sterrate o acciottolate. Poi cominciarono gli Etruschi a modificare i Passi, per renderli carrabili con pendenza 6-10%. Infine dall'età romana (ma con le ultime tecniche etrusche), si fecero le strade a tornanti, per superare le grandi pendenze montane, dove non bastavano più solo i tagli di rupi e le massicciate di livellamento.

L'età romana sviluppò grandemente la rete stradale, per la padronanza di tecniche ineccepibili e la grande disponibilità di mezzi (migliaia di schiavi), perciò tutti i transiti dai passi montani furono perfezionati con i tornanti, pendenze costanti su medie del 6% con pochi punti spinti al 9-10%; furono allargate per la percorrenza contemporanea dei carri nei due sensi, perciò vennero standardizzate sui quattro metri e mezzo di larghezza, a questo modo poterono transitare tutti i tipi di carichi, legati ai diversi tipi di carri, e soprattutto poterono transitare i carri veloci come le bighe con cavalli.

Va considerata anche la transitabilità stagionale, che in età preistorica era solo estiva, mentre nell'età romana, più calda, vi furono molti passi attrezzati per il transito anche invernale. La grande rivoluzione stradale romana ha reso irriconoscibili le strade etrusche, che vanno cercate in quei punti in cui, per fare il percorso a tornanti è stato abbandonato il tracciato primitivo.

Come già detto l'analisi di tutte le strade occupa uno studio a parte, però qui è necessario capire come fu concepito il problema stradale etrusco, all'epoca della fondazione di *Melpum*, perchè iniziò il commercio del ferro celtico, che è stato stimato sulle 60-100 tonnellate anno di lingotti. Perciò scorriamo una panoramica dei Passi, che consenta di stabilire quali furono prima e dopo.

Per primo citiamo il Passo San Gottardo, perché dobbiamo toglierlo di mezzo per non confondere le idee, in quanto nell'antichità non esisteva neppure come sentiero, e solo dopo che fu fatto nel medioevo, divenne subito il più importante, e bene in centro all'area dei passi alpini. Di seguito vediamo i primi Passi Naturali che collegano le Valli del Rodano, Reno, Reuss Aar, Ticino, che aprono le prime vie dell'Europa; quindi passiamo ai passi artificiali più antichi, in area Ticino, e poi vediamo gli altri passi che nel tempo hanno aperto nuove vie carrabili, modificando i passi naturali.

- **Passo del S. Gottardo** m. 2108. Nelle Alpi Lepontine, collega la valle Leventina del Ticino, con la valle del Rodano e della Reuss, tra i centri di Airolo e Göschenen, è il nodo di tutti i passi svizzeri.

Fu aperto nel 1220 per volere dell'arcivescovo di Milano Galdino, opera dei *Walser* che tagliarono la viva roccia, e costruirono una arditissima passerella sospesa sulla gola della Schöllenen, lunga sessanta metri, detta "ponte del diavolo" (rifatta 1595); rimase solo una mulattiera fino al 1709 quando fu fatta una strada carrabile con galleria, lunghezza 27 km, pendenza massima 8%.

Prende il nome da Gottardo, vescovo bavarese vissuto attorno all'anno Mille.

Nel 1882 fu fatta la galleria ferroviaria; nel 1930 rifatta la strada; nel 1980 nuova galleria e autostrada.

- **Passo della Furka** (Furkapass) 2.431 m, tra le Alpi Lepontine e le Alpi Bernesi, è lo spartiacque tra l'inizio della valle del Rodano e l'inizio della valle del Reno, nell'alto Vallese, e fa crocevia con la valle del Reuss, mentre poco più a est fa crocevia con la strada che viene dal Passo Lucomagno

Vi fu una mulattiera preistorica che si presume resa carrabile dagli Etruschi nel V sec. a. C. In ogni caso fu la via fondamentale dei Celti, per passare dalla regione Austriaca a quella Gallica.

