

Provincia Autonoma di Trento
Comunità della Valle di Cembra



PIANO TERRITORIALE DI COMUNITA'

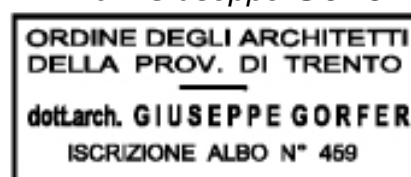
PIANO STRALCIO VIABILITA'

Relazione



Ottobre 2019

Arch. Giuseppe Gorfer



INDICE

PREMESSA	Pag.	5
ANALISI SULLE STRATEGIE DEL PTC	Pag.	6
LA RELAZIONE TRA I DIVERSI STRUMENTI PIANIFICATORI	Pag.	6
STRATEGIE E AZIONI GENERALI PER IL PTC	Pag.	7
INQUADRAMENTO STRUTTURALE - IL CONTESTO TERRITORIALE	Pag.	10
INQUADRAMENTO GEOGRAFICO	Pag.	11
INQUADRAMENTO STORICO	Pag.	12
QUADRO GEOLOGICO	Pag.	15
QUADRO MORFOLOGICO	Pag.	17
QUADRO IDROGRAFICO	Pag.	17
QUADRO AMBIENTALE	Pag.	18
QUADRO INSEDIATIVO	Pag.	19
PIANO STRALCIO SULLA MOBILITA'	Pag.	24
QUADRO INFRASTRUTTURALE	Pag.	24
CONTENUTI E OBIETTIVI DEL DOCUMENTO STRALCIO	Pag.	26
AZIONE - J.1 Creazione di una valida rete viaria in grado anche di integrare la valle con l'esterno, ma anche i diversi ambiti interni	Pag.	28
AZIONE - J.2 Mobilità	Pag.	29
ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE	Pag.	30
IL METODO DI LAVORO	Pag.	43
LE FINALITA' GENERALI	Pag.	44
OBIETTIVI GENERALI	Pag.	45
I DATI SUL TRAFFICO	Pag.	46
OPERE ED INTERVENTI SULLA VIABILITA' STRADALE	Pag.	48
A) INTERVENTI STRATEGICI DI CARATTERE STRUTTURALE E INTERVALLIVI	Pag.	48
B) INTERVENTI STRATEGICI DI CARATTERE LOCALE	Pag.	60
C) INTERVENTI DI MANUTENZIONE E ADEGUAMENTO	Pag.	66
D) COLLEGAMENTI CICLOPEDONALI SOVRACUMUNALI	Pag.	81
E) COLLEGAMENTI PEDONALI DI CARATTERE SOVRACUMUNALE	Pag.	84
VIABILITA' ALTERNATIVA	Pag.	99
PERCORSI CICLO – PEDONALI	Pag.	99
TRASPORTO PUBBLICO	Pag.	101
IL PROGETTO TRANSDOLOMITES	Pag.	102
CONCLUSIONI	Pag.	103

PREMESSA

Il piano territoriale della comunità (PTC) è lo strumento di pianificazione con il quale sono definite, sotto il profilo urbanistico e paesaggistico, le strategie per uno sviluppo sostenibile del territorio, nell'obiettivo di conseguire un elevato livello di competitività del sistema territoriale, di riequilibrio e di coesione sociale e di valorizzazione delle identità locali, nella cornice delle funzioni riservate alla comunità dalla legge provinciale di riforma istituzionale n. 3 del 2006.

La definizione di tale strumento urbanistico di livello intermedio con competenze da definirsi alla scala di area vasta, spetta alla Comunità. Il fine è quello di:

- spostare sul territorio, dalla dimensione provinciale al livello intermedio delle comunità locali, definito nell'ottica della sussidiarietà responsabile, una parte importante delle decisioni relative all'organizzazione del territorio e all'uso razionale delle risorse;
- assumere a livello locale e intermedio, in quello che può essere definito il Piano di area vasta, quelle responsabilità sovracomunali che superano il livello di competenza dei singoli Comuni o che comunque presuppongono una verifica territoriale più ampia;
- rafforzare in capo ai Comuni le attuali competenze, raccordandole al nuovo sistema istituzionale e dotandole di strumenti innovativi nell'ottica di una efficiente autonomia gestionale.

Il piano territoriale della comunità ha quindi il compito, e rappresenta l'opportunità, di pianificare nell'ottica dello sviluppo territoriale.

Questo può essere fatto facendosi carico di tutto il quadro strategico, **oppure procedendo per stralci tematici secondo una gerarchia di priorità individuata localmente**, fermo restando che, l'iter per l'adozione e l'approvazione degli eventuali stralci tematici, è lo stesso previsto per l'approvazione del Piano territoriale.

Alla luce delle problematiche riscontrate sul territorio e del dibattito in corso anche a livello provinciale in tema di **viabilità** e, più in generale di **mobilità**, **la Comunità della Valle di Cembra ha riconosciuto a tali aspetti un'importanza prioritaria** rispetto al più generale processo di formazione del Piano Territoriale della Comunità, ed ha attivato un percorso di confronto e concertazione, al fine di predisporre entro tempi ravvicinati un quadro programmatico organico e condiviso in materia.

Il Documento preliminare del PTC della Valle di Cembra ha trattato e analizzato le problematiche principali in relazione alla viabilità della Valle di Cembra, facendo riferimento al quadro normativo provinciale. Questo si configura come un atto di indirizzo e programmazione, ed anticipa questi contenuti rispetto a quelli generali del redigendo "Piano stralcio" del PTC.

Il presente **Documento rappresenta una dichiarazione di intenti ed un quadro programmatico condiviso** per la pianificazione e il coordinamento degli interventi provinciali in materia di viabilità già previsti per l'anno 2012 e seguenti.

Tale procedura è coerente con la legge urbanistica provinciale n. 15/2015 che contempla, tra gli obiettivi e contenuti del piano territoriale della comunità, anche la "... individuazione della viabilità e della mobilità di valenza sovracomunale, ..." (art. 23, comma 5).

ANALISI SULLE STRATEGIE DEL PTC

Il presente Piano Stralcio sulla Mobilità, riprende le indicazioni espresse nello studio preliminare del PTC. Da questo vengono riprese le finalità e gli obiettivi, riproponendo una serie di analisi territoriali ed economiche che si ritiene siano alla base del presente progetto. A tale scopo vengono riprese e rivisti alcuni capitoli dello studio preliminare, opportunamente adeguati al presente progetto. Parlare di viabilità non può prescindere dalle analisi territoriali proposte in tale documento e pertanto appare sostanziale riprenderle al fine di coordinare il seguente progetto di viabilità.

LA RELAZIONE TRA I DIVERSI STRUMENTI PIANIFICATORI

A livello provinciale il sistema della pianificazione e della programmazione economica si compone di un insieme di atti e di documenti organizzati secondo una struttura gerarchica a più livelli in cui i diversi piani e programmi interagiscono dialetticamente tra di loro.

In base a quanto disposto dall'art. 52 della l.p. n. 3/2000, il **Piano provinciale della mobilità** costituisce lo strumento pianificatorio per l'attuazione delle politiche provinciali e per la programmazione delle opere e degli interventi a carattere strategico sotto l'aspetto della mobilità e della mobilità sostenibile, in attuazione del Piano Urbanistico Provinciale e dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381 (Norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino - Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche) e coerentemente con gli obiettivi e le azioni strategiche definiti nel Programma di Sviluppo Provinciale.

Relativamente al **Programma di Sviluppo Provinciale (PSP)** per la XIV Legislatura (approvato con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 608 del 26.03.2010), ed in particolare con riferimento all'Asse 5, capitale ambientale e infrastrutturale ed alle infrastrutture per la mobilità interna ed internazionale, tra gli obiettivi individuati dal PSP è evidenziata la necessità di "... proseguire con il

miglioramento della rete viabilistica provinciale con priorità alle varianti ai centri abitati...” al fine di liberarli dal traffico di attraversamento e completare la rete delle piste ciclabili, oltre ad altre indicazioni che prevedono tra l’altro, la realizzazione di un nuovo sistema di collegamento ferroviario capace di connettere i vari territori della provincia, e la sperimentazione di forme di trasporto alternativo a basso impatto ecologico.

Il seguente Programma di Sviluppo Provinciale (PSP) per la XV Legislatura confermava un buon livello sia di dotazione che di estensione territoriale delle infrastrutture. Tuttavia gli obiettivi specificavano il miglioramento delle reti interne e delle interconnessioni con l’esterno, valorizzando le opportunità che ne derivano, anche nell’ambito della futura strategia macroregionale alpina.

Il Programma di sviluppo provinciale, in merito al tema della mobilità evidenzia alcune criticità in campo ambientale e territoriale: il sistema dei trasporti, nel suo complesso, genera infatti diverse implicazioni che interessano sia le componenti ambientali, sia quelle antropiche. Gli impatti più rilevanti sono riconducibili all’inquinamento atmosferico, all’inquinamento acustico, agli impatti energetici e al degrado degli elementi urbanistici, paesaggistici e naturalistici di molte zone del Trentino. Questi puntuali fattori di criticità, sui quali si potranno collocare le priorità per ulteriori azioni future a livello provinciale, si inseriscono in un quadro che non si discosta dalla tendenza generale riscontrata in ambito nazionale ed europeo.

In relazione **al Piano Urbanistico Provinciale** (Approvato con la Legge provinciale 27 Maggio 2008, n. 5), il presente “Documento Stralcio” in materia di mobilità si inserisce nel generale contesto dell’individuazione dei corridoi interni che “... intendono delineare un modello di mobilità alternativa orientato all’integrazione dei territori, alla razionalizzazione dei traffici e al contenimento dell’inquinamento atmosferico.” finalizzata al raggiungimento dell’obiettivo dell’integrazione territoriale interna.

