

Associazione Transdolomites



L'associazione Transdolomites, è stata fondata nel 2006 con lo scopo di promuovere le tematiche inerenti la mobilità ed il turismo sostenibile nelle valli da Fassa, Fiemme e Cembra. Questo attraverso l'organizzazione di convegni, promuovendo ricerche e studi sulle forme alternative di trasporto in ambiente alpino e do-

lomitico condividendo i contenuti della Convenzione delle Alpi. Quest'ultima è il primo accordo internazionale per la protezione e la promozione dello sviluppo sostenibile di una regione di montagna transfrontaliera tutelando al tempo stesso gli interessi economici e culturali delle popolazioni residenti negli 8 Stati che assieme all'Unione Europea hanno sottoscritto la Convenzione nel 1991.

Agricoltura di montagna, energia, pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile, foreste montane, protezione della natura e tutela del paesaggio, difesa del suolo, trasporti e turismo sono i protocolli di attuazione della Convenzione delle Alpi e di conseguenza rappresentano i settori di attività di Transdolomites.

La nostra associazione si è distinta sino ad oggi per l'attività che riguarda la mobilità. Mobilità è uno dei termini maggiormente in vigore in questi ultimi anni e lo sarà sempre più in futuro perché essa non significa solo movimentare persone ma in senso più compiuto la totale riorganizzazione del territorio andando a coinvolgere ogni settore rappresentato dai Protocolli della Convenzione.

Il tema forte di Transdolomites dal 2009 a questa parte è stato quello di promuovere il trasporto ferroviario nelle valli dell'Avisio come vera alternativa all'uso dell'auto privata per muoversi all'interno delle valli, da una valle all'altra e da ognuna di esse anche in direzione Trento e viceversa.

La visione che sta alla base del nostro ragionamento si chiede se è possibile riqualificare e riposizionare le valli le valli di Fassa e Fiemme trasportisticamente e

turisticamente attraverso il trasporto ferroviario e se per la val di Cembra questa soluzione può rappresentare l'occasione per uscire da un secolare isolamento ed accedere a nuove opportunità di sviluppo una delle quali potrebbe essere ad es. il turismo dolce.

In una nuova politica della mobilità la ferrovia da sola non potrà mai essere la vera soluzione del problema traffico. Essa è il tassello di un mix di soluzioni che devono fare parte una offerta completa facente parte del pacchetto di mobilità che dovrà essere composto dai piani della mobilità locali che sarà prioritario promuovere quanto prima. Mobilità locale che nella dimensione sovravalliva la ferrovia avrà il compito di mettere in rete. Tutto ciò significa promuovere la mobilità sostenibile su gomma nelle brevi percorrenze, quella su ferro per le medie e lunghe distanze integrando a ciò il trasporto su fune.

Un grosso errore sarebbe però pensare che la ferrovia sia solo la soluzione per spostare persone.

Essa al contrario rappresenta un'importantissima occasione per ridefinire l'assetto di un territorio, in questo caso da Trento sino ad arrivare a Penia. Questo sarà possibile se essa andrà a servire il più alto numero possibile di paesi e se soprattutto potrà svilupparsi per la maggior parte del percorso alla luce del sole. Così facendo ad es. ogni stazione non si limiterà ad essere un semplice punto di transito ma potrà proporsi come spazio attivo generatore di attività aperto al sorgere di nuove attrezzature temporanee o permanenti.

Ecco perché appare insensato pensare ad un tracciato che porti benefici solamente ai punti di partenza ed arrivo (ad. es. Borgo Valsugana e Cavalese) così come è insensato ipotizzare una spesa di 875 milioni di Euro per 20 minuti di viaggio per collegare gli appena citati centri urbani.

Ferrovia perciò che non va giudicata come costo bensì come investimento per il territorio.

Massimo Girardi
Presidente di Transdolomites



Cassa Rurale

Val di Fassa e Agordino

Banca di Credito Cooperativo



Comitato per la ferrovia nelle valli dell'Avisio



Non posso che essere onorato di inserire un mio pensiero in merito ad un ipotetica soluzione di mobilità alternativa per i nostri territori. Da anni con gli amici di Transdolomites cerchiamo di portare avanti un confronto su questo tema con le valli, con

chi le governa e con la politica provinciale. Abbiamo fatto davvero un sacco di iniziative per cercar di far crescere l'indispensabile coscienza e conoscenza dei problemi legati alla mobilità ma soprattutto alle soluzioni concrete ed attuabili in grado di garantire non solo competitività e sviluppo a breve termine per

quanto attiene al turismo ma oserei dire un futuro per le generazioni che verranno e che potranno avere una possibilità in più di rimanere legati al territorio ma nel contempo essere connessi alla città.

Personalmente credo che il tema della mobilità sia uno degli elementi principali su cui si misurano crescita e potenzialità di un territorio

Da questi convincimenti nasce lo spirito che fin ora ci ha spinto e che ci fa trovare la forza e lo stimolo quotidiano per dar sostegno a quest'iniziativa.

Fabio Vanzetta

Presidente Comitato della ferrovia
per le valli dell'Avisio



In un'epoca in cui è d'obbligo parlare di salvaguardia dell'ambiente, argomento nel quale tutti siamo coinvolti a vario titolo, credo fermamente che la soluzione più valida per ridurre il traffico e l'inquinamento sia la ferrovia. Attualmente si sta riproponendo con forza questa soluzione per le Valli

di Cembra, Fiemme e Fassa,

grazie soprattutto all'associazione Transdolomites ed al suo Presidente Massimo Girardi. Il problema del traffico sta aumentando ogni anno di più ed a causa di esso moltissimi turisti ormai scelgono altre mete di villeggiatura: questo deve far riflettere molto perché essendo la nostra una provincia la cui economia si basa prevalentemente sul turismo significa che la fase di declino è già iniziata e serve a breve una soluzione valida ed efficace.

Le idee sono molte, ma certo è estremamente urgente passare subito dalle parole ai fatti. Non voglio dilungarmi in aspetti tecnici, ma sinceramente dirò che la soluzione proposta dalla Provincia è veramente poco credibile ed irrealizzabile. Sul progetto Metroland, che prevederebbe 170 km di gallerie, proporrò solo una mia considerazione: lasciando perdere tutti gli enormi pro-

blemi che deriverebbero da smaltimento dei materiali di scavo, imprevisti durante gli scavi, danneggiamento di falde acquifere, costi enormi, ecc..., come è possibile solo pensare ad un progetto che porterebbe i turisti in galleria quando da poco tempo le Dolomiti sono state dichiarate patrimonio dell'umanità? Le nostre bellezze vanno esaltate, non nascoste!!!

La ferrovia non deturpa l'ambiente, non taglia il bosco a metà e si inserisce perfettamente nell'ambiente, non inquina, ha bisogno di una sede larga meno della metà di quella necessaria per una strada, ha sede propria e quindi non risente assolutamente di problemi per traffico, ingorghi ed incidenti stradali.

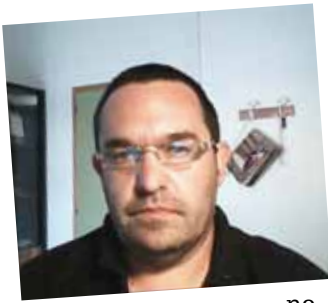
Vorrei fare un appello soprattutto a tutte le Amministrazioni delle tre valli: appoggiate questo progetto della ferrovia, con forza e convinzione. I tempi sono lunghi, sicuramente saranno altre Amministrazioni che porteranno avanti il progetto, ma è ormai di vitale importanza che la ferrovia per Cembra, Fiemme e Fassa diventi immediatamente realtà, questa volta non possiamo "perdere il treno"!!! Sono convinto che il trenino dell'Avisio potrà diventare la nuova "perla delle Dolomiti" e porterà alle tre valli nuova vita, più economia, più turisti e soprattutto... meno traffico.

Paolo Corrà

autore del libro "Le ferrovie del Trentino"
componente Direttivo Comitato



● IMPIANTI TERMOSANITARI ● GAS
● RISTRUTTURAZIONE BAGNI ● PANNELLI SOLARI
38030 Capriana (TN) - Via Dallio G. Battista, 1/a



Negli ultimi anni il tema della mobilità sta assumendo un ruolo centrale nelle discussioni delle pubbliche amministrazioni di Valle. I patti territoriali, la nascita della Comunità di Valle e un nuovo senso di comunità più vicino ai cittadini rispetto al vecchio

Comprensorio, stanno inducendo delle riflessioni e hanno portato la Comunità di Valle a costituire un tavolo di lavoro su questo tema e affidare una indagine sulla mobilità al fine di delineare la situazione di valle ed agire di conseguenza.

In valle di Cembra già da tempo sono stati fatti investimenti sulle infrastrutture viarie quali le gallerie di Giovo e Faver, circonvallazione di Albiano, i lavori ancora in atto tra Grauno e Capriana. Altri dovranno ancora essere fatti come il collegamento con Pinè a partire dalle Piramidi, Lisignago, Valda ecc.

Appare però chiaro che le strade da sole non risolvono il problema della mobilità, vanno fatte le opportune riflessioni sui servizi di trasporto pubblico non solo in direzione di Trento ma anche in un'ottica di collegamenti trasversali e longitudinali interni alla valle, al tema sempre più pressante dell'inquinamento da polveri sottili, quindi della mobilità "sostenibile", non ultimo il costo sempre maggiore dei combustibili a fronte di una crisi complessiva dell'economia che sta mettendo in ginocchio molte famiglie.

La nuova programmazione anche urbanistica di Valle e le riflessioni in corso sul Piano urbanistico di Comunità, seppure allo stadio iniziale, portano e porteranno sempre più a vedere la valle come un unico ambito territoriale dove le opere di carattere "sovracomunale" non potranno prescindere da una logica di razionalizzazione e programmazione circa la loro esistenza e gestione. Mi riferisco alle scuole, ai teatri, asili nido, infrastrutture viarie di livello provinciale, ciclo dell'acqua e altre infrastrutture che possono rivestire un interesse che vada al di sopra della singola municipalità. Non è più concepibile infatti che in ogni Comune vi siano tali strutture o esse vengano realizzate ove quella Amministrazione sia più scaltra ad ottenere subito il finanziamento.