Il Passo della Furka oggi collega Andermatt nel Canton Uri con Gletsch nel Canton Vallese, con una ardita strada lunga 31 km, pendenza massima 11%.

- **Passo Oberallpass** 2048 m, sul Massiccio del San Gottardo, divide le Alpi Glaronesi a nord dalle Alpi Lepontine a sud, e collega il Canton Grigioni con il Canton Uri. Dalla val Reuss va alla val Reno, passa Andermatt e va a Chur. Fa parte del sistema passi del monte San Gottardo che collega tutte le grandi direttrici del Reno, Rodano e Ticino. Fu una mulattiera preistorica, poi strada romana; quella attuale carrozzabile fu costruita tra il 1852 e 1863, lunga 32 Km, pendenza 10%.

- **Passo Grimsel** 2165 m, Grimselpass, valico delle alpi Bernesi tra val Rodano e val Aare, collega Innertkirchen nel Canton Berna con Oberwald nel Canton Vallese. Sul colle vi sono i laghi di Räterichsboden, il lago Oberaar (2.303 m), il lago di Grimsel (1.909 m) sotto il ghiacciaio dell'Unteraar. La strada attuale fu aperta nel 1894, lunga 33 km, pendenza 10%.

**Ora iniziamo la rassegna dei Passi Naturali che nell'antichità hanno collegato Valpadana e Svizzera.**

- **Passo del Lucomagno** m 1.916, è il passo naturale più antico, scoperto dai Liguri, divenne la via dell'ambra, vi passarono i primi commercianti egei, e poi fu la via di casa degli antichi Celti, gli Insubri, venuti in Italia dalla Svizzera; poi divenne la prima via del ferro degli etruschi di Melpum. Attuale toponimo latino *Lucus Magnus*, tratto da *Lucus* = bosco e *magnus* = grande. Il nome antico fu *Phoenicus*, *Poeninum*, *Penninum* (citazioni sparse e non coordinate tra i testi antichi). Il Lucomagno rimane il valico alpino più antico tra il Canton Ticino e il Canton Grigioni, separa le Alpi Pennine dalle Alpi Lepontine, e collega Bellinzona in valle Ticino, con Mustér in valle del Reno. La strada attuale costruita nel 1878, è lunga 60 km, con pendenza 8%, parte da Bellinzona, dove è il bivio che si stacca dalla strada della Val Mesolcina (che va al Passo del S. Bernardino) e raggiunge l'abitato di Biasca, dove è un altro bivio, a sinistra risale la Val Leventina (che va al Passo del S. Gottardo) e a destra risale la Valle di Blenio (che va al *Lucomagno*). La salita vera e propria inizia ad Olivone, percorsa dal fiume Brenno, il passo si trova tra il Monte Leone e San Gottardo (ad ovest) ed il Monte Adula (ad est); sul passo vi è un lago artificiale, poi si scende attraverso le spettacolari gole della Valle Medel, che si immette nella valle del Reno, diretta a Coira.

Il percorso è costellato di antiche rocche, ponti, chiese, campanili, monasteri, ospizi, e tratti di strada lastricata, che testimoniano il fascino di un antichissimo passato. Via panoramica per vacanzieri.

- **Passo Novena**, 2478 m (*Nufenenpass*) in Svizzera, tra Alpi Pennine e Lepontine, collega la Valle Leventina, in cima all'alto Ticino, con la Val Bedretto nell'alto Vallese, che immette nella Valle del Rodano ed anche nella Valle di Goms del fiume Reus, Questo passo Novena si trova proprio in cima, dove sono le sorgenti del fiume Ticino, su queste vette sorge anche l'Àgene che va in Svizzera, ed il Lago Gries, dove fu poi fatta l'omonima via alternativa.

Il Passo Novena è naturale e vi fu un sentiero preistorico; in età romana fu fatta una strada militare perché era il percorso più breve per la valle Rodano, ma poiché aveva una pendenza eccessiva, fu poi sostituita dal Passo San Giacomo, e poi dal Passo del Sempione. La strada attuale fu costruita tra il 1965 e il 1969, è lunga 37 km, pendenza 13%, conduce da Airolo (Ticino) a Ulrichen (Canton Vallese), paesino a 36 km da Briga.

