

DATI DELLA GITA

		Percentuale della Lunghezza complessiva
Dislivello in salita	693 m	
Dislivello in discesa	-693 m	
Lunghezza complessiva	17.42 km	
Strada asfaltata	0.12 km	0.7%
Pista ciclabile asfaltata	6.45 km	37.0%
Sterrato	3.60 km	21.0%
Bosco/Prato/sentiero	0.13 km	0.7%
Sentiero	7.12 km	40.9%
Spingere, portare	0.00 km	0.0%
Tempo totale	1 Ore 45 min	
Panorama		■■■■■□

Difficoltà complessiva

Difficoltà complessiva	■■■■■□
Difficoltà insalita	■■■■■□
Difficoltà indiscesa	■■■■■□

Condizione complessiva

Condizione complessiva	■■■■■□
Dislivello complessivo	■■■■■□
Lunghezza compl.	■■■■■□
Elevazione massima	■■■■■□

Tecnica di guida

Tecnica di guida	■■■■■□
superficie	■■■■■□
Media compl. salite	■■■■■□
Media compl. discese	■■■■■□

so 02 Ciclabile Ronda media, per poi indirizzarsi verso la Valle delle Mine su una strada sterrata talmente ripida da costringere i biker meno forti a scendere dalla sella almeno un paio di volte. La ricompensa per questo sforzo è un fantastico sentiero, che poco prima dell'alpeggio svolta sulla sinistra. Da questo punto si snoda un tracciato preparato apposta per i biker, largo circa un metro e senza asperità, che sale ancora per un tratto, per poi continuare con una serie di saliscendi sul limitare del bosco. Di tanto in tanto si incontrano alcuni gradini in legno e salite e discese abbastanza ripide; nel suo insieme però il sentiero scivola via senza troppi problemi, permettendo una vista fantastica su tutta la valle di Livigno. In brevi punti il percorso taglia dei tratti abbastanza scoscesi, per cui è indispensabile non soffrire di vertigini e avere un controllo completo della mountain bike. Dopo 6,5 chilometri, il percorso sbocca sulla strada del Passo d'Eira. Da questo punto parte il sentiero che scende lungo il bosco. A causa dei lavori stradali, infatti, questa parte è stata in parte coperta e chiusa dal guard-rail. Il consiglio è di seguire la strada, salendo verso destra per 120 metri, per poi scavalcare agevolmente le protezioni sulla sinistra e scendere di nuovo. Poi si svolta di nuovo a destra, salendo per circa 150 metri attraverso gli alberi, fino a quando il sentiero non diventerà di colpo visibile. Senza GPS è difficile seguire le tracce del sentiero, per questo viene senz'altro consigliato l'uso di un sistema portatile di navigazione. Una volta ritrovato il sentiero, però, ricomincia il divertimento, fino a quando, dopo due chilometri e duecento metri di dislivello (da percorrere in discesa su un morbido terreno da sottobosco) non si raggiunge il tendone pavillon sulla piana di Livigno.

ARRIVO

Da Francoforte: Stoccarda l'autostrada per Ulm – Memmingen – Bregenz – Svizzera – Landquart fino a Klosters. Da qui attraverso Davos – passo Flüela per Zernez oppure si carica la bicicletta sul treno, attraversando il tunnel del Vereina per Zernez. A Zernez si trova l'indicazione per Livigno. Da Monaco: l'autostrada Garmisch – Fernpass – Imst, prima di Landeck si va in direzione passo Resia per Pfunds, seguendo le indicazioni per St. Moritz si arriva a Zernez. A Zernez si trova l'indicazione per Livigno.

LUOGO DI PARTENZA

Ciclabile vicino al piazzale accanto al quale sono situati delle tende bianche ben visibili su un prato davanti la funivia Mottolino.

CARATTERISTICA

Gli appassionati dei sentieri con un buon allenamento si innamoreranno di questo percorso, che abbina sentieri fantastici con un panorama da sogno. Si parte dalla pista ciclabile, come per il percor-

VARIANTI

Punto 05: svolta a sinistra verso il percorso 01 Ciclabile Ronda piccola; Punto 12: sempre dritti sul percorso 03 Ciclabile ronda grande, consigliato a biker esperti; Punto 15: scorciatoia su un tratto del percorso 05 Lungolivigno; Punto 22: all'incrocio con la strada si sale fino al Passo d'Eira, continuando sul percorso 08 Monte Crapene.

INDICAZIONE

Cliccare sulla sbarra di navigazione sotto il logo Livigno sulle parole storia Roadbook oppure altimetria, per leggere informazioni su questo percorso. È necessario che i file Roadbook e altimetria siano nella stessa cartella per far funzionare i collegamenti. Si possono stampare tutti e tre i file individualmente, piegarli a metà e portarsi al seguito durante la gita.