Una volta fatta questa analisi e programmazione urbanistica e definiti possibilmente dei criteri unitari di gestione il passo conseguente e logico va nella direzione della mobilità e quindi del collegamento tra i Comuni in funzione di garantire agli utenti un servizio

di trasporto adeguato a raggiungere tali opere e servizi sovracomunali.

Sempre in tema di mobilità già da qualche anno è in corso una discussione su una "idea" che è stata abbozzata dalla Provincia di Trento: "Metroland". Si tratta di una ipotesi di collegamento veloce tra la città capoluogo e la periferia trentina con pochissimi o addirittura nulli collegamenti sul percorso. Di questa idea la Provincia di Trento ne ha fatto accenno sui quotidiani, internet e forse è stata oggetto di qualche conferenza. Nel frattempo alcuni territori hanno avviato delle opportune e democratiche discussioni e ciò sta accadendo anche in Valle di Cembra.

Ai più tale ipotesi di collegamento ferroviario è parsa futuristica, eccessivamente costosa e, con i tempi di crisi che stiamo attraversando, forse anche inopportuna. Sono certamente riflessioni pertinenti che possono essere accettate dai cittadini ma non altrettanto dagli Amministratori i quali devono, per loro natura, programmare il futuro e non solo quello di "legislatura" ma bensì avere lungimiranza e guardare "oltre". In questo senso credo comunque che nessuna Amministrazione comunale possa dichiararsi contraria, qualora vi fossero le premesse per una realizzazione, ad avere una stazione nel proprio Comune.

Per quanto concerne poi il collegamento tra Trento e Canazei il primo abbozzo della Provincia di Trento era una galleria tra Canazei e Borgo Valsugana con raccordo quindi sulla linea ferroviaria esistente.

Tale ipotesi di collegamento, da subito, non è piaciuta ad alcuni Amministratori comunali di Fiemme che hanno a loro volta vagliato altre ipotesi. Nel frattempo una Associazione che si occupa di mobilità, Transdolomites affidava uno studio di fattibilità che prevede un percorso alternativo a quello proposto dalla Provincia, un percorso che da Canazei passa per Fiemme e quindi attraversa la Valle di Cembra fino a Giovo e Trento. Tale ipotesi già nel 2009/2010 incontrava un parere positivo dei Sindaci Cembrani demandando a successivi ulteriori approfondimenti il dettaglio del tracciato e delle fermate. E' chiaro che i Comuni cembrani non hanno e non potranno mai avere i fondi per realizzare una simile infrastruttura ma nel momento in cui la Provincia decidesse, di comune accordo di procedere alla realizzazione, allora sarebbe più opportuno che il percorso interessi le Valli dell'Avisio, fornendo in tal modo un servizio anche e soprattutto ai residenti, piuttosto che 38 o 40 km. di galleria tra Canazei e Borgo V.

Lo studio preliminare di fattibilità commissionato da Transdolomites oltre al percorso con i tempi di percor-



R.S. Arredamenti
Cecilia di Giovo TN tel. 0461/684101
www.rsmobilita.it



SERVIZI PRODOTTI

- SHOWROOM
- PROGETTO
- RILIEVO
- PREVENTIVO
- MONTAGGIO
- VENDITA
- ASSISTENZA
- ARREDAMENTO PER LA CASA
- STRUTTURE IN CARTONGESSO
- PAVIMENTI
- PORTE INTERNE



renza prevedeva una ipotesi di ferrovia sul modello di quelle svizzere, austriache o dell'Alto Adige che hanno degli innumerevoli vantaggi in termini di inserimento ambientale trattandosi di treni di modeste dimensioni che garantiscono comunque tempi di percorrenza limitati, frequenze di passaggio anche di 30 minuti, indubbi vantaggi sulla limitazione del traffico su ruota e, regolarità delle corse anche con condizioni meteo avverse (neve), possibilità di trasporto di biciclette o sci, facile accesso ai disabili e il tutto unito alla comodità di stare seduti dentro un vagone ferroviario che percorre un tragitto lineare con stabilità nella corsa.

Nel frattempo la discussione prosegue soprattutto a livello dei cittadini e proprio a Cembra nasce il Comitato spontaneo "per non perdere il treno" che abbraccia questa iniziativa.

Sul versante dei Comuni, invece, nel 2010 ha luogo il rinnovo degli Organi politici e successivamente anche della Comunità di Valle. Forse anche i tempi di crisi che stiamo attraversando hanno raffreddato tale discussione che però non deve essere accantonata o dimenticata.

Il tema della mobilità sostenibile è sempre attuale ed è un argomento che necessita di una programmazione di ampio respiro, per questo a mio giudizio è necessario approfondire da subito il tema della mobilità e dei trasporti e mantenere questo argomento al centro delle discussioni anche per il futuro.

Anche in virtù di queste considerazioni il sottoscritto ha aderito al "Comitato per la ferrovia nelle Valli dell'Avisio" che conta già più di 400 iscritti. Nasce proprio per sollecitare la discussione, mantenere caldo il tema della mobilità e se possibile delineare il tracciato più opportuno ma soprattutto condiviso tra i vari attori pubblici e privati.

In questo momento ritengo che un ruolo importante potrà averlo il Consorzio dei Comuni Bim dell'Adige ed in particolare la Vallata dell'Avisio in seno alla quale è in fase di costituzione un tavolo di lavoro per affrontare le i problemi della Vallata e un ulteriore studio di fattibilità sulla ferrovia è stato già commissionato dal B.I.M.

Paolo Fedrizzi
Sindaco di Valda
Componente Direttivo Comitato



Località Predole, 5
38034 CEMBRA (TN)
Tel. 0461/ 682045
Fax 0461/680542
C.F. / P.IVA/ N. iscriz. Reg. 01431280229
Cap. Sociale €12.000 i.v.
e-mail info@giovanellapavimentazioni.it



Cassa Rurale Giovo

Banca di Credito Cooperativo



 **CONAD**
CITY

SUPERMERCATO

di Paolazzi Lorenzo

Via Calovi, 5, 38030 Cembra (Tn)

tel: 0461 683092 - fax: 0461 680913

mail: paolazzi.lorenzo@akfree.it



Artisti nella qualità, Maestri nella convenienza

Comitato spontaneo "Per non perdere il Treno" - Trenino dell'Avisio - Valle di Cembra -



L'Amore per la propria terra è il comune sentimento che unisce i componenti del comitato.

Era una sera d'aprile del 2010 quando presso l'agritur della gens "Paolazzi" di Ponciach di Faver noi: Giuliano, Herman, Luciano, Paolo, Renato e Renata abbiamo deciso di costituire il comitato spontaneo "Per non perdere il treno" Valle di Cembra a sostegno dello studio di fattibilità di una linea ferroviaria, la "Trento Canazei", promosso da Transdolomites"

Da un po' di tempo i media, riportavano di questo studio sulle cronache locali, tanto da attirare sempre più la nostra attenzione.

Prima Giuliano e poi noi tutti ci siamo lasciati coinvolgere e da lì il passo è stato breve, contattare il "presidentissimo" Girardi e dare la nostra disponibilità è stato inevitabile.

Da quella data in poi, il coinvolgimento del comitato in azioni comuni con Transdolomites è andato man mano crescendo con partecipazioni a convegni ed organizzazione degli stessi; interventi su giornalini locali, quotidiani e dibattiti sul tema della mobilità in specie su ferro.

Nei mesi successivi, si sono aggiunti poi, Mauro, Piergiorgio e Gianni che, con la loro esperienza e carica hanno aggiunto valore al comitato e ci hanno spinto a prendere sempre più coscienza della nostra forza. Così con rinnovato vigore, abbiamo organizzato, assieme a Transdolomites, il convegno del luglio 2011 in occasione della festa del "Muller Thurgau a Cembra, con titolo "La Ferrovia nella Valli dell'Avisio" sostenibilità ambientale e sviluppo per le Valle di Cembra, dove sono intervenuti come relatori titolati rappresentanti del mondo accademico universitario nazionale, rappresentanti dell'associazionismo di categoria, amministratori locali e di vallata.

Patrocinatori della manifestazione sono state le Acli Trentine, Coldiretti Trento, Bim dell'Adige e il Comune di Cembra a conferma che la nostra visione di una valle aperta e protagonista del proprio sviluppo è condivisa da più organizzazioni.

Anche la contemporanea mostra presso le ex scuole elementari a titolo "La Ferrovia nelle Valli dell'Avisio" tra passato presente e futuro, dove in esposizione oltre che lo studio di fattibilità della Qnex vi erano in visione alcuni diorami ferroviari e la mostra del progetto storico "asburgico", .ha avuto grandissimo successo, tanto che a fine manifestazione si sono contati più di 2000 entusiasti visitatori.

Fiore all'occhiello e nostro vanto è stato il ritrovamento presso l'archivio di Trento del progetto esecutivo firmato dagli ingegneri viennesi "Stern & Hafferl", data 1904, di una linea ferroviaria la "Lavis/Moena" che prevedeva il passaggio del treno attraverso la Valle di Cembra, a cui si rimanda per una più attenta visione nelle pagine successive, a conferma che il treno in valle di Cembra non è un'idea strampalata di qualche visionario, ma una confermata e concreta certezza che affonda le proprie radici nella storia.

Serate di presentazione dello studio di fattibilità della Qnex presso i vari comuni della Valle (Grumes, Giovo, Faver) sono state altresì organizzate da noi o in collaborazione con le Acli locali. Recentemente siamo "usciti" sul territorio con dei gazebo per la raccolta firme, a Cembra in occasione del Raglio Palio e a Giovo in occasione della Festa dell'Uva, dove numerose sono state le adesioni alla petizione popolare per la progettazione di una linea ferroviaria attraverso le Valli dell'Avisio.

Nella certezza che in Valle di Cembra tante sono le persone che hanno a cuore il destino della propria terra e che fra queste, specialmente donne e giovani, ci sia qualcuno che abbia voglia di mettersi in gioco, ci rivolgiamo a loro, sottolineando come l'associazione non sia a numero chiuso e che ogni persona che vuole condividere quest'esperienza è benvenuta nel nostro comitato.

perchè un comitato?

Il Trenino dell'Avisio è una grande opportunità ed il nostro obiettivo è quello di far conoscere e far crescere nella coscienza di tutti la convinzione che questo progetto è per la Valle di Cembra, terra aspra e faticosa, l'unico che può dare risposte positive in ogni ambito.