- **Passo San Giacomo**, 2313 m (2318) tra Alpi Pennine e Lepontine, collega la Val Formazza alla Val Bedretto, che immette nella valle del Rodano, lungo 25 km pendenza 10% Anche questo è un passo naturale, ebbe una mulattiera preistorica e poi una via romana. Diverso dal Passo Novena è che questo, va al Rodano risalendo la Val d'Ossola, col fiume Toce, mentre il Novena si prende risalendo dalla Valle del Ticino, fu più comodo del Novena per la minor pendenza, poi fu collegato al nuovo più facile Passo del Gries, che collega sia il percorso S.Giacomo che Novena.

- **Passo Gries**, 2479 m. in Svizzera tra l'Alpe Bettelmatt e l'Oberland bernese, tra la Val Formazza italiana e la valle di Egina nel Vallese. E' un passo artificiale, aperto con via mulattiera nel 1397 con la convenzione di Munster (Alto Vallese) per collegare Milano con Berna. E' la scorciatoia del Passo Novena, che unisce anche la via del S.Giacomo e porta alla Valle Rodano con

una pendenza migliore, 10%. I toponimo Gries viene dal dialetto walser che indica con Kries l'arena calcarea tipica che sta nella zona del ghiacciaio e dà un aspetto caratteristico; tuttavia nell'attuale dialetto locale la parola Greis viene usata per indicare il ghiaccio.

- **Passo Monscera**, 2106 m (m 2183), tra Alpi Pennine e Lepontine, collega la valle Bognanco, laterale val d'Ossola; è un passo naturale che ebbe un antico sentiero preistorico; poi sempre usato come mulattiera alternativa al Passo San Giacomo per andare dal Lago Maggiore alla Valle Rodano. Non vi fu una strada romana, perché fu costruita nelle vicinanze la grande via del Passo Sempione. In cima al passo vi è il *lago di Monscera* (m 2072), oggi è una rinomata meta per vacanzieri.

**Ora iniziamo la rassegna dei grandi Passi Artificiali che nell'antichità hanno sostituito il Lucomagno, per la percorrenza di carri pesanti per il trasporto del ferro celtico nell'etruria padana.**

- **Passo S. Bernardino**, 2065 m (2063) valico alpino Svizzero nel cantone dei Grigioni, separa le Alpi Lepontine dalle Retiche; la strada parte da Bellinzona e risale la Valle Mesolcina per 40 chilometri, collegando Mesocco a Nufenen, passa per Thusis ed arriva a Coira nella valle del Reno. Prende nome dal borgo di San Bernardino, frazione di Mesocco, dove soggiornò San Bernardino da Siena; in età romana era detto *Mons Avium* (Monte degli uccelli), ma la strada fu detta correntemente *Via Mala*, per la pericolosità dei burroni sulle Gole del Reno, tra Thusis e Zillis, profonde 300 m.

Fu un sentiero preistorico e si sta cercando di provare che divenne via carrabile etrusca, nel V sec.a.C., per il traffico del ferro celtico, perché più breve del Lucomagno; fu usata anche dai romani, ma per la pericolosità preferirono aprire la nuova via del Septimer, che compie un diverso giro tra le stesse mete. La Via Mala divenne importante nel XV secolo, quando fu fatto un percorso diverso per superare le pericolose due strette gole a nord del passo, tra Splügen e Thusis.

La strada moderna è del 1823 ed il traforo del 1967, pendenza massima 10%, lunghezza 60 km; sul passo vi è il lago Moesola. Oggi è un percorso turistico altamente suggestivo.

- **Passo dello Spluga**, 2.118 m, passo alpino svizzero nel cantone dei Grigioni, tra le Alpi Lepontine e le Alpi Retiche, collega Chiavenna a Coira, tra la Valle di San Giacomo, percorsa dal torrente Liro e l'alta Valle Spluga e Valle del Reno Posteriore che poi giunge a Coira.