STRATEGIE E AZIONI GENERALI PER IL PTC

Sulla base di quanto proposto nel Documento Preliminare e della successiva rielaborazione in sede di Tavolo di Confronto e Consultazione, il documento preliminare del PTC sviluppa una serie di azioni e strategie di intervento che devono strutturare lo stesso PTC. Queste sono individuate **nell’Allegato 1 del PCT** e costituite dalle **Tabelle riassuntive delle Strategie e delle Azioni**. Lo strumento più incisivo per leggere in maniera veloce e diretta i contenuti chiave del Documento stesso. Le azioni individuate sono le seguenti:

- a. Reti ecologiche e ambientali – Aree di protezione fluviale
- b. Boschi e pascoli

- c. Settore del porfido
- d. Insediamenti abitati
- e. Infrastrutture, servizi e attrezzature pubbliche
- f. Commercio e terziario
- g. Aree produttive
- h. Agricoltura
- i. Vocazionalità turistica
- j. Viabilità e mobilità
- k. Produzione e gestione di energia
- l. Governo del paesaggio

Negli obiettivi del PTC la Val di Cembra promuove una dinamica di sviluppo sociale, economico e culturale partendo innanzitutto dal **territorio**, con i suoi caratteri identitari e vocazionali, puntando a colmare le lacune anche strutturali e ad attivare le potenzialità inesprese o di prospettiva.

La valle, infatti, pur nelle sue articolate vicissitudini storiche, anche recenti che l'hanno portata a una sorta di isolamento territoriale, è riuscita ad esprimersi validamente proprio attraverso le eccellenti **risorse del territorio** che riguardano soprattutto la produzione vitivinicola e la cavatura e lavorazione del porfido.

Non rientrare negli ambiti di turismo eccellente delle valli dell'Avisio e non disporre di una viabilità confortevole e di lunga percorrenza non è stato certamente un vantaggio, ma ovviamente anche questi fattori derivano proprio dai caratteri morfologici e ambientali del territorio.

Oggi però avere un territorio sostanzialmente integro e dislocato in modo strategico rispetto a Trento, alla Rotaliana, alla Valsugana, all'Altopiano di Pinè e alla Val di Fiemme, rappresentano ingenti potenzialità che vanno colte, interpretate e valorizzate nei modi più adeguati.

Se a questo poi si aggiunge un'estensione contenuta del territorio insediato e una interessante situazione dei centri abitati e storici, si ha conferma di come la Val di Cembra abbia nel proprio paesaggio una delle più rilevanti risorse a cui ispirare le modalità di sviluppo futuro. L'altra grande risorsa è rappresentata dall'attaccamento che gli abitanti hanno per la propria valle, seppure i paesi abbiano anche assistito a stagioni di massiccia emigrazione.

Si definiscono quindi i due valori fondamentali a cui il PTC farà riferimento che sono il **territorio** e il **paesaggio**, quale sua espressione visiva, percettiva e qualitativa.

Ma si individuano anche i capisaldi strutturali rappresentati dalle due vocazioni riconosciute della **viticoltura** e del **porfido** a cui si affiancano lo sviluppo della **vocazionalità turistica** come reale

opportunità per il futuro e il consolidamento di un valido **settore artigianale** che ha visto negli anni stagioni controverse.

L'obiettivo finale, quindi, consiste nel far interagire fra loro i 4 capisaldi, valorizzando il territorio come espressione e veicolo di qualità nei rapporti sociali ed economici con l'esterno. Il tutto in una dinamica che prende ispirazione dal concetto di *marketing territoriale* e che quindi non prescinde da quelli di *sostenibilità* e *competitività* indicati peraltro anche dal PUP.

E' chiaro però che ogni strategia deve porre al proprio centro il governo responsabile dell'occupazione e della demografia che corrono su equilibri veramente delicati tanto da evidenziare ancora ingenti fenomeni di pendolarismo lavorativo e che si basano su centri abitati molto piccoli che nel lungo periodo potrebbero subire contraccolpi abitativi irreversibili.

Il PTC quindi è occasione di verifica dei fatti e di assunzione di consapevolezza, ma è anche strumento di governo di un intero territorio che dimostra grandi risorse e potenzialità, ma che va organizzato in modo sistemico e unitario, proprio come espresso sinteticamente dall'enunciato della *Vision*.

* * *

Le prospettive per il futuro contemplano quattro settori trainanti che si basano essenzialmente sull'integrazione delle proprie strategie nell'ottica del marketing territoriale. Il tutto assecondando l'equilibrio dei sistemi e l'ampia sostenibilità delle strategie, allo scopo di sostanziare il giusto presidio del territorio.

A margine di queste argomentazioni va comunque considerato che il modello di sviluppo che ha sempre caratterizzato l'Italia, è scaturito soprattutto da un capitalismo legato allo sviluppo locale su base territoriale. Questo sistema ha sempre garantito una forte competitività internazionale che però oggi sembra non funzionare più.

Evidentemente anche lo sviluppo locale sta cambiando o deve cambiare, assecondando maggiori e migliori strategie di sviluppo del territorio, superando ovviamente le ottiche localistiche per spendere meglio le specificità di un territorio all'interno di aree strategiche, distretti e reti che aspirino a una trans-territorialità. E nello specifico la Valle di Cembra ha veramente bisogno di rimanere nelle reti e distretti trentini, ma anche di entrare in altre ed ulteriori reti extraterritoriali.

Ma in questi anni il sistema delle Piccole e Medie Imprese del Triveneto si è quanto meno indebolito ed è anche per questo che le reti e le filiere in futuro dovranno essere diverse, con approcci più aperti e con una concretezza industriale basata sui beni collettivi del territorio che

saranno proprio quelli in grado di mantenere la competitività. E probabilmente sarà proprio su questi beni che anche la Comunità Europea potrà investire maggiormente in futuro.

A fronte di tutto il lavoro di analisi e approfondimento critico che costituisce il Documento Preliminare Definitivo, si sono dedotti alcuni semplici propositi che si ritiene possano condensare in sé un po' tutte le valutazioni e le strategie complessive. Si tratta dello sviluppo delle competenze e dei campi di azione specifici del PTC che tuttavia provengono dall'assimilazione dei quattro grandi capisaldi del PUP per il governo del territorio.

Identità

Il PTC basa le proprie strategie sulla valorizzazione dell'identità della Valle di Cembra, attraverso le sue vocazionalità, le sue specificità e le sue eccellenze, pur senza sottrarsi dall'attualizzarne i contenuti e assecondarne la dinamicità evolutiva.

Integrazione

Il PTC individua nell'integrazione uno degli aspetti sostanziali per lo sviluppo della Valle di Cembra, sia declinato nei rapporti con i territori circostanti e in generale con il Trentino, ma anche e soprattutto declinato in senso interno come interpretazione a scala territoriale delle dinamiche produttive, sociali e insediative del territorio.

Sostenibilità

Il PTC promuove, in tutti i campi, un modello di sviluppo sostenibile, in coerenza con la storia anche recente di questo territorio e nell'intenzione di evolvere verso situazioni di eccellenza ambientale e paesaggistica.

Competitività

Il PTC trova compimento attraverso la generale competitività del territorio quale connubio fra i tre punti precedenti e l'evoluzione degli scenari sovra-territoriali fino alla scala internazionale, con l'obiettivo di includere la Valle di Cembra entro le migliori e lungimiranti dinamiche di sviluppo territoriale.

INQUADRAMENTO STRUTTURALE - IL CONTESTO TERRITORIALE

Anche se il presente **documento stralcio** si limita ad affrontare le tematiche della mobilità e della viabilità, l'analisi operata non poteva esimersi dalla valutazione "allargata" dei caratteri fisici del

territorio (inquadramento strutturale), e ciò al fine di individuare i punti forza e di debolezza e tracciare le linee per una programmazione territoriale che, coerentemente con i principi del Piano Urbanistico Provinciale, persegua **l'obiettivo dello sviluppo sostenibile**.

L'inquadramento strutturale permette di superare l'approccio settoriale e complementare alle diverse tematiche, per riportarlo al centro dell'attenzione nelle scelte di sviluppo locale e nelle relative verifiche di coerenza.

Esso rappresenta infatti la struttura complessiva del territorio, dove le reti ambientali e infrastrutturali, anche di livello regionale ed interregionale, e i sistemi degli elementi permanenti (invarianti) sono le componenti forti e unificanti, mentre la morfologia variegata del paesaggio alla scala di valle è quella che fa emergere i caratteri identitari.

Il Documento Preliminare del PTC ha sviluppato alcuni aspetti significativi suddiviso nei capitoli successivi.

INQUADRAMENTO GEOGRAFICO

La Valle di Cembra è quel profondo solco che il Torrente Avisio infligge alle rocce porfiriche che la costituiscono, nell'ultima parte del suo percorso, dopo essersi lasciato alle spalle la Val di Fiemme e prima di gettarsi letteralmente nella Piana Rotaliana, quindi nell'Adige.

Esso è il principale affluente di sinistra dell'Adige in territorio trentino, il cui percorso, in direzione NE-SW, si svolge attraverso il tratto superiore, conosciuto come Val di Fassa, quello intermedio, noto come Val di Fiemme e appunto quello inferiore che corrisponde alla Valle di Cembra. E' pertanto collocata nel Trentino nord-orientale, a ridosso del confine con l'Alto Adige che segue quasi tutto il versante destro.

Il territorio è dominato dalle asperità dettate proprio dal solco del torrente che rende i versanti ripidi e difficilmente percorribili.

Geograficamente si trova in una situazione molto favorevole con molteplici collegamenti e una stretta vicinanza al capoluogo di provincia. Essa infatti è il collegamento naturale per le valli di Fiemme e Fassa, ma trova anche interessanti contatti con la Valsugana e l'altopiano di Pinè, oltre alla Piana Rotaliana verso Lavis e Faedo, senza dimenticare ovviamente il contatto diretto con Trento.

Molte quindi sono le direttrici che vi confluiscono, ma proprio per le asperità del territorio, nessuna di esse ha mai trovato sviluppo prioritario e di fatto la valle è rimasta succube proprio della sua morfologia territoriale.

Questa situazione tuttavia non nega una localizzazione assolutamente invidiabile che rappresenta indiscutibilmente una imponente ricchezza e opportunità.

Il clima è pressoché uniforme sull'intero territorio ed è eminentemente prealpino, mentre l'esposizione al sole è differenziata fra le due sponde privilegiando, come è ovvio, quella destra. Il paese di Gresta rimane senza sole per qualche tempo tra novembre e marzo.

La temperatura media annua è di circa 11°C, ma d'inverno scende abbondantemente sotto lo zero, come in estate arriva anche ai 30°C. La temperatura varia in media di 1°C ogni 178 metri di dislivello.

La piovosità media è di 900 mm annui con maggio e ottobre fra i mesi maggiormente umidi, con un possibile terzo massimo in luglio. I venti scorrono entro la valle come in un canale e sono il Foehn settentrionale in autunno e meridionale in inverno e primavera. I venti provenienti da sud, umidi e caldi, portano pioggia, mentre quelli da nord sono invece freddi e asciutti.