Il comitato è nato per questo ed il suo impegno sarà quello di valorizzare ogni risorsa in un progetto dove la tecnologia non è contro l'ambiente, ma al servizio di tutte le persone e della comunità.

Le prospettive, non sono solo quelle di aumentare il servizio pubblico su ferro, ma anche di valorizzare, grazie a questo nuovo collegamento, una parte fondamentale della nostra montagna e in più in generale di suscitare lo sviluppo socio-economico congiunto della nostra terra, sia in chiave agrituristica, artigianale, industriale e a chi intravedendone le potenzialità...vorrà mettersi in gioco. Altre alternative di investimento per lo sviluppo non le scorgiamo, la storia è con noi, il modello attuale di sviluppo pensiamo abbia fallito e per questo chiediamo a tutti e tutte le persone disponibili di unire le forze con l'intento di "non perdere il treno" perché pensiamo che per la Valle di Cembra sia l'ultimo.

I componenti del comitato

Presidente: Poier Giuliano, Vice presidente: Nardin Luciano, Socio fondatore Lorenzi Herman, Socio fondatore Magnabosco Renata, Socio fondatore Gottardi Renato, Socio fondatore Piffer Paolo, Socio: Pagani Mauro, Socio: Holler Gianni, Socio: Poier Piergiorgio

Intervento del Presidente della vallata Avisio del Consorzio dei Comuni della provincia di Trento – B.I.M. dell'Adige – con sede in Trento – Piazza Centa, n. 13 sulla prossima pubblicazione di Transdolomites.



I Bacini Imbriferi Montani sono stati istituiti con Legge 27 dicembre 1953, n. 959, mentre il Consorzio B.I.M. dell'Adige, con sede in Trento, è stato costituito nel 1955 ed è formato da 129 Comuni, suddivisi in tre Vallate: Adige (34 Comuni), Avisio (35 Comuni) e Noce (60 Comuni). L'attività dei Consorzi B.I.M. ha come scopo quello di favorire il progresso economico e sociale della popolazione residente nel territorio di competenza, attraverso la gestione, su delega dei Comuni consorziati, dei sovracani idroelettrici riconosciuti ai Comuni medesimi dalle grandi società di produzione di energia elettrica a titolo di risarcimento del danno causato dalla costruzione delle infrastrutture connesse all'approvvigionamento e allo sfruttamento dell'acqua.

Parte degli introiti succitati viene concessa ai Comuni consorziati con una quota a fondo perduto ed una quota sotto forma di mutui decennali a tassi agevolati per la realizzazione di opere pubbliche o per l'acquisto di beni mobili e/o immobili, sulla base di un Piano di Vallata quinquennale approvato dall'Assemblea di ogni Vallata. Altra parte di questi introiti viene invece concessa sotto forma di contributi a fondo perduto ad Associazioni culturali, sportive, ricreative e di volontariato per la realizzazione di iniziative straordinarie o per l'acquisto di attrezzature.

La Vallata dell'Avisio, quale unico Ente pubblico che ricomprende territorialmente le Valli di Cembra, Fiemme e Fassa, ha seguito con vivo interesse il dibattito che da alcuni anni si è acceso nel suo territorio rispetto alla necessità di realizzare una linea ferroviaria con scartamento standard per collegare Trento con l'ultimo paese della Valle di Fassa, Penia di Canazei, attra-

versando le tre Valli: Cembra, Fiemme e Fassa.

Ad oggi si sono evidenziate due ipotesi per realizzare questo progetto. Una che ipotizza il collegamento ad alta velocità fra la periferia ed il Capoluogo, denominata "Metroland" e sostenuta dalla Giunta provinciale di Trento e l'altra, che propone una linea ferroviaria "Treno-Tram", con lo scopo di favorire e razionalizzare la mobilità interna alle tre valli e che è sostenuta da Transdolomites, un'Associazione privata istituita allo scopo di approfondire lo studio sul tema in parola.

L'Assemblea della Vallata Avisio, nella seduta di data 20 gennaio 2012, ha affrontato nel merito la questione, deliberando, con voto unanime, di richiedere a 5 soggetti specializzati nel campo un preventivo, entro la spesa massima complessiva di € 50.000,00=, per la redazione di uno studio di fattibilità di una linea ferroviaria per la Vallata Avisio.

La stessa Assemblea di Vallata ha deciso che l'affidamento formale dell'incarico di stesura dello studio di fattibilità da parte del Consiglio Direttivo del Consorzio B.I.M.-Adige avvenga dopo un confronto costruttivo con il Presidente ed il Vicepresidente della Giunta provinciale di Trento nonché con le Conferenze dei Sindaci delle Valli di Cembra, Fiemme e Fassa, in quanto da parte consorziale esiste la convinta volontà di contribuire in sinergia allo sviluppo socio-economico dell'intera Vallata Avisio.

Tale studio, infatti, lungi dall'implicare alcuna preferenza in favore di una delle due precitate ipotesi, intende verificare la bontà dell'idea della costruzione di una ferrovia, quale soluzione dei problemi legati alla mobilità della Vallata dell'Avisio, individuando il tracciato ottimale e quantificandone i relativi costi.

Il Presidente della Vallata Avisio
del Consorzio B.I.M.-Adige
– cav. Armando Benedetti –

Trento, febbraio 2012.



PASTIFICIO

Via L. Felicetti, 9 - 38037 Predazzo
Tel. 0462 501225
Fax 0462 501569

CANTINA

VIENI A SCOPRIRE I NOSTRI PRODOTTI:
Müller Thurgau – Riesling – Kerner – Balasi
Lagrein Rosato – Schiava – DieciVendemmie

Società Agr. F.lli Pelz s.s.
Località Cavade – 38034 Cembra – TN
Tel. e Fax 0461 683051 – pelz@email.it

Lettera all'Associazione



Prendo spunto dal recente lancio a Padova dell'esperimento PRIMA, che supporta ITER per la realizzazione del "sole in pentola" (energia da fusione nucleare senza scorie), per un paragone con un'altra impresa che mi sta molto a cuore, la ferrovia dell'Avisio.

ITER è una sfida tecnologica, intellettuale e organizzativa, che darà risposte tra dieci-quindici anni, ma probabilmente bisognerà aspettarne almeno trenta o quaranta per avere energia elettrica da fusione disponibile nelle nostre case. Ed è un'impresa che non ha garanzia assoluta di successo, ma la posta in gioco è molto alta e vale comunque la pena di giocare la partita. A Padova si mettono in gioco diverse decine di ricercatori, con un costo stimato dell'operazione PRIMA di duecento milioni.

La ferrovia dell'Avisio costerebbe quattro volte tanto, ma la posta in gioco è altrettanto alta e fortunatamente la tecnologia è già ben nota e applicabile. Se poi non ci si limita ad un mero calcolo numerico, e si pesano sulla bilancia aspetti fondamentali ma spesso non quantificabili (qualità della vita, vivibilità, salvaguardia di un ambiente spesso deturpato ecc.), si può comprendere facilmente come la ferrovia vada progettata e realizzata subito, perché non c'è alternativa valida e plausibile che porti gli stessi benefici risultati, senza bisogno di ricorrere a soluzioni inutilmente complesse e costose (leggasi people mover e simili).

Conosco bene la val di Fiemme, le sue bellezze e le sue criticità, che si acquiscono nei periodi turistici rendendo ad esempio la strada per la val di Fassa una colonna quasi ferma di automobili (e perciò io mi rifiuto di frequentare i Fassani in stagione turistica, e credo di non essere il solo ad aver preso questa decisione). Conosco anche l'ambiente giovanile delle valli, e di come spesso il sabato sera porti i giovani a macinare chilometri alla ricerca di pizzerie, discoteche, pub o quale che sia svago o divertimento. E infine conosco anche la pena degli anziani, che sempre più spesso devono ricorrere a badanti straniere e che avrebbero bisogno di una mobilità di maggiore qualità rispetto all'attuale (provate voi a ottant'anni e oltre ad arrampicarvi sull'erta scaletta di una corriera di Trentino Trasporti, e dato l'invecchiamento generale della popolazione la componente anziana aumenterà sempre di più). Ora, se la ferrovia salvasse ogni anno anche solo un giovane da uno schianto mortale con la sua automobile sulle strade gelate delle valli, questo non basterebbe a far partire subito i lavori? Se salvasse anche solo un abitante delle valli all'anno dal contrarre un tumore polmonare per la cattiva qualità dell'aria (e vi assicuro che in certi periodi dell'anno, tra polveri sottili emesse dalle stufe

a legna e inquinamento veicolare non si respira un'aria proprio salubre). Se semplificasse ogni anno la vita anche solo a una decina di anziani, consentendo loro di recarsi in tutta tranquillità, con la loro badante, a far le visite mediche ma anche un giro al mercato di Cavalese o una passeggiata a Moena (perché è auspicabile di invecchiare, ma solo se si può mantenere un certo decoro e concedersi qualcosa - anche di semplice - dopo una vita di sacrifici)? Senza contare il miglioramento generale della vivibilità delle valli, l'incremento del valore di terreni ed edifici, il notevole salto di qualità e di immagine delle tre valli che le farebbe finalmente competere di diritto con le vicine vallate austriache e svizzere, che hanno il solo pregio di essersi messe su questa strada (ferrata) prima di noi, ma agli italiani non manca certo il genio e l'inventiva (e infatti PRIMA sarà realizzato in Italia, vincendo la spietata concorrenza di tutti gli altri paesi europei, ad eccezione della Francia che già ospita ITER). Credo che turisti e valligiani, nella quasi totalità, siano arcistufi di modelli triti e ritriti, ormai esausti, che hanno spremuto l'ambiente per decenni, divorato risorse idriche, piantato piloni di seggiovie ovunque, realizzato devastanti operazioni di speculazione, a danno di tutti e a vantaggio economico di ben pochi (il residence Myosotis di Mazzin di Fassa - ex residence Fassa Laurino - è ancora lì, orrendo ecmostro a perenne memoria, ma quanti altri possiamo ancora citarne in Trentino?). E' stato realizzato il metanodotto per portare il gas fino a Canazei, spendendo milioni con un vantaggio ambientale piuttosto trascurabile (anche perché Predazzo e Cavalese si riscaldano a legna...), ma l'impresa ha investito con la speranza di lauti guadagni, anche se la consistenza della popolazione servita non giustificava certo l'entità di un tale investimento. Come non investire a maggior ragione in una ferrovia elettrica, che ha ritorni ambientali ed economici decisamente più elevati e ad indubbio vantaggio di tutti? Un modello di sviluppo vincente è solo quello che dimostra di salvaguardare i beni presenti a vantaggio delle generazioni future; l'ingordigia e l'avidità non possono durare in eterno e qualcuno prima o poi ce ne renderà conto. E concludo con un appello ai politici, cui è dato il potere delle decisioni: sarebbe un magnifico esempio di democrazia condivisa, con una comunità montana e tanti turisti che chiedono una ferrovia moderna e ben inserita nell'ambiente, e una politica che si fa voce di tutti garantendone un'ottima e puntuale realizzazione. Excelsior!