L'ORIGINE DEL NOME LIVIGNO

Secondo lo storico Sertolis Salis, nei tempi addietro, Livigno si chiamava "Vinea et Vineloa", che nel latino significa vite oppure vigneto. Oggi invece si è dell'opinione che questo vecchio nome senza l'assillabo "Li" non ha niente a che fare con il vino. È completamente da escludere che nell'alta valle di Livigno ad una quota di oltre 1800 metri, si siano mai coltivati dei vigneti. Probabilmente il nome Livigno deriva dalla vecchia parola latina "lavina", che significa, come nella lingua tedesca, "valanga".

Visto che la valle di Livigno già nell'epoca primordiale era coperta di neve più mesi all'anno, la provenienza del nome dall'antica parola sembra molto più probabile. Quando e da dove sono arrivate le prime persone a Livigno è un altro punto di dibattito tra gli storici. La maggior parte degli esperti sostiene che i primi coloni in questa zona delle alpi siano stati Liguri o Reti. Altri invece sono dell'avviso che la regione sia inizialmente stata colonizzata dagli Etruschi. Esiste perfino la tesi, che gli Slavi seguendo il corso del Danubio e dell'Inn, avrebbero fondato propri insediamenti.

IL CAPITALE DI LIVIGNO: IL BOSCO, IL PASCOLO, LA NEVE

Per capire il modo di vivere dei Livignaschi bisogna risalire ai tre elementi storici dell'economia di Livigno: il bosco, il pascolo e la neve. Al primo posto troviamo il bosco. I boschi di larici che circondano Livigno sono cresciuti in centinaia di anni. A causa del clima freddo, ad oltre 1800 metri di altitudine, l'albero cresce solo per quattro mesi all'anno, quindi molto più lentamente che in zone più basse. Nei rimanenti otto mesi dell'anno tutte le piante si trovano in una fase di riposo. Dalle foreste intorno Livigno non si ricavava solamente la materia prima per la costruzione delle case ma gli alberi vennero abbattuti anche per produrre legna da ardere, creando così ulteriori spazi per il pascolo. Interventi ecologici da parte dell'uomo non sono quindi fenomeni di epoca recente. Già centinaia di anni fa, i contadini, con il disboscamento, hanno creato aree per il pascolo allo scopo di favorire l'allevamento di bestiame che garantiva la sopravvivenza durante i lunghi e duri inverni.

L'allevamento di bestiame era già centinaia di anni fa l'unica possibilità di sopravvivere in alta quota come il creare di nuovi pascoli era la conseguenza inevitabile. I contadini di Livigno hanno sempre avuto la fama di curare molto bene i propri pascoli, perché a questa quota l'erba si poteva tagliare una sola volta all'anno. Il legname da costruzione, che è stato sacrificato per i pascoli, ha caratterizzato anche lo stile di costruzione delle case di Livigno. Le case più vecchie erano abitazioni (il bait) messe in linea oppure in posizione diametricale con la stalla. Le case venivano costruite completamente di legno, un fondamento di pietra è segno di una costruzione più recente. Il tetto (teit) con i suoi due frontoni è coperto di assi di larice. La posizione delle travi evitava lo scivolamento delle masse nevose.

Raramente si trovano camini, le finestre sono piccole e con persiane rivolte verso l'interno per evitare la perdita di calore. Le case di legno erano distanti una dall'altra per maggiore sicurezza in caso di incendio. Ciò era anche un segno dell'isolamento e dell'individualismo delle singole famiglie di Livigno. La loro autarchia garantiva la sopravvivenza nella solitudine invernale. L'allevamento di bestiame durante l'inverno era l'unico legame con la vita al di fuori della propria casa. L'abitazione era situata direttamente sul confine dei prati e così un centro di tutte le attività. La "Tea", il soggiorno estivo dei contadini, si trovava più in alto ma sempre in vicinanza dei prati di proprietà della famiglia.

Fino ad alcuni decenni fa, Livigno dava l'impressione di un paese, nel quale sembrava che il tempo si fosse fermato. Sembrava un museo all'aperto. Ridurre la località ad una dimensione museale, avrebbe avuto la conseguenza di spopolamento e di un isolamento ancora più crudele di quelle dovute alla natura durante i secoli scorsi. I giovani sarebbero stati costretti ad emigrare in città per guadagnare più soldi, come è successo in altre regioni. Gli abitanti di Livigno invece hanno scoperto il loro capitale vincente: l'alta quota e la neve. Decidersi per il turismo invernale era quindi l'unica possibilità per dare alla regione una prospettiva economica e di invogliare i giovani a rimanere. Lo sviluppo del turismo invernale naturalmente, ha dato origine alla costruzione di impianti di risalita e di nuovi edifici per lo sviluppo turistico, causando la perdita di alcune caratteristiche del vecchio paese. Tra le case una volta molto distanti l'una dall'altra, si continua a costruire nuove case, alberghi e negozi, così che Livigno, oggi giorno, si presenta come un paese che accompagna la strada per una lunghezza di oltre 12 Km.