Notevoli sono le brezze che spirano di notte e nelle prime ore del giorno dalle sommità dei monti raffreddati alle valli e nel pomeriggio in direzione opposta. A rinforzare la brezza di valle contribuisce l'Ora del Garda che spira regolarmente durante i mesi estivi in direzione sud-nord dalle 11 alle 17, mentre la Tramontana spira dalle 19 alle 7 del mattino in direzione opposta. Fra l'alternarsi delle due subentra un equilibrio di pressione e domina la calma, ciò si verifica dalle 7 alle 9 e dalle 17 alle 19.

I venti irregolari mantengono la loro direzione, ma si adattano alla conformazione della valle, mentre quelli che scendono dalle valli secondarie cambiano direzione e velocità.

INQUADRAMENTO STORICO

La conformazione aspra della Valle di Cembra non ha certo rappresentato un'attrattiva per gli antichi colonizzatori di questo territorio, ma sono tuttavia documentate le prime presenze umane fin dal Neolitico che si consolidarono poi durante le età del Bronzo e del Ferro.

A quest'ultimo periodo risale infatti un prezioso reperto noto come "la situla di Cembra" che rappresenta un pezzo rilevante per lo studio della preistoria trentina, ma altri interessanti reperti provengono anche da Sevignano. E' inoltre testimoniata la presenza di popolazioni celtiche che risale al III secolo a.C, ma di lì a poco vi furono i primi contatti con la civiltà romana e con quella retica che si costituiva di una sovrapposizione di influenze culturali.

La sponda destra sembra più influenzata dai Celti, mentre quella sinistra è maggiormente di impianto retico-romano, evidentemente la forra dell'Avisio aveva già iniziato a dettare le sue regole.

Successivamente furono i Cimbri a entrare in contatto con i Romani con scontri violenti che furono repressi a fatica da quest'ultimi. Nella loro ritirata verso nord potrebbero aver occupato proprio la

valle di Cembra, anche se questa ipotesi non è completamente confermata. I Romani poi presero il controllo definitivo di tutto il Trentino che entrò a far parte della Decima Regione Italica e che venne divisa in quattro parti, ma le valli dell'Avisio rimasero sotto il governo di Trento. Molti sono i reperti romani venuti alla luce in valle.

I Romani investirono molto sulle strade di lunga percorrenza e la Valle di Cembra si trovava proprio in prossimità della confluenza della Via Altinate (Valsugana) con la Via Claudia Augusta. Sappiamo poi che i Romani lasciarono il posto, alla caduta della loro illustre stagione, alle invasioni barbariche che però in Valle di Cembra non furono troppo efficaci forse proprio per l'angustia del territorio e del solco avisano. I locali riuscirono, come nelle valli del Noce, a difendere le porte di ingresso limitando gli invasori alla valle atesina.

Nel frattempo si era diffuso il Cristianesimo anche nelle valli e quella di Cembra segue le dinamiche e le tempistiche delle altre valli trentine, con un culmine dell'attività di evangelizzazione proprio nel periodo vigiliano.

Continuavano nel frattempo le scorrerie dei barbari che si chiusero con la venuta dei Longobardi e dei Franchi che portarono alla distruzione del Castello di Cembra, così come raccontato da Paolo Diacono.

Con il Principato Vescovile di Trento, la valle si confermò all'interno della struttura feudale trentina che trovò mescolanze con l'organizzazione tedesca soprattutto per l'azione del Tirolo. Centro del feudalesimo cembrano era ovviamente il Castello di Segonzano, ove le nobili famiglie medioevali fissarono la loro dimora.

Fu la famiglia degli Scancio a ricevere fra le prime l'investitura feudale sulla valle e in questo caso vi è la documentazione che vede il vescovo Federico Vanga investire nel 1216 il signor Federico Scancio con l'autorità di costruire un castello fortificato.

Furono poi i Rottemburgo a prevalere in valle sulla spinta stessa di Tirolo e il loro dominio, seppure contrastato e articolato, durò a lungo.

Nel 1495 la Valle di Cembra viene percorsa da Albrecht Dürer che fu ospitato al castello e che ritrasse la valle nei suoi acquerelli ora ormai celebri.

Nel Cinquecento, il Clesio concesse la giurisdizione della Valle di Cembra alla famiglia degli a Prato che mantennero il controllo fino alla fine del Settecento.

Nel Seicento furono scritte e adottate le Regole come strumento di organizzazione, uso e governo del territorio.

Nel 1796 iniziarono le invasioni napoleoniche che videro anche la Valle di Cembra fra gli scenari di massima opposizione popolare e che culminarono con la battaglia di Segonzano e lo scontro di

Brusago. Si passò poi al governo bavarese e alla vicenda di Andreas Hofer che sappiamo bene come si concluse.

Con lo scioglimento del Principato Vescovile, si tornò sotto il diretto controllo austriaco che condusse alla Grande Guerra per poi entrare nella storia recente e contemporanea.

A chiusura di questa brevissima dissertazione storica riportiamo in toto la prefazione dell'interessante libro di Giuliana Andreotti dal titolo "La Valle di Cembra, tra marginalità e recupero" (1990). Il testo sintetizza in modo efficace la situazione recente che si è sviluppata in valle, seppure i vent'anni successivi hanno presentato situazioni diverse che sono proprio oggetto di studio del nostro documento.

Quando, agli inizi del primo conflitto mondiale, l'Amministrazione asburgica optò per la costruzione del tronco ferroviario Ora-Val di Fiemme, sembrava che la valle di Cembra fosse definitivamente condannata all'emarginazione. In conseguenza di tale scelta, infatti, questo territorio, che segue aspramente il corso dell'Avisio dalla val di Fiemme sino alle porte di Trento, fu definitivamente estromesso dalle correnti di traffico e quindi di interesse.

Già la sua storia geografica era stata faticosa: costretta in anguste forre, quasi senza respiro, affamata dunque di spazi, la valle di Cembra era sopravvissuta in virtù di pesanti impegni dei suoi abitanti a sfruttare ogni varco e a inserirvi qualsiasi attività vi si confacesse. Non poterono creare che un'economia misera, al limite della sopravvivenza: qualche vigna e qualche animale, tentativi di bachicoltura, un po' di forestazione.

Le speranze consistevano, per quelle popolazioni, proprio nell'immaginare la loro valle tramite fra Trento, con il suo circondario, e le superiori valli di Fiemme e Fassa.

Abbandonata dall'interesse generale, fu abbandonata anche dai suoi abitanti; e ciò provocò un continuo decremento demografico. Questo processo sarebbe continuato – già alcune frazioni scomparivano per totale spopolamento – se la sempre maggior richiesta di porfido di cui era ricca nelle sue cave non avesse lentamente, ma continuamente, modificato le condizioni che lo alimentavano, offrendo possibilità di ripresa. Altrettanto ha fatto la specializzazione viticola. Si sono incrementati i traffici, i contatti con l'esterno, si sono aperte brecce nel muro dell'isolamento e dell'emarginazione.

Trascurata persino dagli studi geografici, offre il suo passato attraverso scarse cronache locali e limitate indagini.

Dal grigiore apparente in cui sembrava languire, sta ora uscendo per avviarsi sulla strada di prospettive che in alcuni casi sono divenute certezze. (Giuliana Andreotti – 1990)

QUADRO GEOLOGICO

L'evoluzione geologica della Valle di Cembra è da riferire alle ere più remote, infatti si trova in una condizione di avanzatissima erosione e l'attuale superficie è parecchio al di sotto di quella originaria emersa dai mari nell'era terziaria. I processi erosivi hanno quasi completamente cancellato i terreni sedimentari dell'era secondaria facendo così affiorare gli antichi porfidi del Permiano (ultimo periodo dell'era primaria).

In questo periodo (il Permiano, circa 260 milioni di anni fa) si sono formate le nostre montagne per effetto delle eruzioni del materiale di cui sono costituite, attraverso fenomeni vulcanici verificatisi anche in più fasi.

La prima di questa fasi riguarda i porfidi basici, ossia con poco quarzo che si sono riversati entro le depressioni e gli avvallamenti, livellando il terreno. Ciò ha dato luogo a una roccia verde o nerastra, dura e scheggiata, non molto compatta in cui sono abbondanti gli ossidi di ferro che conferiscono colorazioni caratteristiche.

Al di sopra di questo sistema basale si è creata la seconda serie di colate che ha prodotto i veri e propri porfidi quarziferi, frequentemente alternata con lembi di tufo.

Essendo questa lava più fluida si espongono a potenza variabile e comunque ricopre non solo l'intera catena meridionale della Valle di Cembra (la tipica zona del porfido), ma anche tutta la piattaforma porfirica atesina.

Tale piastrone è la più ampia area porfirica delle Alpi e dell'Europa, rappresenta il basamento delle Dolomiti ed è compresa entro un poligono che insiste grossomodo fra Cavalese, Merano, Bressanone, Passo Rolle, Costalta e Lavis.

Questo materiale rappresentano la produzione dell'intensa attività eruttiva permiana che denota colorazioni grigio-verdastre, rosso scure e violacee. Il suo spessore è di svariate centinaia di metri e la cristallizzazione delle parti vetrose ha portato all'aumento delle proprietà di durezza e resistenza.

Tutti i porfidi della Valle di Cembra appartengono alle colate più recenti, ma la zona era un vasto altipiano sul quale il raffreddamento delle lave ha creato le prime fessurazioni da cui i successivi solchi vallivi.

Successivamente, nell'era secondaria, tutta la regione viene sommersa dalle acque dell'Adriatico e vi si scaricano ingenti quantità di detriti portate dalle correnti marine. Enormi cumuli di scheletri di animali frammisti a sali si accumulano sul fondo e sedimentano sottoposti alle forze di compressione e cementazione chimica.

Questo mantello sedimentario aveva uno spessore di 2500 metri, ma le acque di superficie sono riuscite di fatto a denudare i porfidi spostando una quantità immane di materiale. Ma hanno avuto man forte da un colossale sollevamento in blocco di tutto questo settore fra la Valsugana e l'Adige,

le cui linee di faglia sono riscontrabili sul Calisio e al Dossone di Cembra. Siamo quindi nel pieno dell'orogenesi delle Alpi, anche se questo territorio non ha visto le contorsioni e i piegamenti di altre zone limitrofe, probabilmente proprio per la rigidità della base porfirica.