Il toponimo "Spluga" è diffuso nell'arco alpino e deriva dal latino "*spelunca*" (grotta); il nome locale fu "*Pass dal Spleia*", mentre nei testi romani è detto *Cuneus Aureus*. Fu un sentiero preistorico trasformato in strada carrabile dagli Etruschi nel V sec.a.C., per essere la terza via del ferro.

Verso nord, nel borgo di Splügen, si collega alla stessa via che viene dal San Bernardino, e va a Coira nella valle del Reno, con la differenza che questa proviene dal Lago di Como, attraverso Chiavenna e l'altra proviene dal Lago Maggiore, attraverso Bellinzona. Le due vie hanno un tratto comune noto come Via Mala, che fu per lungo tempo un grande ostacolo naturale, e per evitarlo i romani preferirono aprire la nuova via del Septimer, detta "strada superiore", che univa Chiavenna a Coira girando per la Val Bregaglia. Nel Medioevo questa strada seguiva il fiume Liro e raggiungeva il passo attraversando Soste e le gole del Cardinello; nel 1643 fu costruita una nuova strada, poi abbandonata nel 1823 e sostituita dal tracciato Asburgico, modificato nel 1931 con l'attuale strada, fatta assieme al bacino artificiale. La pendenza massima 10%, lunghezza 39 km; sulla cima vi è il borgo di Montespluga, ed un lago artificiale; è ancora visibile un tratto lastricato di età romana.

L'antica via da Como a Coira è nota come Strada Regina, e percorre la sponda occidentale del Lago di Como (Lario), sale al Passo attraverso l'aspra Val S.Giacomo, con le località romane citate di: *Clavenna* (Chiavenna), *Tarvesede* (Campodolcino), *Cuneus Aureus* (Mansio del Passo), *Lapidaria* (Ander) e *Curia* (Coira). L'attuale Campodolcino rivela un toponimo significativo perché, *Tarvesede*, è tratto da *tarvos* = toro + *essedum* = carro, il che indica che nei punti di maggior pendenza stradale, il traino dei carri veniva sostituito con i buoi anziché i muli.

- **Passo Malora**, 1.815 m, nel Cantone Svizzero dei Grigioni, distretto di Maloggia, separa le Alpi del Bernina (a sud-est) dalle Alpi dell'Albula (a nord-ovest), entrambe nelle Alpi Retiche occidentali.

Collega il Lago di Como, attraverso Chiavenna e la Val Bregaglia, percorsa dal torrente Mera, con St. Moritz nella valle Engadina, percorsa dal fiume Inn. Dal Passo Maloja la strada percorre la lunghissima valle dell'Inn, passa per Innsbruck, ed arriva al Danubio nella città di Passau.

La vallata dell'Inn (En) era abitata dai Celti della cultura Halstatt, che furono i principali fonditori del ferro nel VI-III sec.a.C., come d'uso vi fu un percorso in valle misto fluviale e mulattiero, con merci trasportate via terra sul passo e via acqua sui fiumi Inn e Mera; nel V sec.a.C., fu fatta la strada carrabile etrusca, successiva a quella dello Spluga, via via che si cercò di abbreviare i percorsi, perché il ferro veniva da est, lungo la valle dell'Inn, e si produceva nel Norico e Carinzia.

Questo Passo tra la valle Engadina e la val Bregaglia, fu difficile per il forte dislivello, e poiché all'epoca non erano ancora concepite le strade a tornanti, né i carri con lo sterzo; fu fatta una rampa di 356 m, come se ne trovano anche su altri passi ripidi, usata per traslare i pesanti carichi di ferro, con slitte ad argano, scorrenti in solchi scavati nella roccia, anziché carri su strada.