Francesco Fellin
ricercatore presso Consorzio RFX

(ente responsabile per lo sviluppo e il progetto dell'esperimento PRIMA a Padova nell'area della ricerca del CNR)

La ferrovia nelle valli dell'Avisio? ... se ne discuteva già nel 1891, tanto che nel 1904...

Tratta - Lavis/Moena - ingg. Stern & Hafferl - (1904-1907)

Un grande sindaco di Trento dalle idee molto chiare, con lungimiranza portava in consiglio comunale una delibera che dava il via all'idea di un collegamento ferroviario tra Trento e Moena.

La tratta si inseriva in un progetto più ampio, la diffusione di un sistema tramviario nelle maggiori valli del Trentino. Era il 1894, primo periodo dell'uso diffuso della corrente elettrica nei più svariati campi, da quello industriale a quello civile, con tutte le sue enormi potenzialità.

L'abbondanza di acque nei torrenti trentini e la successiva trasformazione tramite centrali in forza elettrica, faceva diventare il progetto di un sistema ferroviario nelle valli trentine economicamente sostenibile.

Paolo Oss Mazzurana (1833-1895) podestà di Trento dal 1872 al 1873 e dal 1884 al 1895, liberal progressista grande sostenitore e fautore di questo grande progetto aveva capito già allora come la libera mobilità delle persone e delle merci era alla base dello sviluppo di intere comunità e come antidoto alla miseria che allora colpiva intere zone del trentino e molteplici strati della società civile.

In tempi brevissimi, nel 1892 da Vienna arrivava l'ok per procedere alle stesure dei vari progetti per i collegamenti tranviari, dalla Valsugana alla Rovereto/ Riva, dalla Val di Non a quello per la Val di Fiemme attraverso la Val di Cembra.-

Il governo austriaco assieme allo stesso Oss Mazzurana guardavano lontano e intravedevano nella ferrovia il mezzo più idoneo per portare il turismo internazionale nelle località dolomitiche.

Il progetto della Lavis/Moena, assieme al progetto Trento/Malè e a quello della Tirano/Saint Moritz intendeva collegare l'area dolomitica alla Svizzera creando così un sistema turistico aperto all'internazionalità. Un grande sogno, collegare Riva del Garda con Trento e attraverso questa raggiungere sia le dolomiti Fassane che le montagne dell'alta Val di Sole e attraverso il passo Tonale raggiungere la Svizzera.

L'opera a compimento si sarebbe dovuta chiamare "Transdolomitica meridionale", ma già qualcuno affascinato, in omaggio alle montagne e bellezze attraversate, la chiamava già "Ferrovia del Paradiso".

Quella era gente che non solo ideava ma progettava e



COSTRUZIONE RISTRUTTURAZIONE E MANUTENZIONE DI:

- Strade
- Acquedotti
- Fognature
- Edifici Civili
- Scavi
- Demolizioni
- Pavimentazioni in genere

38034 Cembra (TN) - Via C. Battisti, 31 - Tel. 0461 683076 - Fax 0461.680857
www.nicolodicostruzioni.it - e-mail: info@nicolodicostruzioni.it
P.IVA n. 01429080227



ALBERGO LAGO SANTO
di Piffer Maurizio e C. sas
Tel. 0461 683066 Cell. 333 2762209
Loc. Lago santo 38034 Cembra (TN)



realizzava, con grande visione del futuro assieme ad una buona dose di realismo.

Ferrovie come la Valsugana e la Trento/Malè sono diventate realtà, altre hanno visto la luce, la Dermulo/Fondo e la Rovereto/Riva ma poi con troppa fretta e poca lungimiranza sono state smantellate, altre come la Lavis/Moena sono state bloccate dalla concorrenza con Bolzano.

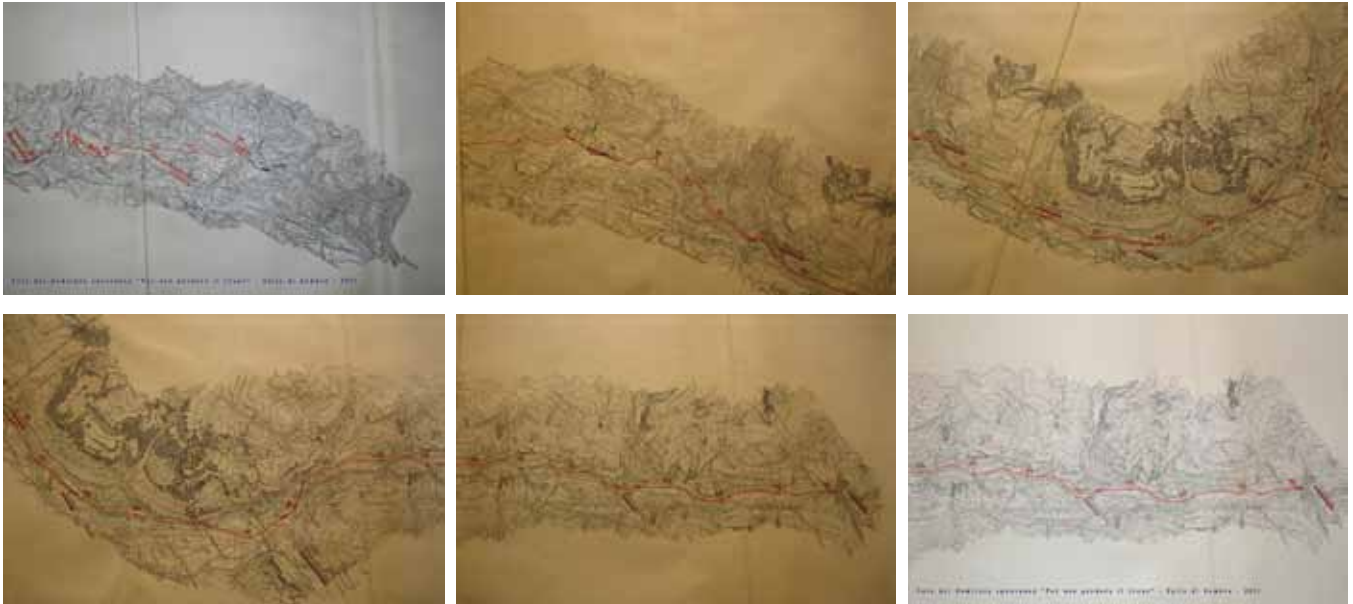
La Grande Guerra poi ha fatto il resto, imponendo la costruzione della Ora/Predazzo, (ora dismessa), poco sostenibile in campo economico vista la scarsità di nuclei abitati e quindi d'utenza nel tratto Ora San Lugano, ma strategicamente molto più valida a livello militare. Le popolazioni della Vallata dell'Avisio hanno dovuto

attendere oltre un secolo per rileggere, i sogni e le emozioni che sicuramente i nostri padri e i progettisti austriaci hanno vissuto.

Sul frontespizio del progetto esecutivo Stern & Hafferl vi è uno spazio bianco per la data destinata alla presentazione, a colmare questa lacuna a oltre più di un secolo sono arrivati i proponenti dell'associazione Transdolomites, che hanno inoltrato il loro studio di fattibilità per una ferrovia nelle valli dell'Avisio nelle competenti sedi politiche.

P.G.

Per la visione completa del progetto "Stern & Hafferl" visitate il sito www.treninodellavisio.com



Eden ESTETICA e SOLARIUM

Lunedì 09.00 - 17.00
Martedì 09.00 - 12.00
14.00 - 19.00
Mercoledì 10.00 - 20.00
Giovedì 09.00 - 12.00
Venerdì 09.00 - 12.00
14.00 - 19.00
Sabato 09.00 - 17.00

*...bella snella
e sempre in forma...*

Bagno Turco - Fanghi
Pressoterapia - Massaggi
PSP: riducente,
tonificante,
smagliature

Trattamenti al viso,
Solarium,
Trucco semipermanente,
Depilazione,
Manicure,
Pedicure e ricostruzione unghie.



Via Calovi 6/1 - Cembra - Tel. 0461.683573



Cuoco Leonardo

PROPONE

TUTTI I VENERDI' NEL MESE DI MAGGIO

Menù

Moscardini e polpo al prezzemolo
Calamarata (pasta con calamari)
Sauté di cozze e vongole
Coda di rospo al forno
Tiramisù al limone
€ 30