Una volta demolita la roccia sedimentaria le forze erosive hanno intaccato la piattaforma porfirica secondo almeno tre fasi riscontrabili anche in valle sottoforma di terrazzi che rappresentano altrettanti lembi residui di antichi fondovalle certo più antichi dell'attuale.

Sui resti del più basso di questi terrazzi sorgono un po' tutti gli abitati, ma poi l'Avisio (abbandonato il tronco di Lases) ha inciso le soglie fra Lisignago e Albiano e ha virato dalla Valsugana verso l'Adige.

A questo punto, con il quaternario, inizia l'invasione dei ghiacci e la valle che vediamo oggi è il frutto del lavoro combinato appunto dei ghiacciai e delle acque nell'ultimo milione di anni. La sua morfologia denota l'azione glaciale nella parte alta dai terrazzi in su, mentre la gola dell'Avisio è da attribuire all'erosione fluviale favorita dalla tendenza dei porfidi a fessurarsi in lastre verticali divenendo così aggredibili dagli agenti atmosferici.

Dopo circa due miliardi di anni si configura l'attuale morfologia della Valle di Cembra e quando i primi abitanti vi penetrarono la trovarono veramente selvaggia e orrida. Ma non si può parlare della geologia della Valle di Cembra senza menzionare quell'affascinante fenomeno che ha creato le Piramidi di Segonzano.

Il fianco destro della valle del Rio Regnana è interessato da un consistente residuo di terreno morenico, con presenze alluvionali e sabbiose, seppure rappresenti una microscopica quantità della morena iniziale.

La formazione delle piramidi è dovuta all'azione dell'acqua di ruscellamento e piovana che scava solchi nel deposito e isola cime o piccoli crinali spartiacque. Se vi sono massi, questi salvano dall'erosione i depositi sottostanti e le piramidi sporgono come sottili pilastri coronati dai massi, mentre il materiale morenico non protetto viene portato via dalle acque.

Spesso le piramidi si sviluppano come lesena sul fronte di una parete, oppure per la mancanza della pietra sorgono lunghe lamine appuntite. Infatti la vita della piramide dipende molto dalle caratteristiche della pietra che deve avere i bordi inferiori a spigolo vivo per favorire il gocciolamento dell'acqua piuttosto che lo scivolamento lungo la colonna.

Nella zona di Segonzano vi sono svariati esempi di lame, crinali e piramidi che hanno reso caratteristico e conosciutissimo questo fenomeno e il suo territorio.

QUADRO MORFOLOGICO

La valle si sviluppa per circa 33 km con andamento NE-SW ed è circondata da montagne non particolarmente elevate che raccordano i massicci delle valli superiori alla pianura. Si tratta di eminenze che in sponda destra vanno dai 1000 ai 1800 m, come il Monte Corno (1817 m), il Dosso del Colle (1616 m), il Monte dell'Orso (1576 m), la Lasta di Belvedere (1528 m), il Monte PIncaldo (1351 m), il Monte di Cembra (1250 m), il Monte Speggia (1087 m) e il Monte Corona (1035 m).

Sulla sponda sinistra invece si raggiungono quote più consistenti con il Monte Fregasoga (2452 m), il Monte Croce (2490 m), il Dosso di Segonzano (1542 m), il Monte Ceramont (1514 m), il Monte Gorsa (1041m) e il Monte Barco (914 m).

Nei pressi di Segonzano e del Dosso Venticcia, la gola dell'Avisio forma una strozzatura che piega leggermente l'andamento della valle e che di fatto ne denota la divisione in due tronconi: quello inferiore e quello superiore.

Il versante destro che confina con la Valle dell'Adige presenta diversi comodi valichi montani che un tempo, attraversati da antichi sentieri, furono valide opportunità di comunicazione, commercio e cultura.

Il paesaggio montano tuttavia, si diluisce, degradando con la quota, in quello agricolo della vite che scende fino a lambire l'Avisio precipitandosi nella gola ammorbidita dai terrazzamenti tanto utili, quanto vitali sia per l'assetto idrogeologico del territorio che per le opportunità di sostentamento economico.

Numerose sono le testimonianze delle glaciazioni come le rocce striate, levigate, massi erratici e molti casi di depositi morenici. Tuttavia ad una certa uniformità geologica dei versanti corrisponde una alternanza e diversità di situazioni ambientali e climatiche dovute soprattutto all'esposizione e alla quota.

Predomina come noto la coltura della vite, ma esistono situazioni marginali quanto interessanti di coltivazione del castagno (Giovo-Albiano-Lases-Grauno-Sover), la presenza del leccio (Cembra) e il sorprendente olivo di Faver.

La copertura forestale è pressoché totale al di là delle aree agricole con ampia presenza di conifere, ma notevole è la presenza di boschi misti con betulle, roveri, lecci e altre latifoglie.

QUADRO IDROGRAFICO

Come si è visto la valle è dominata dal corso dell'Avisio che è l'indiscusso protagonista della conformazione idrografica di questo territorio. Esso è il terzo fra i principali affluenti dell'Adige dopo l'Isarco e il Noce, raccoglie le acque di un bacino pari a 940 Km², nasce dal Passo della Fedaia a 2046 m e si getta nell'Adige a Lavis (197 m) dopo un percorso di 87 Km.

Il torrente supera un dislivello di 574 m nei 33 Km fra Molina e Lavis con una pendenza non trascurabile.

Nel suo corso dopo Grumes è caratterizzato da un andamento tortuoso con meandri attraverso la vegetazione molto fitta, mentre nella parte centrale della valle si apre in prossimità dei porfidi meno duri e compatti. L'ultimo tratto invece è piuttosto uniforme nel suo corso.

Tuttavia in Valle di Cembra non esiste un fondovalle a tutti gli effetti che al più è largo qualche decina di metri e soffocato da sponde ripide e imminenti.

Pur sprofondata nella roccia questo torrente scorre ordinariamente entro un letto di ghiaie e di ciottoli, gli unici salti che l'acqua compie sono artificiali.

La portata del torrente è decisamente molto variabile anche per effetto del bacino di Stramentizzo.

Gli affluenti dell'Avisio sono a carattere fortemente torrentizio e hanno inciso profonde vallecole laterali. Si possono menzionare in sponda sinistra il Rio Longo, il Rio Brusago e il Rio Regnana, mentre sulla sponda destra vi sono il Rio Molini, il Rio Pezzi, il Rio Scorzai e il Rio Ischiele.

Sul versante NW che separa la valle da quella atesina, si sono sviluppati ambienti di torbiera in prossimità delle depressioni morfologiche del territorio che accolgono relitti di bacini lacustri di origine glaciale. Il Lago Santo, nei pressi di Cembra è il più noto, ma si possono menzionare anche il Pian del Lago (Masen), Palù Poz (Lisignago), Lagabrun, Palù Scura, Palù Longa (Cembra), Lago di Valda, Lago Vedes (Capriana), Lago Bianco, Lago Nero (Anterivo).

QUADRO AMBIENTALE

Il terreno della valle è a carattere siliceo e vi è qualche zona a frigorifero naturale dove le particolari condizioni e la conservazione del ghiaccio per periodi più lunghi, determinano l'esistenza di una tipica flora alpina.

Rispetto alla Val di Fiemme, il cambiamento vegetazionale è notevole in Val di Cembra a causa della diminuita altitudine, infatti al posto delle fiorenti conifere compare il bosco misto.

Il paesaggio floristico è chiaramente divisibile in zone, con un vigoroso ceduo di latifoglie sul piano basale, lungo i dirupi dell'Avisio e nelle zone franose; seguono i terreni coltivati fino ai terrazzi dove domina la vite anche si va estendendo la coltura dei piccoli frutti con buoni risultati specie nella parte alta della valle.

Sopra i paesi inizia il dominio del pino silvestre consociato col larice e col castagno. Oltre gli 800 m di altitudine subentra l'abete bianco, quello rosso e ancora il larice e il faggio in sottobosco. La linea divisoria è in genere definita dal larice con il pino sotto e l'abete sopra.

Molte sono le specie vegetali superiori presenti nella zona, fra cui oltre a quelle già menzionate si individuano la betulla, l'ipocastano, il ciliegio, il cipresso, l'edera, il faggio, il frassino, il noce, il nocciolo, l'olmo, l'ontano, il pino cembro, il pioppo, la quercia, la robinia, il salice, il sambuco, il sorbo e il tiglio.

Cospicua è ancora la fauna alpina con il gallo cedrone, il fagiano, il francolino, la coturnice, la starna, il capriolo, la lepre e la lontra in qualche tratto dell'Avisio.

Come si è visto vi sono numerosi laghi che costituiscono interessanti habitat per le caratteristiche specie di flora e fauna. La valle è interessata da alcuni siti di particolare interesse naturalistico classificati all'interno della Rete Natura 2000 come Riserva Naturale Provinciale che sono di seguito identificati.

Sul territorio della Valle di Cembra è stata anche attivata uno dei casi di Rete delle Riserve trentino che ha preso avvio già da qualche tempo e che si snoda prevalentemente nella parte alta della valle sconfinando anche nei comuni della limitrofa Comunità di Fiemme.

QUADRO INSEDIATIVO

Gli insediamenti sono disposti sui terrazzi alluvionali dell'interglaciale, ad altezze piuttosto elevate rispetto al fondovalle, variano infatti dai 200 m di Verla (Giovò) e Casatta (Valfloriana), ai 250 di Cembra, Lisignago, Sover e Piscine, fino ai 310 di Albiano e ai 360 di Grauno. Si tratta quindi di un paesaggio fortemente montano pur su quote non elevatissime, ma comunque particolarmente caratterizzato dalle vallecole che separano le terrazze su cui giacciono i paesi. Questo contribuisce ad attribuire un tono selvaggio all'ambiente, rafforzato nel tono dalle cave di porfido e attenuato solo dai terrazzamenti agricoli che sono il tentativo dell'uomo, peraltro ben riuscito, di domare le asperità di questo territorio.

All'altezza dei paesi si sviluppa la viabilità che percorre l'intera valle da Lavis e Trento alla Val di Fiemme separata sulle due sponde, con un solo punto di congiunzione fra Faver e Segonzano scendendo con una strada fino al fondovalle ove si erge il Ponte dell'Amicizia. Non vi sono altri collegamenti diretti fra le due sponde.