Il toponimo "Maloja", *Pass del Maloggia*, *Malongum*, *Malodia*. deriva dall'antichissima radice *Mal*, che indica un luogo posto in alto; vi è qualche attinenza anche con *maloss*, che indica l'Ontano locale.

Questo passo è attestato dai romani nel II sec.d.C. ma poiché loro usavano le strade per transitare eserciti, la forte pendenza del Maloia, (pur dopo aver fatto i tornanti), determinò l'apertura di un diverso giro di strade alternative, che percorrono il *Septimer Pass* e lo *Julier Pass*; dal 45 d.C. esistette anche un collegamento con la Via Claudia a Finstermünz (Tirolo). Lunga 50 km, fu rifatta nel 1828 come carrozzabile Silvaplana-Casaccia, e nel 1919 vi fu il primo transito di auto postali.

- **Passo Septimer**, 2310 m., *Pass da Sett*, nelle alpi Retiche occidentali, collega il lago di Como, Chiavenna e la val Bregaglia con Coira, capitale della Rezia, nella valle dei Grigioni, Oberhalbstein; in sostanza prima di giungere ai tornanti del Maloia, devia da Casaccia (in v. Bregaglia) a Bivio sul Reno.

Da Chiavenna a Coira esistevano così due strade: la cosiddetta "strada inferiore" attraverso il Passo Spluga e la "strada superiore" che toccava il Settimo e il Passo Julier; la strada superiore fu aperta dai romani, è più lunga ma comoda con pendenza 9%.

- **Passo Julier**, 2284 m, *Julierpass*, *Pass del Giulia*, *Pass dal Güglia*. Alpi Retiche occidentali tra le Alpi del Platta ad ovest, dalle Alpi dell'Albula ad est, tra i bacini idrografici del Reno e del Danubio. Nel distretto di Maloggia, collega Chiavenna, Silvaplana, con Bivio e Coira, tra la valle Engadina e l'Hinterrhein.

Fu importante strada romana, costruita da Augusto nel 15 a.C. sul percorso da *Curia Rhaetorum* (Coira), *Tinnetione* (Tinizong), *Muro* (Müraira), Silvaplana, Chiavenna, *Summo lacu* (Samolaco), Como.

L'attuale strada è del 1826, lunga 42 km pendenza 10%.

***Verso est dei citati passi ve ne sono altri che però non interessarono gli Etruschi, tranne il Brennero.***

- **Passo Stelvio**, 2759 m, divide le alpi Retiche occidentali dalle meridionali, tra Bormio Valtellina e Trafori, Val Venosta, confine Grigioni svizzeri. La statale dello Stelvio fu fatta dall'Austria nel 1825, è un capolavoro con 48 tornanti sul versante altoatesino e 36 su quello lombardo.

Non vi fu una strada antica, perché il sentiero preistorico fu sul vicino "Passo di Worms", oggi detto Passo di Umbrail, o Ombraglio, ed è da questo che i romani fecero passare la cosiddetta "Strada Imperiale", che dalla Valtellina portava nell'alta Val Venosta, parallela alla "via Claudia Augusta".

- **Passo Bernina**, 2323 m, Alpi Retiche, in Svizzera all'estremità orientale del massiccio del Bernina, da Tirano Valtellina a Livigno, mette in comunicazione la valle di Poschiavo con l'Engadina.

La salita lunga 32 km con pendenza 7.5%, fu mulattiera preistorica e poi strada romana, ma non transito vitale.

- **Passo Aprica**, 1181 m, Alpi Retiche, tra Valtellina e Valcamonica, lungo 29 km e pendenza 6%

- **Passo Gavia**, 2621 m, Alpi Retiche, tra la Valfurva (Bormio, Valtellina) e la Valcamonica (Brescia)

- **Passo del Tonale**, 1883 m., Alpi Retiche, tra Valcamonica e Val di Sole, in Trentino. Tutte vie locali.

- **Passo Resia**, 1507 m, Alpi Retiche, tra Val Venosta, Alto Adige e la Valle Inn, si trova a ovest del Passo del Brennero; vi fu un sentiero preistorico che in età romana, 50 d.C, divenne l'importante via Claudia Augusta. Non risulta essere stato interessato dagli Etruschi.