escluse bevande

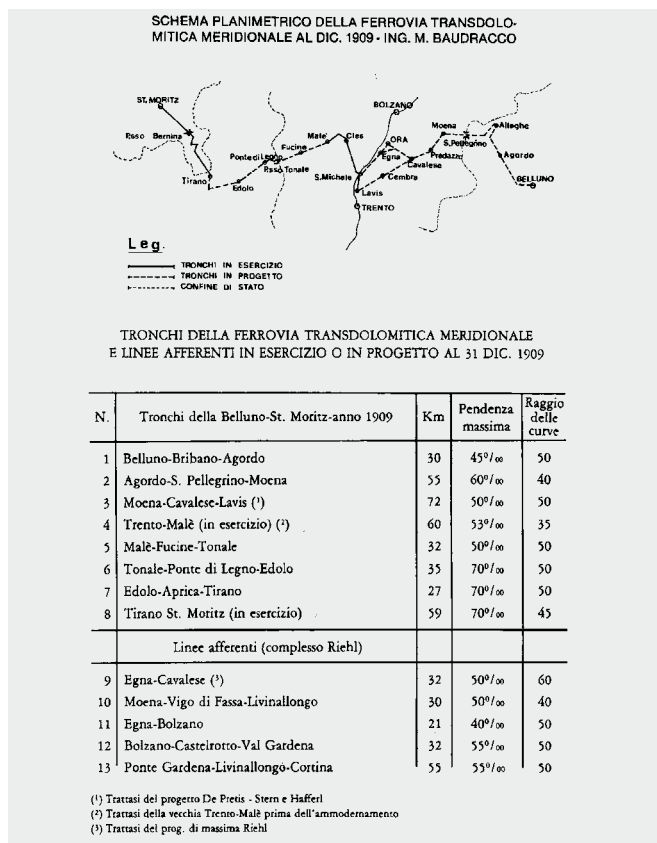
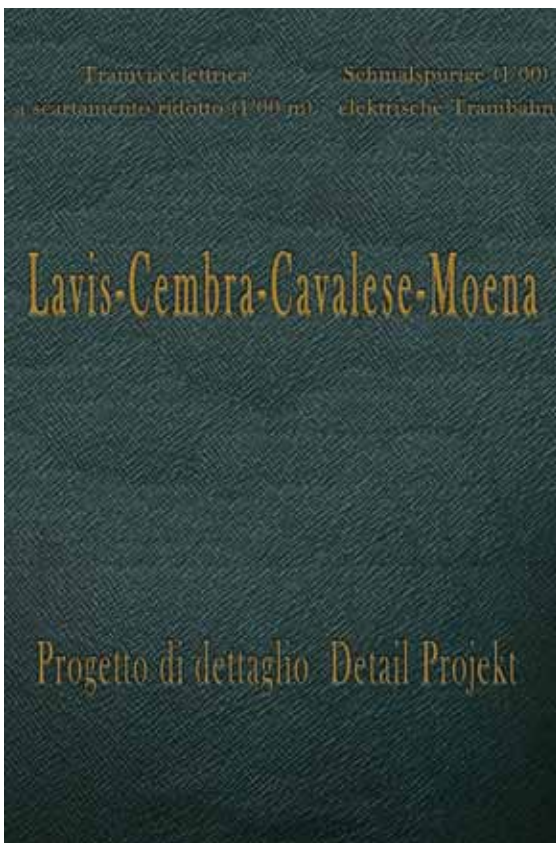
Nel menù viene utilizzato solamente pesce fresco

Se interessati prenotarsi una settimana prima al numero

0461-685019

Si organizzano anche cene sociali, banchetti e alcune volte all'anno la Fiorentina direttamente dalla Val di Chiana!

VI ASPETTIAMO NUMEROSI



Isolsistem
 di Goss Federico Via Delle Palue, 7 CAPRIANA(TN)
 P.I. : 01801960228 C.F. GSSFRC76R15L378T
 Ufficio tel/fax: 0462/340199 cell:340/8466223
 www.isolsistem.net info@isolsistem.net

- ISOLAZIONI TERMICHE A CAPPOTTO
 - RIPRISTINO FACCIATE
 - IMPERMEABILIZZAZIONI
- TEL. 347/5310039**



Tommaso Romoli
 Notaio
 Via Cesare Battisti, 19/1
 38034, Cembra (TN)
 Tel. 0461680164 - Fax 0461680475
 info@notaiotommasoromoli.it
 www.notaiotommasoromoli.it

DM **Massimo dellantonio**
 fornitura e posa pavimenti
 legno-moquette-pvc-levigature
 Tel. 347.1474238
 dellantoniomassimo@virgilio.it
 tel./fax 0462.817009

Il valore della Storia

La Storia non è unicamente una materia confinata in polverosi libri di scuola, utile solo ad annoiare intere generazioni di studenti. La Storia è qualcosa di vivo e pulsante che ci permette di esercitare le nostre capacità critiche, ossia quelle forme di ragionamento del più elevato ordine di complessità ed importanza. Senza tali competenze la coscienza e la personalità dell'individuo risulterebbero monche ed incomplete. L'importanza della Storia è fondamentale quando obbliga ognuno di noi a comprendere il passato e di conseguenza il presente, perché i luoghi del passato rappresentano una vasta esperienza delle varietà umane, un luogo di incontro degli uomini. La costruzione di una coscienza storica passa di pari passo con la costruzione di una propria mappa mentale e dei propri valori. Dunque senza il passato non potremmo costruire alcun presente, perché privi delle basi necessarie. Sarebbe come costruire una casa, senza aver prima edificato solide fondamenta. Ecco perché si afferma che le radici storiche sono la base di ogni persona, collettività, città o nazione. Senza la storia tutto sarebbe simile ad un uomo privo della colonna vertebrale. Questa massima non vale solo per i grandi temi universali ma anche

per le questioni di carattere particolare e locale. E' questo il caso del "Trenino dell'Avisio". Talune correnti di pensiero, adducendo motivi tecnici e non, ritengono che tale struttura sia inattuabile, specialmente in Valle di Cembra. Tale tesi, in una mera concezione contemporanea, solo superficialmente sembrerebbe essere supportata da dati incontrovertibili, ma proprio in virtù di un'approfondita ricerca storica viene a perdere la sua efficacia, esistendo un progetto del 1904, di matrice asburgica, che considerava il percorso di un treno, molto simile allo studio attuale e che aveva fermate nella maggior parte dei comuni dell'Avisio. Il progetto in questione, corredato di seri dati strutturali, non pone alcun problema per il passaggio della ferrovia attraverso la sponda destra della Valle di Cembra e del suo snodarsi fino a Moena. Ecco che, in questo caso, la Storia non risulta essere solo un argomento teorico e privo di qualsiasi importanza pragmatica, ma diviene snodo cruciale per il futuro delle nostre comunità e per lo sviluppo culturale, sociale ed economico delle valli dell'Avisio.

Comitato spontaneo "per non perdere il treno"
- Trenino dell'Avisio - Valle di Cembra

ZANETTIN s.r.l.
CIOTTOLI INERTI PORFIDI PIETRE

VIA DEI CICLAMINI, 42 38034 CEMBRA (TN)

Tel. 0461682122

www.zanettin.it info@zanettin.it



Rossetti & Florian
S.N.C.
pescheria e polleria
autotrasporti

trote vive - pesce - pollame - uova - selvaggina

domenica a mezzogiorno
polli allo spiedo e patatine fritte
si consiglia la prenotazione
entro le ore 10.00



Strada de Col de Zecol, 1
38036 Pozza di Fassa (Tn)
Tel. 0462/763147 - Fax 0462/762336



FLORIAN

38036 POZZA DI FASSA (TN), str. di Bagnes, 1
Tel. 0462.763361 - Fax: 0462.763726
www.florianpozza.it - E-mail: info@florianpozza.it

FERRAMENTA - UTENSILERIA
COLORI CON TRATTAMENTO AL TINTOMETRO
CASALINGHI - FORNITURE ALBERGHIERE
DETERSIVI E DETERGENTI INDUSTRIALI

ORARIO: 08.00 - 12.00 | 15.30 - 19.00 | CHIUSO GIOVEDÌ e DOMENICA (solo fuori stagione)



Paolo Oss Mazzurana (Trento, 3 aprile 1833 -Trento, 15 gennaio 1895) è stato un imprenditore e un politico trentino.

È stato podestà di Trento la prima volta fra il 1872 e il 1873, e in seguito per tre volte consecutive dal 1884 al 1895, anno della morte. Fu un periodo di "risorgimento economico" e l'importanza del podestà fu tale da far chiamare quel periodo l'età di Paolo Oss Mazzurana. Politicamente è stato un liberale progressista, ma fu anche attento alla questione operaia e non contrario all'intervento pubblico nell'economia. Fu a capo di quello che Vittorio de Riccabona (che anche ne faceva parte) definì "partito economico". Fra i suoi obiettivi principali vi fu quello di favorire la crescita economica della città, creando le infrastrutture come la centrale idroelettrica e le tramvie (rese possibili dalla prima), ma anche finanziando l'istruzione pubblica. Fu nominato cavaliere dell'Ordine della Corona Ferrea dall'Imperatore d'Austria Francesco Giuseppe. Nel 1891 il consiglio comunale autorizza la giunta a iniziare le operazioni per il collegamento fra Trento e le valli limitrofe con tranvie a trazione elettrica (sfruttando l'energia idroelettrica), fortemente volute dal podestà: verranno realizzate la ferrovia della Valsugana e la Trento-Malè.



"... Le valli trentine sono bensì percorse da strade, la cui costruzione costò enormi sacrifici, ma queste non bastano più a sopperire alle odierne esigenze di traffico, perché troppo costoso e troppo lento è sulle strade il trasporto delle persone e delle merci, cosicché resta inceppato il traffico locale e l'affluenza dei visitatori forestieri, la quale è divenuta ormai la principale risorsa dei paesi alpini. A questo bisogna non possono sopperire che linee ferroviarie..."

La citazione sembra mutuata dalla cronaca dei quotidiani locali di queste settimane, è tratta invece da una lettera inviata il 27/11/1891 dal podestà di Trento Paolo Oss Mazzurana al consigliere aulico Giovanelli. Nella missiva il Mazzurana proseguiva caldeggiando la realizzazione di nuove linee ferroviarie ed il potenziamento delle esistenti, quale valido rimedio alla congestione delle vie di comunicazione stradale. Questo tema, dunque, costituiva oltre un secolo fa un argomento che teneva occupati gli amministratori locali....

La prima iniziativa

L'idea di una tramvia in Fiemme balenò da prima alla mente elevata e nobile di un grande cittadino di Trento, Paolo Oss Mazzurana. Quando ancora nessuno del nostro paese aveva il più lontano presentimento delle splendide applicazioni dell'elettricità egli già intuì che il nostro Trentino, con le sue acque abbondanti, con le sue valli a fondo cieco, ed a conversione centrale verso la valle dell'Adige, pareva fatto apposta per la trazione elettrica. Assistito da un distinto ingegnere, il dottor Carlo Depretis, che aveva pure compreso le trasformazioni che stavano per subire le ferrovie locali con la sostituzione dell'elettricità al vapore egli trasfuse le sue idee alla propria città, e di lì a quasi tutto il Trentino.