Gli abitati non si sono certamente sottratti dal confrontarsi con la morfologia del territorio e di fatto trovano sviluppo e caratteristiche insediative proprio in relazione a questo aspetto. Sono ricorrenti alcune tipologie insediative:

Insediamento allungato: si riferisce a paesi che si sviluppano sulla direttrice stradale e che tendono ad esporsi al passaggio e quindi ai benefici commerciali (Verla, Lisignago, Cembra, Faver, Valda,

Albiano, Lona, Lases). Oggi taluni paesi sono stati by-passati attraverso gallerie o strade extraurbane (Albiano, Faver, Verla, Grumes).

Insediamiento sparso: si riferisce all'agglomerato di piccoli insediamenti che tendono a colonizzare un versante o un territorio anche ampio, sono costituiti di frazioni e masi sparsi con un agglomerato prioritario che funge da collegamento diretto con la viabilità principale (Giovo, Segonzano).

Insediamiento accentrato: si riferisce agli agglomerati che si sviluppano in modo classico, in prossimità di incroci o su terrazze pianeggianti, hanno la configurazione tipica in cui la chiesa e la relativa piazza assumono il ruolo centrale. In valle di Cembra questo modello non è diffusissimo se non nella struttura dei piccoli paesi che costituiscono gli insediamenti sparsi e che comunque può anche essere di tipo allungato.

Vi sono infine alcuni casi particolari fra cui emerge quello di Grauno, insediamento di versante basato sulla risalita del pendio attraverso gradoni collegati da stradine che assecondano la morfologia orografica, mentre in sommità svetta la chiesa.

I paesi della Valle di Cembra non hanno conosciuto un particolare sviluppo estensivo, probabilmente anche perché non esistono spazi fisici per farlo e quindi continuano a strutturarsi sugli antichi insediamenti. Non hanno perso pertanto la loro identità insediativa, se non nel caso di Cembra che però è evoluto come era naturale che fosse: sfruttando cioè l'area pianeggiante della Campagna Rasa.

I centri storici sono generalmente in buono stato di utilizzo, ma lo stato degli edifici non può dirsi sempre soddisfacente. Vi sono anche degli insediamenti non sempre congrui paesaggisticamente, soprattutto riguardo l'edilizia produttiva o alla piccola edilizia diffusa legata all'agricoltura.

Vediamo ora brevemente una descrizione sommaria degli undici Comuni della Valle di Cembra.

ALBIANO

m 643 – 9,99 kmq

Popolazione: 1.524 ab.

Frazioni: Barco di Sopra, Barco di Sotto

Albiano è la porta di ingresso alla Valle di Cembra salendo da Trento e si trova all'imbocco della sponda sinistra dell'Avisio dopo una notevole arrampicata dalla piana atesina. Il paese è di cospicue dimensioni per questa valle ed è certamente noto innanzitutto per l'industria del porfido che qui trova il suo massimo sviluppo. E' sede dell'associazione degli operatori del porfido, dell'Ente per lo Sviluppo del Porfido e recentemente anche del Museo del Porfido. Il suo sviluppo è basato su un agglomerato storico su cui poi si è sfilacciato il cospicuo ampliamento insediativo, molto allungato sulla strada che conduce a Lases. Si presenta anche spezzato nel suo impianto per effetto di un brusco cambio di direzione della vallecchia su cui insiste e si relaziona in modo indissolubile con gli ambiti di cavatura ad esso decisamente limitrofi. Dal paese si accede al Lago di Santa Colomba e quindi alla Valsugana.

Vi si trovano le chiese di San Biagio ed altre chiesette minori dislocate anche nelle due frazioni di Barco che si trovano a una distanza non trascurabile. Il paese non gode di un particolare favore solare, ma rimane in una posizione molto interessante per i collegamenti con Trento ed anche in relazione alla Valle di Cembra. Albiano basa tutta la sua economia sull'attività estrattiva, è sede di molte aziende in cui lavorano moltissimi valligiani e su cui convergono

anche molti lavoratori stranieri o non cembrani. Il settore presenta ora notevoli difficoltà in relazione proprio alla situazione economica generale.

Il paese ha una struttura completa di dotazioni pubbliche e servizi che comprendono:

- Farmacia, ambulatorio medico di base, infermieristico, ginecologo e pediatra;
- Teatro, centro anziani, scuola musicale, biblioteca, Museo Casa del Porfido, Università della Terza età;
- Asilo nido, scuola materna, scuola elementare, scuola media, centro di aggregazione giovanile, oratorio, centro di aggregazione per anziani, mensa scolastica, mensa per lavoratori del porfido, patronato;
- 1 palestra, 1 campo da calcio, 2 campi da tennis, 2 campi da bocce, 3 parchi gioco;
- 2 rivendite di alimentari, 1 negozio diversi, 2 bar, 1 ristorante;
- Vigili del fuoco, banca, ufficio postale;

CEMBRA LISIGNAGO

CEMBRA m 665 – 16,97 kmq

Popolazione: 1.859 ab.

LISIGNAGO m 582 – 7,16 kmq

Popolazione: 497 ab.

Comune ottenuto dalla fusione dei comuni di Cembra e Lisignago. **Cembra** è il capoluogo istituzionale della valle e si adagia su quello che è l'unico terrazzo pianeggiante rimasto dalle evoluzioni geologiche di questo aspro territorio. Ne ottiene i favori proprio per le opportunità urbanistiche di sviluppo urbano e infatti l'insediamento storico sviluppato sull'antica viabilità della sponda destra, ha visto espandere il paese proprio verso quelle campagne pianeggianti (Campagna Rasa) che oggi, non solo ospitano le nuove porzioni di abitato, ma anche i recenti impianti scolastici, sportivi e di servizio. Notevoli le chiese dell'Assunta, di San Pietro e di San Rocco, come anche per motivi diversi, la località Lago Santo. Il paese basa la propria economia sulla viticoltura, essendo anche sede della locale Cantina LaVis, ma vi sono anche valide esperienze di estrazione del porfido e comunque rimangono vivaci i settori artigianale, commerciale e del terziario.

Il paese ha una struttura completa di dotazioni pubbliche e servizi che comprendono:

- Farmacia, ambulatorio medico di base, infermieristico, ginecologo e pediatra;
- Teatro, circoli culturali, biblioteca, Università della Terza età;
- Asilo nido, scuola materna, scuola elementare, scuola media, oratorio, mensa scolastica, 1 patronato;
- 2 palestre, 1 campo da calcio, 1 campo da tennis, 1 campo da bocce, 1 struttura per il gioco del curling, 1 campo da pallavolo, 1 parco giochi, 1 maneggio;
- Esistono 27 esercizi commerciali di vario genere, 10 bar-ristoranti-alberghi, 4 agriturismi.
- Vigili del fuoco, banca, ufficio turistico, ufficio postale, sede della Comunità di Vale.

Lisignago si sviluppa allungandosi sulla strada provinciale della sponda destra a metà fra Giovo e Cembra. Il suo pregevole centro storico accoglieva senz'altro il passaggio della strada antica che è poi stata spostata a lato del paese, ma che è già stata inglobata nel nuovo impianto urbano tanto da necessitare indubbiamente la realizzazione di un by-pass cos' come già accaduto recentemente in altri paesi della valle. Interessante la chiesa di San Biagio, ma veramente pregevoli sono il dosso e la chiesa di San Leonardo che si sviluppa a valle proprio nel mezzo dei magnifici vigneti. Il paese soffre un po' la particolare posizione proprio fra i due più cospicui comuni della valle, ma recentemente ha trovato realizzazione la Casa di Riposo poco distante il centro abitato.

L'economia si basa senz'altro sull'agricoltura e sull'artigianato, ma vi è anche qualche esperienza di estrazione di porfido, per quanto di minore rilevanza.

Il paese ha una buona struttura di dotazioni pubbliche e servizi che comprendono:

- Ambulatorio medico di base;
- Biblioteca, Università della Terza Età, Casa di Riposo;
- Scuola materna;
- 1 campo da calcetto, 1 campo da pallavolo, 2 parchi giochi;
- 3 rivendite, 1 bar, 1 agriturismo.

ALTAVALLE

FAVER m 675 – 9,42 kmq

Popolazione: 840 ab.

GRAUNO m 968 – 7,30 kmq

Popolazione: 147 ab.

GRUMES m 852 – 10,78 kmq

Popolazione: 440 ab.

VALDA m 795 – 6,09 kmq

Popolazione: 229 ab.

Faver è sede amministrativa del nuovo comune di Altavalle ottenuto dalla fusione dei comuni di Faver, Grauno, Grumes e Valda. **Faver** è un interessante villaggio sviluppatosi in relazione alla strada della sponda destra che tradisce forma allungata per ottimizzare l'esposizione al traffico, quindi al commercio. Ma la sua posizione è molto caratteristica e interessante nei riguardi anche del ripido versante terrazzato sul cui ciglio Faver ha trovato dimora. La cosa non è indifferente soprattutto per gli aspetti paesaggistici che ormai indiscutibilmente identificano il paese, ma certamente anche per il rapporto che si è venuto a creare con la strada che da qui si diparte per raggiungere il Ponte dell'Amicizia a collegare le due sponde, nell'unica occasione presente in valle. Recentemente la strada provinciale è stata trasferita in galleria ai margini di Faver che è stato by-passato così dal traffico veicolare esterno e soprattutto pesante, creando certo benefici di vivibilità, ma creando una nuova situazione urbana. Interessante la chiesa parrocchiale dei Ss. Filippo e Giacomo, ma anche altre cappelle e la località Ponciàch, come peraltro l'intero versante vitato che si offre all'antistante Castello di Segonzano. Il paese si basa sull'economia della vite e dell'artigianato, ma anche sul settore estrattivo perlomeno sottoforma di forza lavoro.

In paese vi sono alcuni servizi che comprendono:

- Ambulatorio medico di base e pediatra;
- Teatro, circolo culturale;
- Scuola materna, scuola elementare, oratorio, mensa scolastica, tavolo giovani;
- 1 palestra, 1 campo da calcetto, 1 campo da pallavolo, 3 parchi gioco;
- 2 rivenite di alimentari, 1 macelleria, 1 merceria, 3 bar, 2 ristoranti, 1 albergo, 2 agriturismi.
- Vigili del fuoco.