LO SVILUPPO TURISTICO A LIVIGNO

Prima della costruzione della centrale elettrica e conseguentemente della diga del Lago di Livigno nel 1965, a Livigno c'era poco turismo. Con la chiusura invernale delle strade di accesso attraverso il passo di Foscagno e la Forcola di Livigno, fino agli anni 50, esisteva solo turismo estivo. Solo nel 1952 si iniziava, con alterna fortuna, a tenere aperto anche d'inverno la strada del Foscagno verso Bormio. I primi skilift venivano costruiti nel 1959 dando inizio ad un modesto turismo invernale. Il vero e proprio slancio per il turismo si verificava con l'apertura della galleria "Munt la Schera" nel 1965, che collega la Svizzera direttamente con Livigno. Per fare un paragone: nel 1965 a Livigno vi erano 6 alberghi e 2 skilift, nel 2001 esistevano già oltre 100 alberghi con 4800 letti, più di 900 appartamenti, 32 impianti di risalita con 110 km di piste. Quindi è stato grazie a questa stretta galleria ad una corsia del Munt la Schera, che si è creato il collegamento tra la Svizzera e Livigno, aprendo così la località ai clienti del nord. Inizialmente utilizzato solo per il trasporto del materiale per la costruzione della diga, oggi il tunnel è aperto al transito di tutti i mezzi.

IL LAGO DI LIVIGNO

La diga con il suo lago artificiale, che copre da 30 anni la parte nord della vallata del Spöl, è sicuramente la costruzione che ha cambiato l'aspetto della vallata in modo persistente. Furono molto lunghe le trattative che alla fine hanno portato alla costruzione della diga nel rione di Ponte del Gallo. Questo ha le sue origini nel carattere internazionale del fiumicello Spöl. Poiché scorre prima per 23 km attraverso la valle di Livigno e poi passa sul territorio svizzero, attraverso il parco nazionale svizzero fino a Zerne, dove nel Oberengadin confluisce con il fiume Inn.

Dall'inizio del ventesimo secolo la Svizzera era interessata allo sfruttamento energetico dell' Inn. Per rendere possibile ciò, era indispensabile la costruzione di una diga, che compensava il corso irregolare dell'Inn. Il territorio ideale per la costruzione di un bacino di raccolta del genere si trovava nell'alta valle dello Spöl, che però era in territorio italiano. Contemporaneamente si interessava anche la società di elettrica di Milano per lo sfruttamento dell'acqua del Spöl. Già nel 1942 fu realizzato un progetto per la deviazione delle acque dello Spöl verso il fiume Adda, attraverso delle condutture sotterranee. L'acqua dello Spöl quindi interessava ad entrambi i Paesi. Di conseguenza il 27 maggio 1957 si è giunti, dopo trattative durate oltre 10 anni, ad un accordo tra Italia e Svizzera, che coordinava i progetti della centrale elettrica di Milano con quelli della centrale elettrica dell'Engadina. I lavori per la costruzione della diga a Ponte del Gallo iniziarono nel 1964 e furono terminati nel 1968. L'inaugurazione ufficiale veniva celebrata il 27 agosto 1971.

La galleria Munt la Schera, aperta durante la costruzione della diga nel 1965, che attraversa per una lunghezza di 3.4 km la montagna Munt la Schera, ha creato il collegamento tra la valle di Livigno e Punt la Drossa nel parco nazionale Svizzero. Inizialmente destinata solo a via di trasporto per il materiale di costruzione della diga, il tunnel oggi è aperto in entrambe le direzioni al traffico pubblico. L'apertura del tunnel è stato molto significativa per lo sviluppo economico della valle di Livigno, perché questo collegamento con la Svizzera e quindi con il centro d'Europa, ha fatto crescere notevolmente il turismo a Livigno.

LA ZONA FRANCA DI LIVIGNO

Già nel 17° secolo i sovrani del cantone del grigione, allora anche padroni dell' Alta Valtellina, concessero ai contadini di Livigno un'autonomia economica e legale. Gli abitanti della valle di Livigno non dovevano pagare le tasse. Il motivo era naturalmente la posizione ad alta quota della vallata - i contadini non avevano abbastanza per sopravvivere e quindi delle tasse li avrebbero portati all'emigrazione e la vallata sarebbe rimasta spopolata. Proprio per questa particolare situazione geografica veniva con-

cessa a Livigno il vantaggio del "duty free" anche da parte di Napoleone e nell'anno 1818, nuovamente confermato dall' impero austro-ungarico, nel 1910 convalidato dall'Italia ed infine nel 1960 riconfermato dalla Comunità Europea.