Da "Perché la Valle di Fiemme non ottenne ancora una ferrovia? Ricordi e speranze, Vittorio Riccabona, ed. Giovanni Zippel, Trento 1912"

Non si può sperare che un problema economico venga dalla maggioranza della popolazione subito compreso, perché l'assenza di una certa cultura e di cognizioni di economia politica rende chi ne è privo sospettoso e dubbioso; per lui solo l'interesse immediato lo attrae e al di là di quello nulla vede nulla comprende. Ma coloro che hanno la cultura e la fortuna di comprendere il vantaggio economico pubblico sono obbligati a sostituire le deficienze ed a farsi apostoli di quanto può portare vita e rigenerazione economica al loro paese, tanto più che il bene pubblico in questo caso non è solo materiale, ma anche morale. Se si può impedire l'emigrazione temporanea avremo ben presto una vera rigenerazione della nostra popolazione, la quale acquisterà la coscienza della propria forza ed un concetto più esatto del senso morale. La famiglia sarà molto più apprezzata e coll'amore alla famiglia deve anche crescere l'amore alla propria (* terra). Alle persone intelligenti e colte, senza eccezione, ai reggitori dei pubblici interessi della(** valli) vadano queste memorie e a loro rivolgo l'augurio, che come paladini dello sviluppo e del benessere della loro (* terra) e dei loro amministrati i loro nomi siano conservati alla riconoscenza dei posteri.

Felice Oss Mazzurana, Maggio 1912

Da "La Ferrovia e l'avvenire della Valle di Fiemme, Felice Oss Mazzurana, ed. Tipografia Tabarelli Cavalese"

(*patria)

(**valle di fiemme)



Tel. 0461 683518
Cell. 347 9192665
WWW.HAPPY-RANCH.COM

Allevamento, macellazione propria, vendita carni fresche nostrane, produzione salumi e prodotti tipici;

*il gusto
della carne
di montagna!*
dal 1949



Zanotelli
CARNI & SALUMI

CEMBRA (TN) - V.le 4 Novembre 35 - Tel 0461.683012
Fax. 0461/680801 e-mail macelleria.zanotelli@virgilio.it



PAOLAZZI CARPENTERIA
di Paolazzi Alessandro

Carpenteria in legno e lattoneria
Via Costor, 6 - 38030 Faver (TN)

Tel. 0461 683593
Cell 349 6189934
carpenteriaale@gmail.com



Il Vostro verde nelle nostre mani dal 1982

CEMBRA
Tel. 0461 / 683450 WWW.TONDINGROUP.IT

Binari di sviluppo

La crisi economica attuale è solo l'ultimo dei segnali che indica l'inevitabile fine di un ciclo e la cessazione di un potere esclusivamente finanziario a discapito dell'economia reale.

Le certezze riposte nel sistema attuale mostrano vistose crepe, dunque riprogettarlo per rimettere al centro l'uomo e la famiglia sarà di assoluta priorità. Il mito dell'individualità e del profitto spinto ha fallito, la gente deve riappropriarsi del gusto del fare e dello stare insieme a beneficio oltre che per se stessi, anche per gli altri, partecipando attivamente all'elaborazione di progetti che coinvolgano le proprie comunità, non delegando solo alla politica o ad altri soggetti corporativi la loro costruzione.

Su questa falsariga, una terza via per la crescita dovrà essere imboccata anche dalle comunità delle Valli dell'Avisio che dovranno ripensare i loro modelli di sviluppo, pena l'inevitabile arretramento economico ed il conseguente decadimento sociale.

Da soli i comparti dell'industria estrattiva e dell'agricoltura, per quanto riguarda la Valle di Cembra e della zootecnia e del turismo per le Valli di Fiemme e Fassa non riusciranno a reggere l'urto della crisi con inevitabili ricadute negative sia per le nuove generazioni, come per le giovani famiglie, in questo momento in grandissima difficoltà per mancanza di serie e concrete opportunità lavorative.

In questo contesto il progetto di una ferrovia per le Valli dell'Avisio, va sicuramente nella giusta direzione dando la spinta alla rigenerazione e riammodernamento delle realtà economiche presenti sul territorio, se non addirittura richiamandone di nuove.

Piccole attività dedite alla trasformazione dei prodotti caseari, del legno e dell'agricoltura, potrebbero trovare posto presso piccole aree produttive, servite dalla ferrovia in località adesso cosiddette "marginali", dando respiro e nuova linfa a realtà al limite della sopravvivenza.

Pensare ad un'intera filiera a km. zero, che parta dalla produzione alla lavorazione dei prodotti locali ed il successivo commercio in loco, sicuramente creerà maggior occupazione e ulteriore valore aggiunto.



Una rete ferroviaria ben dimensionata sul territorio può offrire altresì in campo turistico innumerevoli occasioni, più località collegate in rete tutte con una propria identità, peculiarità e diversità andrebbero ad arricchire

un pacchetto turistico di prim'ordine, confezionato per una nuova clientela attenta all'ambiente, spaziando dall'alta montagna con lo sci e le arrampicate, al trekking e la mountain bike per la media montagna, dalle visite alle cantine e agli agriturismi per le zone vocate all'enologia e all'agricoltura agli spazi museali, presenti nelle località di fondovalle (Trento e Rovereto in primis).

Una linea dedicata, vicina ai centri abitati, subito rag-

giungibile e con passaggi frequenti indurrebbe alla mobilità tante persone anziane, che per difficoltà intrinseche legate all'età e all'attuale circolazione di mezzi pubblici non facilmente accessibili, rinunciano a muoversi riducendo le loro attività.

Altrettanto si può dire per il mondo giovanile che illusoriamente è ancora sedotto dal mito del mezzo proprio non capendo che la mobilità collettiva e moderna se ben strutturata è economicamente più vantaggiosa, con grande beneficio per le loro tasche, risponde maggiormente ai canoni di sicurezza (numerosi incidenti stradali, anche mortali, evitati) e da non sottovalutare induce alla socializzazione (innumerevoli sono le occasioni di incontro e di interazione che la struttura offre).

Per i pendolari dello studio e del lavoro il treno poi, diverrebbe non solo occasione di enorme risparmio in termini economici, quanto costa la

mobilità con i prezzi del carburante attuali, (si veda il vettuometro pubblicato a pagina seguente), ma di abbattimento dello stress è molto



più confortevole dopo una giornata di studio o di lavoro, fare il tragitto seduti su una poltrona leggendo il giornale o dialogando con il vicino che guidare in mezzo al traffico.

Beneficarie potrebbero essere anche le famiglie: trascorrere una piacevole gita assieme ai propri cari o in compagnia di altre famiglie, lasciando i bambini maggiormente liberi e non posizionati in seggiolini di costrizione con facilità di accesso per le giovani mamme con passeggino sarà sicuramente un nuovo modo di riappropriarsi del "viaggio".

Anche i diversamente abili, che da sempre chiedono maggior attenzione, specialmente in termini di mobilità e autonomia personale, con l'avvento dei treni di moderna concezione avrebbero sicuramente una risposta a questo loro primario bisogno.

Con questo "mezzo" nuove occasioni lavorative e professionali ci saranno per chi vorrà mettersi in gioco; "inventare o reinventare" delle attività che creino lavoro e sviluppo sarà altresì la sfida che le nostre comunità dovranno cogliere come antidoto alla crisi.

L'accesso ai servizi sparsi sul territorio sarà facilitato, raggiungere ospedali e uffici pubblici sarà molto più semplice, altrettanto l'accesso agli edifici per le attività ludiche come palestre, stadi e piscine, l'afflusso da parte di maggior utenza certamente contribuirà ad abbattere i loro costi d'esercizio. Chiedere all'ente





pubblico la costruzione di altre strutture di difficile gestione non sarà più possibile; richiedere altresì un servizio veloce, capillare, sicuro e "democratico" come la ferrovia sarà sicuramente più giustificabile ed una maniera intelligente per far interagire più territori mettendoli in rete con lo scopo di facilitare e rendere maggiormente usufruibili i vari servizi disponibili all'interno delle singole realtà.

A chiusura di questo nostro intervento, intendiamo rivolgere un invito pressante a tutti i cittadini e ai nostri amministratori pubblici affinché scioglano ogni tipo di riserva e con coscienza per il bene dei loro amministrati, appoggino questo progetto che per le nostre comunità sarà certamente fautore di benefica rivoluzione e apportatore di una nuova filosofia di vita.

Alle scelte e sfide epocali a cui inevitabilmente la

nostra società andrà incontro, si dovrà rispondere con assoluta fermezza e pragmatismo, limitarsi ad amministrare il presente e coltivare il proprio "orticello" non basterà più, abbiamo bisogno che a capo delle nostre comunità ci siano uomini e donne autorevoli e con grande visione del futuro.

L'Europa da anni sta investendo sulla ferrovia, diversi paesi d'oltralpe stanno potenziando le loro linee, progettare un sistema ferroviario diffuso all'interno delle alpi che faccia interagire tra loro diverse realtà sia nazionali che europee per le nostre valli sarà di assoluta e vitale importanza, essendo da sempre legate per motivi economici, storici e ambientali alla mitteleuropa.

Poier Giuliano
Direttivo Transdolomites

 **Elettrica Dalvit**
IMPIANTI E TECNOLOGIE ELETTRICHE

Via delle Fontanelle 6 - 38030 Grumes (TN)
tel./fax 0461.688025 - cell. 339.4299198 - 333.9707641
e.mail elettricadalvit@virgilio.it

ESPERTO IN EDILIZIA SOSTENIBILE



IN EDIL PAVIMENTAZIONI s.r.l.

- Fornitura e posa in opera porfido
- Arredo urbano
- Scavi e lavori edili



IN EDIL PAVIMENTAZIONI s.r.l.
38034 CEMBRA (TN)
Loc. Predole, 17
tel. 0461 683323 - fax 0461 680549
www.inedil.it



"VETTUROMETRO" calcola qui i costi per la tua vettura

ACQUISTO VETTURA					
IMPORTO INIZIALE	:	ANNI POSSESSO	=	TOT. AMMORTAMENTO ANN.	
€		n°		€	
TASSA AUTOMOBILISTICA					
IMPORTO ANNUALE				=	TOTALE
				=	€
ASSICURAZIONE					
IMPORTO ANNUALE				=	TOTALE
				=	€
CARBURANTE					
KM PERCORSI ANNUALI	:	KM PERCORSI CON UN LITRO	X	IMPORTO AL LITRO	=
KM		KM		€	
				=	€
PNEUMATICI					
KM PERCORSI ANNUALI	:	KM PERCORSI CON UN CAMBIO GOMME	X	COSTO ACQUISTO GOMME	=
KM		KM		€	
				=	€
MANUTENZIONE ORDINARIA (filtri-olio-candele-liquidi)					
IMPORTO ANNUALE				=	TOTALE MANUTENZIONE ORDIN.
				=	€
MANUTENZIONE STRAORDINARIA (freni-guasti-ecc.)					
IMPORTO ANNUALE				=	TOTALE MANUTENZIONE STR.
				=	€
SPESE VARIE (ticket parcheggi-autostrade-multe)					
IMPORTO ANNUALE				=	TOTALE
				=	€
TOTALE GENERALE					
SPESA ANNUALE	=				TOTALE
					€
SPESA MENSILE	=	SPESA ANNUALE	:	12	=
		€			
				=	€
SPESA GIORNALIERA	=	SPESA ANNUALE	:	365	=
		€			
				=	€

La presente tabella è solo indicativa dei costi sostenuti per l'acquisto e la manutenzione di una vettura, per calcoli più specifici visionare tabelle ACI o similari.