Grauno è il più piccolo degli ex comuni della valle e probabilmente anche il più caratteristico, arroccato solitario com'è sul dosso che lo ospita anche a favore di sole. E' il più elevato di quota e il più a monte, al pari con Sover, rispetto alla Valle di Cembra, prima che si giunga al territorio di Fiemme pur senza coerenza geografica. Vi si accede abbandonando la strada provinciale. Il paese si sviluppa attorno al versante salendo con stradine e tornanti fino alla sommità dove giace la chiesa di San Martino. E' molto caratterizzato dal punto di vista insediativo anche per effetto delle cortine edificate che salgono quasi a gradoni. La sua conformazione urbana quindi è definita dalla conformazione del versante, risponde ai modelli insediativi solo di alcuni agglomerati minori della valle. E' imponente il suo ruolo paesaggistico, mentre famoso è il suo Carnevale tradizionale. E' completamente immerso nel proprio territorio che risulta prevalentemente boschivo, ma sta dando buone soddisfazioni anche la coltivazione dei piccoli frutti che riesce a garantire un reddito almeno integrativo agli abitanti che normalmente svolgono il pendolarismo lavorativo, sia verso la valle, che verso Trento, ma anche verso la val di Fiemme. I dati socio-demografici gli conferiscono una situazione di generale fragilità che va gestita attentamente.

Il paese ha alcune dotazioni e servizi pubblici che comprendono:

- ambulatorio medico di base;
- campo da calcetto, campo da bocce, parco giochi;
- 1 negozio di alimentari, 1 bar ristorante.

Gumes è raccolto in posizione dominante e solitaria su un breve terrazzo orografico e su uno sperone che penetra nella valle dalle pendici del versante, con interessante esposizione solare. L'aggregato ha una conformazione mista seppure assecondi chiaramente lo sviluppo della strada provinciale con cui ha sempre mantenuto importanti contatti e di cui recentemente è stato traslato il tragitto a monte del paese senza l'ausilio di gallerie. Presenta però anche una tendenza al modello accentrato per effetto della conformazione orografica dello sperone su cui si colloca che si distrae dalla strada per definire un insediamento più riservato e autonomo che conserva una relevantissima sensibilità paesaggistica. Il paese si basa sull'agricoltura dei piccoli frutti, ma anche su quella viticola tanto da garantire ancora ottima qualità, valorizzata dai marchi di produzione. Vi sono naturalmente aziende artigianali, ma anche situazioni massicce di pendolarismo lavorativo anche riguardo al porfido. Da un po' si sta sviluppando il settore turistico-ricettivo di carattere ambientale e naturalistico su cui vi sono interessanti aspettative.

Il paese ha una buona struttura di dotazioni pubbliche e servizi che comprendono:

- Ambulatorio medico di base, infermieristico e pediatra;
- Teatro, scuola musicale, Università della Terza Età;
- Scuola materna, scuola elementare, centro di aggregazione giovanile, oratorio, patronato ACLI;
- 1 palestra, 1 campo da calcio, 1 campo polivalente, 1 campo da bocce, 1 parco giochi;
- 1 Famiglia Cooperativa, 1 bar, 1 ristorante pizzeria, 1 ristorante affittacamere, 1 ostello, 1 rifugio alpino.

GIOVO

m 502 (Verla) – 20,79 kmq

Popolazione: 2.496 ab.

Giovo è la porta di ingresso alla Valle di Cembra salendo da Lavis e seguendo la strada provinciale. Si trova sul versante di testa della sponda settentrionale, a sbalzo rispetto alla piana atesina e in posizione intermedia fra Lavis e l'alta Rotaliana verso San Michele e Faedo, con cui mantiene diretti rapporti viabilistici. E' il comune più popoloso della valle, ma di fatto è costituito da diverse frazioni e masi sparsi che lo caratterizzano in modo inconfondibile e che hanno ovviamente tracciato lo sviluppo urbanistico generale. Così come in altri casi, il paese fa ricadere la sua influenza su una vasta area di territorio per effetto di una vera e propria colonizzazione della montagna, ma l'impianto dei singoli insediamenti genera influenze morbide sul paesaggio. Gli agglomerati sono, in taluni casi, dislocati sulla viabilità principale e da essa modulati nella forma insediativa (Mosana, Verla e Ceola), seppure siano stati parzialmente by-passati dalla recente galleria che devia la strada provinciale dal centro di Verla (centro principale e sede comunale). Negli altri casi la conformazione degli agglomerati si relaziona con la morfologia del versante e tende ad avere una struttura più accentrata e regolare, privilegiando maggiormente l'esposizione solare. Ogni frazione ha una sua storia e autonomia urbana con una chiesa presente in ogni centro, solo i masi sparsi ne sono sprovvisti ed hanno un impianto più isolato. Il paese incentra la sua economia prevalentemente sulla viticoltura che in questa zona è assolutamente eccellente, ma anche sull'artigianato e qualche esperienza di cavatura del porfido. Non trascura però i collegamenti con il fondovalle in relazione al pendolarismo verso Trento che da Giovo è indubbiamente agevole. Il paese ha una struttura completa di dotazioni pubbliche e servizi distribuite nelle varie frazioni che comprende:

- Farmacia, ambulatorio medico di base, infermieristico, ginecologo e pediatra;
- Teatro, circolo anziani, scuola musicale e biblioteca;
- Asilo nido, scuola materna, scuola elementare, scuola media, mensa scolastica, centro di aggregazione giovanile, oratori;
- 3 palestre, 2 campi da calcio, 5 campi da calcetto, 3 campi da bocce, 8 parchi gioco;
- 6 rivendite di alimentari, 9 negozi diversi, 2 bar, 2 ristoranti, 2 hotel e 5 agriturismi.

LONA-LASES

m 694 (Lona) – 11,40 kmq

Popolazione: 887 ab.

Il comune di Lona-Lases è costituito dalle due ville che distano fra loro qualche chilometro e si dislocano sulla strada provinciale della sponda sinistra in piena zona del porfido. Lases si trova in prossimità dell'omonimo lago e della diramazione stradale che conduce a Civezzano, da cui la conformazione che valorizza l'incrocio ma che rimane impostata in modo allungato sulla direttrice stradale con il centro storico a monte. Lona è un piccolo abitato dall'impianto stradale allungato. Si tratta di uno dei territori maggiormente vocati all'estrazione del porfido e da questo settore ha ottenuto i maggiori benefici nei decenni scorsi divenendo riferimento lavorativo anche per molti valligiani, oltre che per lavoratori esterni e stranieri. L'industria del porfido è quindi molto fiorente, sebbene negli ultimi anni vi sia una evidente difficoltà del settore in linea con la situazione economica generale.

Il paese ha una buona struttura di dotazioni pubbliche e servizi che comprendono:

- Ambulatori per il medico di base;
- Teatro, Biblioteca, Università della Terza Età;
- Scuola materna, scuola elementare, servizio di mensa scolastica;
- 1 palestra, 1 campo da calcio, 2 parchi giochi;
- 2 negozi di alimentari, 3 bar, 2 ristoranti.

SEGONZANO

m 664 (Scancio) – 20,76 kmq

Popolazione: 1.536 ab.

Segonzano è uno dei comuni più cospicui della valle seppure, come in altri casi, si struttura su una notevole quantità di frazioni, sobborghi e masi sparsi, questo gli conferisce la tipica impostazione urbana derivante dalla colonizzazione del versante di riferimento. Anche in questo caso il territorio di riferimento è rilevante, ma l'impatto dei singoli insediamenti è decisamente più morbido, anche se una tale impostazione urbana necessita di cospicue energie. Quasi ogni frazione ha la sua chiesetta, ma il paese è senz'altro noto per il castello omonimo, ora riferimento per le attività

culturali dell'intera valle e soprattutto per il fenomeno delle Piramidi di Segonzano. Si trova in posizione centrale rispetto alla valle ed infatti vi si attesta la strada di collegamento fra due sponde che lo collega direttamente con Faver e Cembra. Interessanti sono le colture agricole in atto, ma anche il settore artigianale. La forza lavoro ha sempre fatto riferimento alle cave di porfido del vicinissimo ambito estrattivo, ma vi è anche il pendolarismo lavorativo soprattutto verso valle. Vi è stato anche un certo investimento sull'effetto attrattivo delle piramidi che può ancora rappresentare indubbiamente un'opportunità economica e turistica. Il paese ha una struttura completa di dotazioni pubbliche e servizi distribuite nelle varie frazioni che comprendono:

- Farmacia, ambulatorio medico di base, infermieristico,
- Teatro, circolo anziani, circolo culturale, Università della Terza Età;
- Scuola materna, scuola elementare, scuola media, mensa scolastica, patronato ACLI;
- 1 palestra, 1 campo da calcio, 1 campo da calcetto, 2 parchi gioco;
- 5 rivendite di alimentari e altro, 5 bar-alberghi, 1 agriturismo.

SOVER

m 833 – 14,68 kmq

Popolazione: 879 ab.

E' il paese più a monte della valle insieme a Grauno, pur rimanendo sulla sponda sinistra e si struttura fondamentalmente su due agglomerati principali: Sover e Montesover. Il primo ha la conformazione dettata dall'attraversamento dell'antica strada, già da tempo deviata a valle per le dimensioni ridottissime dei passaggi nel centro storico, mentre il secondo ha un'impostazione più accentrata e indipendente dalle arterie stradali e si configura quasi come il punto di arrivo e di presidio di un territorio. Entrambi sono arroccati sul versante sinistro della valle, con cui si confrontano nella colonizzazione antropica e riescono tutto sommato a mantenere una buona esposizione solare. Si trova nelle immediate vicinanze dei comuni della val di Fiemme e con i quali ovviamente tende a relazionarsi. E' cospicuo il pendolarismo lavorativo, ma vi sono ditte artigiane e una certa sensibilità al settore turistico e ricettivo, più ridotta la vocazionalità agricola alla luce anche della ridottissima incidenza di aree agricole rispetto al territorio comunale. Il paese ha una buona struttura di dotazioni pubbliche e servizi distribuite nelle varie frazioni che comprendono:

- Ambulatori per il medico di base,
- Teatro;
- Scuola materna, scuola elementare, mensa scolastica;
- 1 palestra, 3 campi da calcetto, 5 parchi gioco;
- 3 rivendite di alimentari e altro, 6 bar-ristoranti-alberghi, 1 agriturismo.