- **Passo Brennero**, 1.375 m, nelle Alpi Retiche Centrali, tra la valle dell'Adige e dell'Inn, collega Vipiteno ad Innsbruck, ed è il confine tra Italia e Austria, in vetta è l'omonimo villaggio, a 80 km nord di Bolzano in Alto Adige, ed il Land del Tirolo austriaco; è uno dei collegamenti più importanti tra il Nord Europa e l'Italia, pendenza massima 10%; dal 1867 vi è la galleria ferroviaria, e dal 1969, quella dall'autostrada del Brennero.

Fu una antica importante mulattiera, e quando gli Etruschi si allearono ai Reti e fondarono Verona, resero carrabile questa via, forse alla fine del V sec.a.C. Divenne la nuova via del ferro con percorso misto, trasporto terrestre e fluviale sull'Adige, che giungeva direttamente al porto di Adria.

Dopo la distruzione del sistema Etrusco Padano, nell'anno 200 d.C, divenne una importante strada militare, dell'imperatore Settimio Severo, come testimoniano le pietre miliari di Campo di Trens e di Matri. La strada romana partiva (presso Bolzano) dalla più importante Via Claudia Augusta, che collegava Altino (presso Venezia), con *Augusta Vindelicorum*, (odierna città di Augusta in Germania). Il Brennero non fu più via del ferro perché i romani erano alleati ai veneti e fecero altre strade migliori.

- **Passo Dobbiaco**, 1204 m, è lo spartiacque tra il sistema idrico Rienza-Isarco-Adige e quello Drava-Danubio, nell'alta Val Pusteria, in provincia di Bolzano; qui sorge la Drava che va al Danubio, ed è il percorso esatto che porta in Carinzia e nel Norico; fu una delle grandi vie preistoriche percorse dalle migrazioni dei popoli, e fu anche una via del ferro che, prima fu solo per uso dei veneti, e poi con i romani divenne una importante via commerciale del ferro.

Il toponimo "Dobbiaco" pare di origine latina, da *Duplagum*, ovvero "due-acque", in quanto nelle vicinanze del paese si trovano due laghi da cui sorgono due distinti importanti fiumi, la Drava e la Rienza, tuttavia esiste l'affinità: *in vico Duplago, Douplach, con Toblach*, preromano con radice *tob-* ("burrone"), e suffisso (*-acu, -ago, -ach*). L'area fu abitata prima dagli Illiri, poi dai Carnii che si fusero con i Celti nel IV sec.a.C., e costituirono il regno Norico, poi sottomesso dai romani nel 15 a.C., che costruirono la strada della Val Pusteria, e fondarono *Littamum*, presso San Candido, collegata ad Aquileia, importante porto per il ferro. Sopravvive ancora la lingua ladina (celto-illirico-latino).

- **Passo Monte Croce Carnico**, 815 m, nella valle del fiume Bût, e il borgo di Timau, dove era una strada romana che passa per Tolmezzo; fu un'altra importante via del ferro, dal Norico ad Aquileia,

- **Passo di Tarvisio**, 750 m, in Val Canale tributaria del Danubio, il nome Tarvisio è latino e trae origine dai Celti Taurisci che qui risiedevano; vi sono tracce della strada romana, privilegiata dal transito del ferro Norico per Aquileia; passa per Salisburgo, Magdalensberg, Klagenfurt, valle Isonzo.

***Verso ovest del passo Lucomagno vi sono altri passi importati, che però esulano dall'analisi delle vie etrusche, perché tutti furono modificati artificialmente soltanto dai romani.***

- **Passo Sempione**, 2.005 m, confine fra Alpi Lepontine a est e Alpi Pennine a Ovest, collega la val d'Ossola, solcata dal fiume Toce, con la Valle del Rodano, passando per la Val Divedro (torrente Diveria), e la Valle Saltina (torrente Saltina), nel Canton Vallese. In vetta alla principale direttrice tra Italia e Svizzera, vi è il paesino di Simplon, che fu ospizio nel 1666; nel 1814 Napoleone rifece completamente la strada, per poter transitare con i cannoni.