STUDIO
Valentini Pezzei e C. s.r.l.
Elaborazione dati contabili e paghe - Servizi aziendali

38032 CANAZEI - Streda Dolomites n. 14 - Tel. 0462 - 601685 - Fax 0462 - 601619
 38036 POZZA di FASSA - Streda Col de Zecol, 10/A - Tel. 0462 - 763111 - Fax 0462 - 763263
 38035 MOENA - Strada de la Comunità de Fiem, 8/4 - Tel. 0462 - 574449 - Fax 0462 - 565113
www.valentininezzei.it info@valentininezzei.it

NIC s.a.s. di Martino Nicolodi & C.

CARTOLERIA

- FOTOGRAFIA
- UFFICIO
- GIOCATTOLI
- ARTICOLI REGALO

Produzione artigianale

Cornici

CEMBRA Via C. Battisti 33/1 Tel. e Fax 0461-682277 e-mail: nic.sas@alice.it

Spett.le
ASSOCIAZIONE TRANSDOLOMITES
Strada Ruf de Ruacia, 19
38036 POZZA DI FASSA

Spett.le
Comitato spontaneo
"Per non perdere il treno" Valle di Cembra
fermo posta c/o ufficio pt 38034 Cembra

PETIZIONE POPOLARE ALLO SCOPO DI.

Chiedere alla Provincia Autonoma di Trento di promuovere la progettazione e la realizzazione della ferrovia che collega Trento alle Valli di Fiemme e Fassa attraverso la Valle di Cembra, favorendo la mobilità locale all'interno di ciascuna valle e nel contempo tra di esse.

Committente:

Comitato per la ferrovia della Val di Cembra, fiemme e Fassa

Strada Ruf de Ruacia, 19

c/o Camping Vidor

38036 POZZA DI FASSA (TN)

Tel. 320.4039769

www.transdolomites.eu

info@transdolomites.eu

girardi.massimo@brennercom.net

La presente petizione potrà essere sottoscritta da tutte le persone maggiorenni e consegnata a mano o spedita per posta agli indirizzi sopra elencati.

Per info: tel. 320 4039769 - Girardi Massimo @brennercom.net

tel. 377 2899283 - treninodellavisio@hotmail.com



I requisiti prestazionali

Il territorio chiede una credibile alternativa al trasporto privato per il maggior numero possibile di residenti, lavoratori, visitatori giornalieri e turisti stanziali, con i seguenti requisiti:

tempo di percorrenza: comparabile all'auto privata sulla breve e lunga istanza; puntualità anche in ora di punta, in alta stagione e in condizioni meteo sfavorevoli; • capillarità delle fermate e loro prossimità ai centri urbani: aumenta il tempo di percorrenza del treno ma massimizza la riduzione del tempo di spostamento complessivo (door-to-door) perché aumenta il bacino di utenza con accessibilità diretta e si riducono i tempi di adduzione. Consente inoltre spostamenti da, verso e tra destinazioni secondarie, garantendo una redditività del servizio anche in realtà piccole, prive di grossi attrattori di traffico point-to-point alle estremità della linea in grado di generare da sole domanda di mobilità sufficiente; • elevata frequenza: un orario cadenzato (almeno ogni 30 minuti), per un'offerta di trasporto pubblico consistente e "pulita", facile da comprendere e da utilizzare;

• offerta integrata: pianificazione, progettazione, tariffazione, informazione e promozione integrate con il trasporto su gomma afferente alla linea ferroviaria; • accessibilità e comfort: accessibilità totale (bagagli, passeggini, biciclette); toilette, comfort ferroviario (grazie ad assenza di perturbazioni e alle caratteristiche tecniche: raggi di curvatura, spazi di frenata); videoinformazione; utilizzo ottimale del tempo di viaggio; • ridotto impatto ambientale: il contesto territoriale sensibile e dedicato impone requisiti severi per occupazione di spazi, rumore, emissioni e impatto visivo • sostenibilità economica (realizzazione e gestione): massimizzare i bacini di utenza in rapporto al costo complessivo stimato dell'intervento. • la conformazione delle Valli di Fassa e di Fiemme e la collocazione dei centri abitati consente di individuare un tracciato di massima tra Canazei a Cavalese che non presenta particolari difficoltà realizzative; • fermate in tutti i centri abitati e presso i principali impianti di risalita, attiguo alla ciclabile e al percorso Marcialonga (impianto di risalita per ciclisti e fondisti); • un percorso a mezza costa a Panchià, Tesero e Cavalese per meglio servire i centri abitati; • il percorso Canazei-Cavalese può costituire una prima tratta funzionale autonoma, indipendentemente da un successivo collegamento con la rete ferroviaria RFI.

Il percorso: Canazei-Cavalese

L'asse portante del trasporto pubblico Fassano e Fiemmeso

• il vecchio tracciato è molto tortuoso e ha tempi di percorrenza non competitivi; • scarsa densità di popolazione tra Cavalese e Ora; • Ora non è destinazione ma solamente un punto di interscambio da o verso Trento e Bolzano; • forte dislivello tra Cavalese e Ora (complessità realizzativa e maggiori costi);

Il percorso: Cavalese-Ora?

Ora-Predazzo: un'ipotesi non più al passo con i tempi

• il vecchio tracciato è molto tortuoso e ha tempi di percorrenza non competitivi; • scarsa densità di popolazione tra Cavalese e Ora; • Ora non è destinazione ma solamente un punto di interscambio da o verso Trento e Bolzano; • forte dislivello tra Cavalese e Ora (complessità realizzativa e maggiori costi);

Il percorso: Cavalese-(Borgo)-Pergine-Trento? Metroland 3 e 4

Metroland 3 e 4: veloci (anche troppo) i treni, ma non i passeggeri

Le linee proposte non raggiungono gli obiettivi previsti (cfr. anche l'Analisi Trasportistica realizzata da TPS per la PAT nel Luglio 2008): • scarsa capillarità: non massimizzano la riduzione dei tempi complessivi di trasporto (ridotta accessibilità diretta e lunghi tempi di accesso alle stazioni); • non intercettano la mobilità locale (intravalliva); • notevole lunghezza del percorso (in particolare via Borgo: 57km tra Cavalese e Trento) che vanifica le elevate velocità previste; • inutile duplicazione della ferrovia Valsugana: due linee per trasportare tra Trento e Borgo il 29% in meno di una sola linea adeguatamente modernizzata; • elevati costi di realizzazione e gestione: lunghezza del percorso, lunghi tunnel che impongono sofisticati requisiti di sicurezza

Il percorso: Cavalese-Cembra-Gardolo-Trento

Veloce, diretto, capillare

• capillarità e tempi di percorrenza ottimizzati per intercettare sia la mobilità intravalliva che quella intervalliva; • sostanziale aumento del bacino di utenza della linea, grazie a fermate in quasi tutti i comuni di Fassa, Fiemme, Cembra (destra orogr.), a Meano e Gardolo; • tempi di percorrenza competitivi anche grazie all'ottimizzazione del percorso (riduzione di circa 14 km pari a circa il 25% rispetto a Metroland3); • costi di realizzazione e gestione sensibilmente inferiori; • completamento della cintura ferroviaria di Trento

Treno dell'Avisio: mobilità intravalliva e intervalliva Ferrovia Trento-Cembra-Cavalese-Predazzo-Canazei

3 obiettivi di mobilità:

• rispondere alle esigenze di mobilità locale e di bacino (Fassa, Fiemme, Cembra): una ferrovia "delle valli" (= che le valli sentano come propria), veloce da viaggiare ma anche bella da vivere e da godere, che rinforzi il tessuto sociale delle valli e favorisca la competitività del loro territorio. Priorità sono le valli, non la compressione della distanza tra "hub di valle" e "resto del mondo" che rischia di svuotare le valli e creare dormitori; • offrire un trasporto competitivo verso Trento e su scala provinciale (raggiungibilità delle valli); • lunga percorrenza: integrazione con TAV verso Nord e Sud (città, aeroporti, esigenze di lavoro, studio, svago; bacini turistici).

Ferrovia Trento-Cembra-Cavalese-Predazzo-Canazei

Trento Nord - Trento Filzi -Trento Dante -Trento Gardolo -Trento Meano – Giovo - Cembra – Faver - Grauno /Grumes – Capriana - Molina di Fiemme - Cavalese Ospedale - Cavalese Cabinovia – Tesero - Panchià – Ziano – Predazzo - Centro del Salto – Moena – Soraga - Pozza – Vigo - Pera Ciampedie – Mazzin Campitello Funivia - Canazei Cabinovia - Alba Funivia

- circa 85 km di linea a binario unico con raddoppi puntuali per l'incrocio dei treni;
- 26 stazioni vicine ai centri urbani, intese come semplici fermate, (pensilina comune con l'autobus;
- circa 80 minuti di percorrenza complessiva, fermando in tutte le stazioni;
- scartamento 1000 o 1435mm; trazione elettrica (3000V);
- velocità massima della linea: 100-120 km/h;
- treni a piano ribassato (600mm) a 3-4 casse, con spazi multifunzionali e trasporto bici;
- linea di forza del trasporto extraurbano; trasporto autobus riorganizzato in ambito urbano e di comprensorio.