PIANO STRALCIO SULLA MOBILITA'

QUADRO INFRASTRUTTURALE

L'impianto infrastrutturale della Valle di Cembra è piuttosto semplice e costituito fondamentalmente dalla SS 612 della sponda destra e dalla SP 71 della sponda sinistra che si congiungono a Molina di Fiemme dopo aver affiancato le due sponde del Lago di Stramentizzo, ma che provengono la prima da Lavis e la seconda da Trento. La SS 612 prosegue poi attraverso la Val di Fiemme.

Sulla sponda destra la viabilità percorre tutti i paesi: Giovo, Lisignago, Cembra, Faver, Valda, Grumes e Grauno, saltando con by-pass in galleria gli abitati di Verla e di Faver, mentre a cielo aperto è by-passato anche l'abitato di Grumes. Rimangono ancora le situazioni critiche di Lisignago

e di Valda che rappresentano un impedimento alla percorrenza viabilistica, mentre Cembra ha già da tempo deviato la viabilità dal centro storico e Grauno è sempre rimasto a margine della viabilità principale.

Anche la sponda sinistra collega direttamente tutti i paesi che però sono solo quattro: Albiano, Lona-Lases, Segonzano e Sover. Un imponente by-pass su viadotto è stato realizzato ad Albiano, mentre gli abitati di Lona e di Lases continuano ad essere attraversati dalla SP 71. Segonzano nella frazione di Scancio e Sover, invece, usufruiscono di una viabilità non recente che devia il traffico dai rispettivi centri storici e proseguendo poi verso Molina.

Circa a metà dello sviluppo della valle vi è l'unico collegamento viabilistico fra le due sponde che usufruendo del ponte dell'Amicizia collega Faver con Segonzano. Si tratta quindi di una infrastruttura vitale per la valle che riprende l'antico percorso controllato dallo stesso Castello di Segonzano. Altri tre ponti esistevano un tempo sull'Avisio a diverse altezze della valle, ma sono andati persi e oggi, oltre a quello già menzionato, esiste solo un ponte che collega le campagne di Sover con quelle di Grumes, ma che rimane quindi ad uso agricolo, o la passerella pedonale che collega le due sponde presso la Centrale di Pozzolago.

Vi sono inoltre alcune ramificazioni importanti che consentono collegamenti diretti della Valle di Cembra con i territori circostanti. Si tratta della viabilità che unisce Sover con Brusago e Bedollo in pieno Altopiano di Pinè, ma anche dei collegamenti Lases-Fornace-Pergine e di quello minore che collega direttamente Albiano con Civezzano passando per il Lago di Santa Colomba. Sulla sponda destra invece vi è l'importante collegamento fra Giovo e San Michele, oltre a quello superiore che collega direttamente Masen a Faedo. I collegamenti che invece conducono al territorio sudtirolese sono unicamente di carattere alpino.

Attorno a questo principale impianto viabilistico si sviluppa una fitta rete di strade interne di collegamento fra i paesi, ma soprattutto fra le frazioni, alla luce anche del fatto che l'insediamento antropico della valle è strutturato su agglomerati piccoli e sparsi posizionati anche con dislivello fra loro sui versanti. A questo si aggiunga la rete stradale agricola e quella boschiva che si sviluppano in senso ortogonale collegando i paesi al fondovalle e alle pendici delle montagne.

Non vi è viabilità affiancata al torrente Avisio, così come accade nelle tipiche valli alpine, perché il fondovalle non è in grado di accogliere alcuna infrastruttura per la sua tortuosità, ma soprattutto per le sue dimensioni veramente anguste. La conformazione orografica della valle non lascia spazio a una viabilità di lunga percorrenza, di cui la valle potrebbe geograficamente godere come naturale collegamento fra Trento alle altre valli avisiane. E' stato infatti preferito il collegamento di Molina con Ora, di fatto escludendo ogni ruolo viabilistico della territorio cembrano.

Lo stesso vale per l'antica rete ferroviaria asburgica che tuttavia oggi non esiste più, ma a questo proposito vanno menzionate le iniziative di collegamento ferroviario delle valli dell'Avisio con Trento. La Provincia Autonoma di Trento ha già proposto il progetto Metroland che potrebbe (qualora realizzabile una infrastruttura così impegnativa) collegare la Val di Cembra con una stazione unica. Esiste poi un'altra idea conosciuta con il nome di Trenino dell'Avisio, la cui filosofia invece è quella di collegare capillarmente quanti più paesi delle valli soppiantando per quanto possibile il servizio di mobilità su gomma.

Si tratta tuttavia di progetti e di idee che necessitano ulteriori importanti approfondimenti e di cui il PTC deve essere a conoscenza.

CONTENUTI E OBIETTIVI DEL DOCUMENTO STRALCIO

Il presente **Documento Stralcio** in materia di mobilità riguarda l'intero territorio della Valle di Cembra e rappresenta la sintesi di quanto espresso nel documento preliminare del PTC.

L'obiettivo del presente piano stralcio è di risolvere/attenuare le criticità che, ormai quotidianamente e soprattutto nelle ore di punta ed in alcuni periodi dell'anno, si manifestano in prossimità dei centri abitati e nelle aree peri urbane.

La situazione viabilistica della Valle di Cembra nel corso del tempo è andata stabilizzandosi non offrendo allo stato attuale grandi manovre strategiche se non con consistenti opere che si contrapporrebbero ai caratteri paesaggistici e storico ambientali della valle. In un'epoca inoltre di limitate risorse economiche. Gli obiettivi saranno unicamente volti ad un miglioramento della vivibilità dei centri abitati e di una percorrenza migliore possibile nella coerenza con il territorio e la situazione finanziaria attuale.

Quella della viabilità è sempre stata una questione importante per la Val di Cembra che ha influito in modo pesantissimo sul suo tipo di sviluppo e sulla sua paradossale marginalità nella rete dei collegamenti trentini, seppure si trovi in posizione nevralgica rispetto a Rotaliana, Valsugana, Fiemme, Pinetano e Trento città. D'altronde la situazione non nasce ieri e le vicende storiche raccontano di una valle spaccata e del torrente Avisio come confine di giurisdizione.

Ma non va ricercato alcun accanimento nei confronti del territorio cembrano che abbiamo già visto essere veramente aspro e poco adatto a collegamenti veloci e di lunga percorrenza, salvo realizzare imponenti viadotti o avvalersi di lunghe gallerie. Non vi è dubbio però che decidere di privilegiare la salita alla Val di Fiemme attraverso Egna e San Lugano, ha di fatto trasformato la Val di Cembra in una mera appendice delle altre due valli dell'Avisio. La linea ha poi trovato conferma con lo sbarramento di Stramentizzo che devia le acque del torrente a scopi idroelettrici.

Da tutte queste premesse si ottiene una rete viaria strutturate su due arterie che percorrono linearmente i versanti e che diramano dall'imbocco con la Val di Fiemme per giungere separate in Piana Rotaliana e a Trento. Le due strade seguono pedissequamente le vallecole e collegano in modo accurato tutti i paesi, attraverso un percorso tanto tortuoso quanto caratteristico che certo non ha mai favorito uno sviluppo imprenditoriale e invogliato a percorrere la valle.

Negli ultimi vent'anni, tuttavia, sono state realizzate imponenti opere di raddrizzamento stradale e soprattutto di deviazione rispetto ai paesi che subivano passivamente il traffico e che oggi invece sono quasi rinati. Ci si riferisce ai paesi di Albiano, Giovo, e Faver senza dimenticare Cembra che ha trovato internamente il modo di regolamentare il traffico nel centro storico. Ma ci sono ancora altre situazioni da risolvere e che riguardano in particolare i paesi di Valda e Lisignago. Infine è pressoché al termine il potenziamento del collegamento con la Val di Fiemme in sponda destra, ma è auspicabile anche un miglioramento del tratto Segonzano-Sover.

A questo tipo di viabilità, definibile "lineare", si deve aggiungere quella di collegamento fra le due sponde che nei secoli è stata garantita da ben quattro ponti sull'Avisio e che oggi si sono ridotti al solo Ponte dell'Amicizia, posto al centro della valle. Naturalmente i nuovi mezzi di trasporto motorizzati consentono anche di mantenere un solo ponte, mentre con i carri era più opportuno disporre di maggiori collegamenti e tratti più brevi. Rimane comunque la carenza di rapporti fra le due sponde e seppure il potenziamento di questo tipo di viabilità non è esplicitamente percepito come un bisogno, è opportuno tenere presente che potrebbe diventarlo in futuro, soprattutto se la valle intenderà valorizzare i suoi rapporti interni.

Già qualche manifestazione di bisogno stradale sorge fra i paesi di Grumes e Sover, mentre vi sono idee per realizzare collegamenti agricoli fra Lases e Cembra, ma si tratta di idee mirate che puntano a risolvere situazioni specifiche. Il PTC, nel suo piano stralcio, tuttavia non potrà esimersi dal trattare in modo approfondito e lungimirante questo argomento, magari anche con idee innovative o con semplici indirizzi, ma ciò che sarà più importante è che la viabilità sia in linea con le strategie di sviluppo che si intendono prendere. Bisognerà quindi intraprendere azioni certamente in grado di valorizzare il territorio, ma anche di inserirvisi adeguatamente, la lunga percorrenza può effettivamente non fare al nostro caso come peraltro nemmeno l'alta capacità.

La cosiddetta viabilità dedicata, invece, potrà essere importante e andrà attuata su basi strategiche che anche il PTC dovrà indicare; ci si riferisce a quella riguardante il settore del porfido (anche extra-territoriale), quella agricola e quella per il turismo in tutte le sue forme.

Strettamente legato a questo argomento vi è quello della mobilità che presenta in valle notevoli carenze e che si manifestano un po' ovunque. Il trasporto pubblico è garantito dal servizio di autocorriere che sembra adeguato negli orari di punta e relativamente al capoluogo di provincia, ma

che diventa assolutamente carente nei collegamenti interni e anche verso Cavalese. Vi è la percezione di un territorio scoperto che non sembra autosufficiente e seppure si riconoscano le menzionate difficoltà viarie e i costi connessi, viene manifestato in modo unanime il reale bisogno di miglioramento.