Perciò Livigno è conosciuto oltre per la sua natura intatta ed alpina e le lunghe piste da sci anche come zona franca. La particolare agevolazione fiscale nonché l'esenzione dall' IVA si rispecchia notevolmente sui prezzi d'acquisto, cosicché quasi tutti i prodotti costano meno che nel resto d'Europa: il carburante costa quasi la metà, ma anche le sigarette, bevande alcoliche, profumi, attrezzature fotografiche, apparecchi ottici, computer e vestiti di marca si pagano notevolmente meno che altrove. Per tutti i prodotti in franchigia, l'importazione in altri paesi europei è limitata. Bikers, che portassero nello zaino più di una stecca di sigarette o una bottiglia di alcool in Svizzera, sarebbero considerati, nel caso fossero scoperti, dei moderni contrabbandieri.

IL CONCETTO BIKE DI LIVIGNO

La zona franca attira naturalmente, specialmente durante l'estate, pendolari a Livigno, che non fanno altro che il pieno a prezzo basso ed alcuni acquisti. La sera tutti questi pendolari ripartono, cosicché questo turismo non ha nessun effetto sulla statistica dei pernottamenti. Per questo i manager del turismo e gli albergatori di Livigno puntano sui biker, i quali come ospiti estivi, cercano la stessa atmosfera dello sciatore che arriva in inverno:

grandiosa avventura della natura, paesaggio intatto e vasti giri sulle più belle piste estive senza traffico automobilistico, cioè strade sterrate e single trails.

Il capitale turistico per il biker nella regione Livigno è enorme. Esistono oltre 600 km di strade militari interamente percorribili, vecchi sentieri usati una volta dai contrabbandieri e single- trails in un paesaggio alpino affascinante, situato principalmente ad una altezza di oltre i 1800 metri di altezza. La maggior parte di questi, adatti anche per biker meno allenati offrono un panorama affascinante dell'ambiente di montagna tra le regioni dei ghiacciai dell' Ortles, cima Piazzi e il Bernina. Si troverà difficilmente nelle Alpi, una regione più bella per i ciclisti di montagna, che offra questa combinazione di trails, interamente percorribili e l'affascinante esperienza di montagna.

Le autorità di Livigno hanno riconosciuto questo capitale e chiaramente puntato al mercato del biker. Ora si vuole mostrare che non solo il lago di Garda è una top destination per bikers ma anche Livigno. Naturalmente Livigno nella pre e post stagione non può offrire strade libere dalla neve ma durante l'estate le condizioni tornano. Clima non troppo caldo, affascinanti single trails non troppo rocciosi, ciclabili per la maggior parte dei bikers un'offerta di gite da un livello molto facile fino a medio e molto difficile una serie di gite di due o più giorni che si può senz'altro combinare a una minitransalp e finalmente per

professionisti una situazione che permette un ottimale allenamento ad alta quota, poiché ci si trova sempre ad oltre 1.800 mt di altitudine. Un primo passo per creare una regione di bike di reputazione mondiale è la pubblicità sui mondiali di mountainbike del 2005 che si terranno a Livigno. Per questo evento la regione ha dovuto presentare percorsi perfetti per crosscountry e maratone. Per questo il comune assieme al Parco Nazionale dello Stelvio, ha ricostruito vecchi sentieri e ottenuto perfetti single trails. Il sindaco di Livigno, Lionello Silvestri, ha personalmente condotto la mini ruspa con la quale sono stati realizzati i trails al passo di Val Trelo, al passo Alpisella e nella valle delle Mine. Più di 20 associati del bikeclub di Livigno hanno aiutato con picconi e pale. Questa costruzione continua. Per il 2004 si studia il miglior accesso al passo Dera, miglior trail dal Monte della Neve al passo di Vallaggia, che eviterà gli attuali passaggi a piedi. Per dare adeguato alloggio ai bikers, 24 alberghi si sono proposti per diventare bike-hotels con specifici servizi. Inoltre è in programma una vasta rete di percorsi con le regioni vicine: St. Moritz alta Engiadina, Santa Maria, Val Müstair Bormio e Tirano. Molti percorsi, come le gite di 2 giorni, offrono oggi già le basi per un' affascinante vacanza da biker.

INDICAZIONE

Cliccare sulla sbarra di navigazione sotto il logo Livigno sulle parole storia Roadbook oppure altimetria, per leggere informazioni su questo percorso. È necessario che i file Roadbook e altimetria siano nella stessa cartella per far funzionare i collegamenti. Si possono stampare tutti e tre i file individualmente, piegarli a metà e portarseli al seguito durante la gita .