Caratteristiche della linea

Fermate	Km tot.	Km parz.	T parz.	T tot.	H (slm)
Alba	85,7	2,3	3	82	1.485
Canazei	83,4	2,4	3	79	1.445
Campitello	81,0	4,1	4	76	1.404
Mazzin	76,9	3,4	3	72	1.369
Pozza	73,5	1,8	2	69	1.325
Vigo	71,7	3,1	3	67	1.311
Soraga	68,6	2,4	3	64	1.222
Moena	66,2	6,9	5	61	1.175
Centro Salto	59,3	2,2	2	56	1.050
Predazzo	57,1	4,1	4	54	1.024
Ziano	53,0	1,9	2	50	946
Panchià	51,1	2,4	3	48	982
Tesero	48,7	4,0	4	45	1.039
Cavalese Cabinovia	44,7	0,9	2	41	978
Cavalese Ospedale	43,8	2,8	3	39	975
Molina	41,0	7,9	6	36	843
Capriana	33,1	6,7	5	30	941
Grauno Grumes	26,4	6,9	5	25	909
Faver	19,5	2,1	2	20	657
Cembra	17,4	5,9	5	18	658
Giovo	11,5	4,6	4	13	504
Trento Meano	6,9	2,7	3	9	312
Trento Gardolo	4,2	1,8	2	6	218
Trento Nord	2,4	1,2	2	4	197
Trento Filzi	1,2	1,2	2	2	198
Trento Dante	0,0				194
Totale		85,7	82		

Nuove opportunità per Cembra, Fiemme e Fassa

Il Treno dell'Avisio offre alle tre valli nuove opportunità: ● mercato del lavoro di valle: opportunità di lavoro per lavoratori e aziende; ● mobilità per tutti (mamme, bambini, anziani, turisti) per impegni, commissioni, svago (rilancio delle attività commerciali e culturali); ● risparmi nei bilanci familiari: riduzione delle spese per seconde e terze auto e delle spese di affitto in città per motivi di lavoro e/o studio; ● ricongiungimento quotidiano delle famiglie rinforza il tessuto sociale delle valli, vivacizzando le serate (integrazione culturale, sportiva, ...); ● integrazione con la mobilità ciclistica: "ciclabile mobile" tra Trento e Alba; ● treno come skibus di lunga percorrenza, integrato con gli skibus locali. Messa in rete degli impianti di Fiemme e Fassa valorizzando il Dolomiti Superski. Riduzione del fabbisogno di parcheggi per le società degli impianti; ● integrazione dell'offerta turistica delle valli con quella di Trento e Rovereto utile in caso di maltempo o in occasioni particolari (es. mercatini di Natale); ● riprogrammazione delle stagioni turistiche invernali e estive, supporto alla destagionalizzazione, maggiori opportunità per nuove nicchie di turismo; ● il treno crea le premesse per impostare nuove offerte turistiche basate sulla mobilità dolce e sulle vacanze senza auto.





Capillare non solo nelle valli: il nodo ferroviario di Trento

Il Treno dell'Avisio può essere contemporaneamente la parte nord del servizio metropolitano di Trento:

- integrando FTM, Valsugana (terza rotaia, elettrificazione e potenziamento) e Brennero in servizi ferroviari passanti (es. Mezzolombardo-Pergine) con numerose stazioni in ambito urbano e suburbano e frequenze a partire da 3-4 minuti (es. S-Bahn di Monaco di Baviera);

La "metropolitana di Trento" è ottenibile integrando le ferrovie esistenti, senza la necessità di nuovi sistemi. Ciò comporta vantaggi:

- economici (sia in realizzazione che in gestione): costi realistici, rapida realizzabilità, sfruttamento di infrastrutture comun-que esistenti, integrazione di mezzi (treni, depositi) e personale (turni);
- trasportistici: integrazione di trasporto urbano, su-
burbano e provinciale, collegamenti diretti dalla provincia alle diverse realtà del capoluogo e viceversa. La migliore accessibi-
lità pendolare, di servizio e ricreativa consente un miglioramento della qualità della vita e un riposizionamento turistico della città.

La soluzione trasportisticamente più efficiente e a misura di città medio-piccole

Con limitati e mirati investimenti (circa 150 milioni di euro, realizzabili in più fasi) è possibile in breve tempo (3-4 anni) creare a Trento un sistema ferroviario metropolitano, integrando tra di loro le ferrovie esistenti. In tale contesto si comprende il percorso del Treno dell'Avisio: non grava sulla capacità della Valsugana e completa la cintura ferroviaria urbana, riportando anche la FTM in posizione centrale rispetto al bacino di utenza urbano.

Trasportisticamente comparabile ad una metropolitana:

- capillare: 19 fermate urbane (di cui 8 esistenti); distanza media 1km;
- frequente: (fino a 5 minuti);
- veloce: Mattarello-Gardolo in meno di 20 minuti con 9 fermate intermedie.

Consente di riorganizzare il trasporto urbano su gomma, sgravato di funzioni e utenza improprie. Molte destinazioni urbane verranno raggiunte in treno senza utilizzare il trasporto urbano;

Tecnologia esistente: utilizzo di esperienze e competenze PAT e TT; economie di scala in realizzazione, manutenzione, ge-
stione, turni del personale e dei mezzi;

La soluzione non esclude comunque la possibilità di altre linee a guida vincolata (metrò, tram, ...) in futuro.

Servizio Ferroviario Trentino

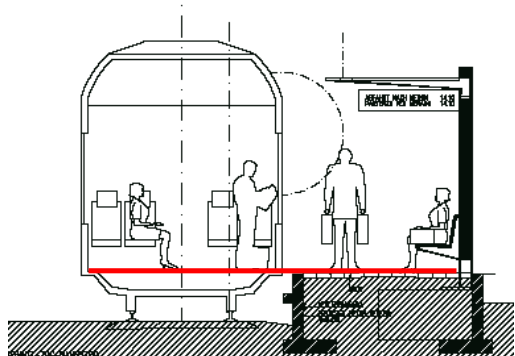


Per la visione del tracciato ortografico proposto e dell'intero studio qnex visionare il sito www.transdolomites.eu o www.treninodellavisio.com.



La ferrovia della Val Venosta e lo sviluppo del trasporto ferroviario in Alto Adige

Marciapiedi alti !!!



18

Effetto economico della ferrovia della Val Venosta

	Pernottamenti			Arrivi		
	2004	2009	%	2004	2009	%
Venosta-Burgraviato	7.355.810	8.218.741	11,7%	1.253.405	1.560.438	24,5%
Alto Adige	25.698.194	28.086.707	9,3%	4.716.538	5.554.063	17,8%
Differenza			+ 2,4%			6,7%

42

Treno e bici: impressioni



FLIRT in Val Pusteria - im Pustertal



Investimenti nella tecnologia rendono !

▪ Corse (2007)	16.257		
▪ Corse soppresse per colpa dell'infrastruttura	16		
▪ Ritardi (> 5min.) dovuti all'infrastruttura	22	=	0,135%
▪ Puntualità complessiva:	97,6 %		
▪ Coincidenze raggiunte:	97,8 %		

VANTAGGIO: Costi contenuti ed alta affidabilità

37

di Lodetti G. & C.

*Arte
& Disegno*

Mobilieri per passione

Via dell'Acquedotto, 1 38034 CEMBRA (TN)
Tel. 0461 680089 Fax 0461 680468 Cell. 335 283804

SALUTE+STORE
Ortopedia e Benessere
Cosmetica Bioecologica
di Errepi s.a.s.
Via Ezio Maccani, 117/B 38121 TRENTO
P. IVA 02162590224
tel/fax 0461.822462
Roberto Pelz 329.0508796
salutestore.trento@gmail.com

NONES

**LABORATORIO
ARTIGIANALE**



ARREDO CASA, TENDE PER INTERNI
TENDE DA SOLE, TAPPEZZERIA

Via Villa, 16 FAVER (TN) Tel. e Fax 0461-682161

Il trenino del Bernina



C Carpenteria in ferro
Lattoneria
Termoidraulica
avagna srl.

Loc. Predole, 1 38034 Cembra (TN)
Tel. 0461 683103 Fax 0461 680703



CuprArt è iscritta al Consorzio dell'Artigianato Artistico Trentino
CuprArt la trovate a Faver - Valle di Cembra (TN) Italia
Tel. +39 0461 683144 - Fax +39 0461 682107 - info@cuprart.it

S FBLEGNBMERIB
Scaiarol
1903

L'Arte nel Legno

38030 GRUMES (TN)
Zona Artigianale, 1
Tel. 0461.68 50 15
Fax 0461.68 81 28
www.scairol.it
E-mail: info@scairol.it



CARTOLIBRERIA

di Giuseppe Spazzali & C. s.n.c.

38033 CAVALESE (TN)
Piazza Scopoli, 13

Tel. 0462.342393 - Fax 0462.239995

E-MAIL: spazzalisnc@gmail.com

C.F. e Iscr. Reg. Imp. TN 01383460225

Partita I.V.A. 01383460225

C.R. Centrofisime Eu Iban IT63 2080 5734 6000 0000 0030 154



Associazione Transdolomites

Camping Vidor
Strada de Ruf de Ruacia, 15
I-38036 Pozza di Fassa (TN)
Tel. 320.4039769
www.transdolomites.eu
info@transdolomites.eu
girardi.massimo@brennercom.net
Codice fiscale: 91014960222
P.IVA : 02224860227
Coordinate bancarie:
Cassa Rurale Val di Fassa e Agordino
IBAN: IT86-N081-4035-2700-0000-4037-607

Domanda di iscrizione

All'attenzione del Direttivo dell'associazione TransDolomites

Il sottoscritto.....

Indirizzo: Via.....

Località..... cap.....

Telefono.....

Fax.....

E-mail.....

Chiede l'iscrizione all'associazione TransDolomites in qualità di:

- ° socio ordinario versando la quota annuale di € 10,00
- ° socio sostenitore versando la quota annuale di € 50,00

Data..... Firma.....

Ai sensi della legge 196/03 a tutela della privacy, autorizzo espressamente l'associazione TransDolomites al trattamento dei miei dati personali. Essi saranno oggetto di trattamenti informatici o manuali esclusivamente nell'ambito dell'associazione TransDolomites

Agritur
Le Cavade
di Tonioli Rodolfo

Cembra Trento
località Cavade, 1
www.agriturlecavade.it
facebook



PRANZI TIPICI
TORTEL DE PATATE

Ristorazione e
Pernottamento



CHIUSO IL LUNEDÌ

cell. 328.0289922



AMPLIA
LO SPAZIO



Località Rorè - 38030 FAVER (TN)
Tel. 0461/ 683098