La strada moderna, lunga 62 km, 9% di pendenza massima, fu fatta nel 1906, quando anche fu fatto il Traforo del Sempione, che collega Domodossola a Briga, via Varzo.

Il nome Sempione fu dato al monte nel 105 a.C., da Quinto Servillio Cepione, che qui ebbe uno scontro violentissimo con i Cimbri. Da Cepione venne Sempione e Simplon; altri interpretano come *Summo Plano*, perché vi fu un campo militare romano sulla vetta. Giulio Cesare vi fece costruire la prima strada militare, per le sue campagne di Gallia, tra il 59 ed il 49 a.C. quando ebbe due mandati consecutivi di governatore della Gallia Cisalpina, con capitale a Como (Milano era un *vicus gallico*).

Sta scritto scolpito su una rupe, presso il paese di Vogogna: "*via facta a Julio Cesare*", dove la strada che scende dal passo Sempione si innesta nella statale della bassa Val d'Ossola.

La strada del Sempione fu poi rifatta nel 196 d.C. da Settimo Severo, come grande Strada Consolare, che partiva da Novara col nome di *Strata Maior Ticinensis*. La viabilità romana della val d'Ossola è attestata dalla "*epigrafe di Vogogna*"; una diversa tavola dissepolta durante lavori stradali, che cita una ristrutturazione viaria verso i passi alpini, effettuata dall'imperatore Settimio Severo.

Prima di Giulio Cesare non esisteva, e la zona era servita da un sentiero preistorico diretto al vicino Passo Monscera; pertanto va escluso il riferimento di Polibio, circa il Giogo del Cremonese; però il Sempione esisteva al tempo di Livio, che non ha le idee chiare e cita un *Penninum* indefinibile tra il Monginevro, il Piccolo S. Bernardo, o il Sempione. Fu dopo Settimo Severo che il passo per eccellenza delle Alpi Pennine, prese nome di *Penninum Cepionis*.

- **Passo Piccolo San Bernardo**, 2.188 m, sulle Alpi Graie, tra la Valle d'Aosta (La Thuile) e la Francia nella Val d'Isère (affluente del Rodano).

Il nome romano fu *Alpis Graia*. Esisteva già una mulattiera preistorica, che divenne un strada militare romana nel 45 a.C. per le campagne in Gallia di Giulio Cesare, poi nel 25 a.C fu costruita la vera strada consolare che congiungeva Milano a Vienne in Gallia. L'attuale strada statale di valico è lunga 51 km, pendenza massima 8%, è il rifacimento di una precedente utilizzata fino al 1858.

- **Passo Gran San Bernardo**, 2.475 m (2469), sulle Alpi Pennine tra la Valle d'Aosta e la Svizzera Vallese, nella valle del Rodano.

Nome romano "*Summum Poeninum*". Esisteva già una mulattiera preistorica, che divenne un strada militare romana nel 20 a.C., poi rifatta nel 47 d.C. dall'imperatore Claudio, come la grande strada consolare delle Gallie, per collegare *Mediolanum*, *Eporredia*, *Augusta Praetoria*, *Octodurus* (Martigny), capitale della *Civitas Vallensium* romana, *Acanum* (S.Maurice), *Viviscus* (Vevey).

Esiste ancora la vecchia strada romana, larga 4,2 m, con resti di ponti arditati; nel 1901-1904 fu fatta una nuova strada carrozzabile. Oggi vi è una autostrada con galleria.

- **Passo del Moncenisio**, 2083 m (2.100 m), la strada separa le Alpi Cozie dalle Alpi Graie, e collega la Val di Susa (Dora Riparia) in provincia di Torino, con la valle della Maurienne, ove scorre l'Arc, tributario del Rodano; regione dell'alta Moriana, nel dipartimento francese della Savoia.

La prima vetta delle Alpi Graie sita a nord-est del colle, è Punta di Ronce (3.612 m), mentre la prima vetta delle alpi Cozie a sud-est del colle, è Punta Clairy (3.504 m); in mezzo, a quota 1974 m vi è il Lago artificiale del Moncenisio, realizzato nel 1921 e ristrutturato nel 1968.

Il nome Moncenisio (*Col du Mont-Cénis*) deriva da Monte delle ceneri, per un antico grande incendio.

Esistette un sentiero preistorico, ma non vi fu una strada romana. La strada fu realizzata da Napoleone tra il 1803 ed il 1810, lunga 25 Km, pendenza media 6% max 10%. Nel 1868 fu costruita la Ferrovia del Moncenisio.

- **Passo del Piccolo Moncenisio**, quota 2180 m, tra le Alpi Cozie e le Alpi Graie, è situato poco ad ovest del (Grande) Moncenisio, congiunge la val di Susa, Dora Riparia, con il Vallon d'Ambin, nella Maurienne, in cui scorre l'Arc, tributario del Rodano.

Di qui passò fin dalla preistoria la via Gallica, una mulattiera che collegava gli altipiani centrali della Francia (Lione) con la Pianura Padana, e per questa via passò nel VII sec.a.C. Belloveso, e nel IV sec.a.C. venne la grande invasione gallica. Giulio Cesare passò di qui nel 58 a.C, quando volle fermare la migrazione degli Elvezi. I romani non vi fecero strade perché passavano dal Monginevro.

- **Passo Monginevro**, 1854 m. (*Mont-Genèvre*), nelle Alpi Cozie; mette in comunicazione la Valle di Susa (To) (Dora Riparia), con Briançon nella valle della Durance, affluente del Rodano (dipartimento delle Alte Alpi Francesi).

Il Passo del Monginevro fu aperto dai romani nel 125 a.C. per consentire a M. Fulvio Flacco di conquistare la Gallia Narbonense, e nel 118 a.C. vi fu costruita la modernissima Via Domizia, per collegare *Augusta Taurinorum* (Torino), *Segusio* (Susa), *Brigantio* (Briançon), *Narbo Martius* (Narbonne), *Nemausus* (Nimes), donde proseguiva per la Spagna con la Via Augusta.

La Tabula Peutingeriana indica il valico col nome delle sorgenti del fiume *Druantium* (Durance). Il nome Monginevro deriva dall'antico nome della vetta "*Matrona Mons*", che domina il passo, e che fu dedicata alla dea protettrice di quella strada vitale.

Oggi sul passo vi è un paese con lo stesso nome di Monginevro, il quale non dà, ma prende il nome dal passo.

Ora chiudo tornando sull'argomento già citato fin dall'inizio, e cioè che qui continuo a parlare di cose basate sulle deduzioni, invece di trattare come d'uso le sole certezze.

Di solito chi studia e tratta questi argomenti è prudente, e per non sentirsi criticare, scrive solo ciò che è stato accertato e confermato da altri. Non è questo il mio modo, perché così si impiega troppo tempo per concludere un qualcosa. Nella mia esperienza ho trovato più efficace trasmettere le idee, più che le certezze, perché le idee affascinano ed attraggono altri per portarle a compimento, mentre le certezze incontrano i commenti, del non perder tempo a dire ciò che già si sa.

Quello che conta è di non confondere, facendo passare per certo ciò che è solo una opinione, la credibilità viene dalla giusta dimensione che si dà alle cose, non dal dire solo ciò che è scontato, ed è così che si fa proseguire una ricerca. Per sapere le cose bisogna andarle a cercare e non aspettare che vengano riferite, o che si scoprano per caso, e dunque bisogna partire sempre dalle ipotesi.

Non sapendo cosa ci fosse di là del mare, sono andato a scoprirlo, come fece Cristoforo Colombo.