A questo proposito andranno valutate soluzioni di servizio e di infrastrutture che il PTC dovrà cercare di allineare anche con previsioni specifiche, ma il grande tema che dovrà essere trattato con molta attenzione è quello dei collegamenti ferroviari. In Val di Cembra si possono trovare sbocchi, per quanto nel lunghissimo periodo, attraverso Metroland o con il Trenino dell'Avisio. Sono due soluzioni alternative che provengono da origini diverse e che dovranno necessariamente inserirsi nel programma di mobilità provinciale, ma il PTC rappresenta la preziosa e imperdibile occasione che il territorio ha di esprimersi ufficialmente a questo proposito. Per cui, senza tentare di dare indirizzi, si evidenzia l'importanza assoluta dell'argomento, la sua portata generazionale e l'ampia partecipazione con cui dovranno essere prese decisioni in merito.

Il Documento preliminare del PTC individua alcune azioni che vengono riportate e che il presente Piano Stralcio cerca di porre soluzione.

AZIONE - J.1 Creazione di una valida rete viaria in grado anche di integrare la valle con l'esterno, ma anche i diversi ambiti interni

La situazione geografica e geomorfologica della valle è complessa e contraddittoria perché esprime la propria centralità provinciale attraverso un territorio aspro e difficile da percorrere. Bisogna però saper interpretare al meglio gli elementi caratterizzanti dell'ambito geografico lavorando sul collegamento con l'esterno, fra le due sponde e infine assecondando specifiche necessità puntuali.

Strategie

J.1.1 - Migliorare i collegamenti con l'esterno

La situazione di imbocco per la valle di Cembra da Lavis, rappresenta la problematicità più cospicua per il dislivello da superare e per l'area urbana di fondovalle che coinvolge.

Tuttavia serve una soluzione efficace da condividere con il territorio della Rotaliana per garantire alla valle di Cembra una porta viaria che non rappresenti un limite tale da diventare un ostacolo anche per gli ambiti produttivi che certamente risentono di tali macroscopiche difficoltà viabilistiche. Altra situazione importante è quella che riguarda il collegamento con Pinè. Si tratta di una strada molto importante e di carattere strategico che deve essere completata per garantire validi

rapporti con quel comprensorio turistico ed economico. I collegamenti verso monte e verso la Valsugana sono ritenuti validi, mentre quello verso Faedo può rimanere di carattere secondario e da spendere soprattutto in termini turistici.

J.1.2 - Risoluzione di alcune specifiche problematiche importanti

E' necessario poter risolvere le due situazioni interne più problematiche che rappresentano una reale difficoltà per il territorio. Si tratta delle strettoie di Lisignago e di Valda che lo stesso PUP identifica come criticità e che necessitano interventi impegnativi ma irrinunciabili. In questi due casi ci sono ampi benefici anche per i paesi che possono liberarsi di un traffico certamente incongruo con la qualità urbana. Una ulteriore situazione extraurbana di debolezza riguarda il tratto che collega Segonzano con Sover e che potrebbe assumere una conformazione più confortevole.

J.1.3 - Migliorare i collegamenti interni e fra le due sponde

Si ritiene che la valle otterrebbe grandi benefici dalla presenza di maggiori connessioni fra le due sponde. Nella fattispecie, oltre al Ponte dell'Amicizia, dovrebbero essere ripristinati gli antichi collegamenti fra Grumes e Sover (già parzialmente esistente) e quello fra Cembra e Lona-Lases con Albiano. Più agili tragitti fra i due versanti aiuterebbero anche alla miglior fruizione di strutture, infrastrutture e dotazioni di servizio. La creazione di queste connessioni potrebbe valorizzare molto i flussi est-ovest verso Pinè e la Valsugana.

J.1.4 - Strategie per flussi dedicati a specifici ambiti produttivi

In un'ottica di rete viaria si profila l'opportunità di individuare una viabilità più specializzata che possa servire i diversi ambiti produttivi come il porfido, l'agricoltura, il turismo, l'artigianato, ecc. Può inoltre diversificarsi per utenza: traffico pesante, traffico veloce, motociclistico, ciclistico, ecc. Sarebbe inoltre auspicabile la segnalazione di itinerari di visita e conoscenza del territorio.

AZIONE - J.2 Mobilità

In uno sviluppo futuro e di lungo periodo della valle, devono trovare spazio riflessioni e approfondimenti che oggi possono sembrare improbabili, ma che proprio per il loro carattere innovativo possono rappresentare, in futuro, delle opportunità che scelte miopi odierne possono ostacolare definitivamente.

Strategie

J.2.1 - Valutazioni sulla ferrovia

Si ritiene che lo sviluppo di una ferrovia dell'Avisio possa rappresentare una importante opportunità di adeguamento della valle agli standard migliori di servizio per la mobilità, previa attenta valutazione progettuale e adeguato coinvolgimento della popolazione. Nel contempo si garantiscono utili collegamenti con le valli limitrofe e con il fondovalle atesino che saranno sempre più importanti per il futuro sviluppo dei territori periferici. Si lascia alle fasi successive individuare i tracciati più convenienti, pur suggerendo la strategia di servire quanti più abitanti e paesi possibile evitando accentramenti di fermata. Particolare attenzione dovrà comunque essere prestata nel controllo degli effetti di impatto ambientale e paesaggistico.

J.2.2 - Razionalizzare la mobilità su gomma

Il servizio su gomma sostiene oggi la mobilità pubblica della valle, ma si ritiene che debba essere migliorato, implementato e diversificato. Ci sono situazioni e bisogni che necessitano potenziamenti o specifici servizi aggiuntivi e mirati, anche con capacità ridotta. In futuro tale tipo di mobilità deve relazionarsi con quello che potrà offrire l'eventuale ferrovia. Alcune misure di miglioramento e razionalizzazione dei percorsi, tuttavia, possono essere messe in atto fin da subito.

J.2.3 - Strumenti innovativi di mobilità

Rimane auspicabile l'utilizzo di modalità innovative per lo spostamento, magari che utilizzano energie rinnovabili, mezzi elettrici e modalità che contengano il numero dei mezzi (anche privati) in movimento.

ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

Alla luce delle valutazioni e programmi descritti del documento preliminare del PTC si analizza nel dettaglio la situazione viabilistica attuale.

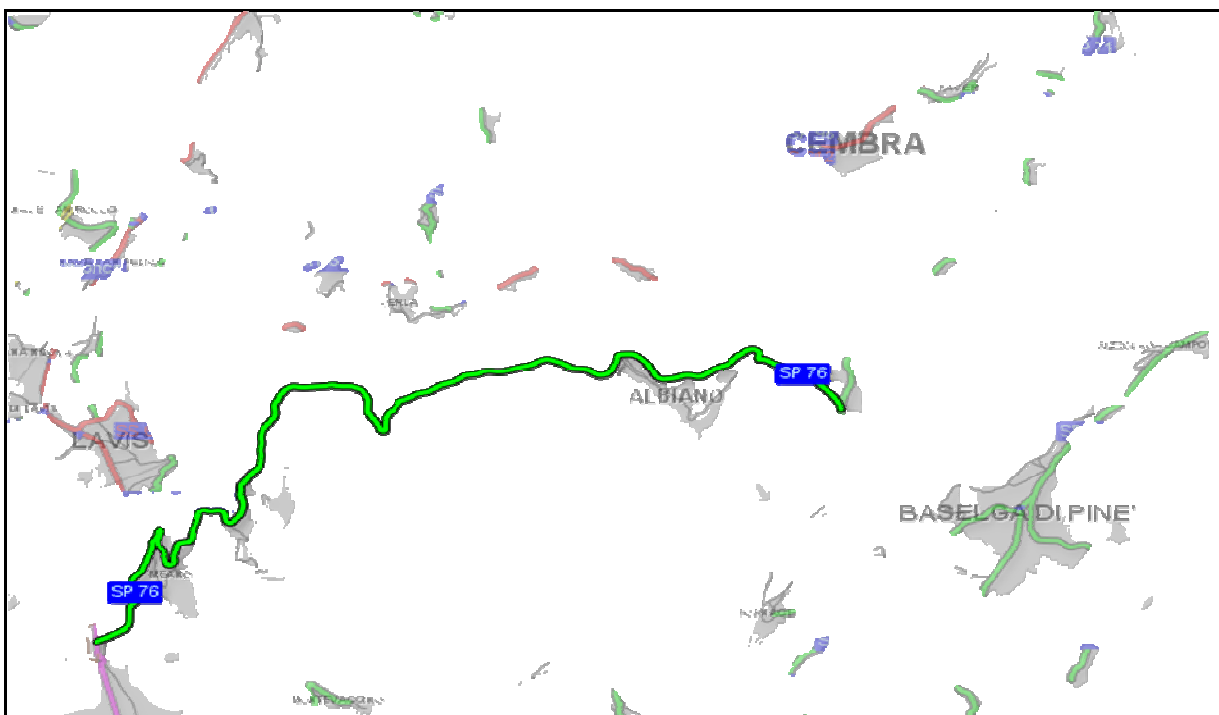
Assi di percorrenza

La Valle di Cembra è attraversata da due direttrici principali lungo i due versanti della valle. A sud corre la S.P. 76 Gardolo-Lases che a Lases incrocia la S.P. 71 Fersina-Avisio. A nord è percorsa dalla S.S. 612 della Valle di Cembra. Le due assi stradali si ripartiscono il principale traffico di scorrimento della valle e di transito verso la Valle di Fiemme e di Fassa. Di fatto, il traffico turistico e commerciale per la Valle di Fiemme è orientato sulla S.S. 48 delle Dolomiti che da Cavalese

scende a Egna. Il traffico lungo le strade cembrane è pertanto principalmente di carattere locale e turistico. Particolare valenza turistica assume la SS. 612 utilizzata anche dai motociclisti. Il traffico di attraversamento veloce utilizza invece principalmente la sinistra Avisio, la S.P. 71.

S.P. 76 Gardolo-Lases

La S.P. 76 prende avvio in località Gardolo dal suo innesto nella S.S. 12 dell'Abetone e del Brennero. Fu costruita nel 1913. Strada di 3° categoria, entra in territorio della Comunità della Valle di Cembra al Km 8,700. L'abitato di Albiano è sotteso da una circonvallazione che con viadotto e galleria, aggira il centro abitato togliendo il traffico pesante dalle vie del centro storico. La S.P. 76 termina a Lases al Km. 14,45, dove si immette nella S.P. 71. Questa viabilità è particolarmente interessata dal traffico pesante proveniente dalle cave di porfido della zona. La recente bretella in località Sile dovrebbe orientare tale traffico sulla S.P. 71. Di fatto, regolamentata da fasce orarie, parte del traffico si dirige verso la Valle dell'Adige attraversando l'abitato di Meano sollevando ripetute proteste degli abitanti.

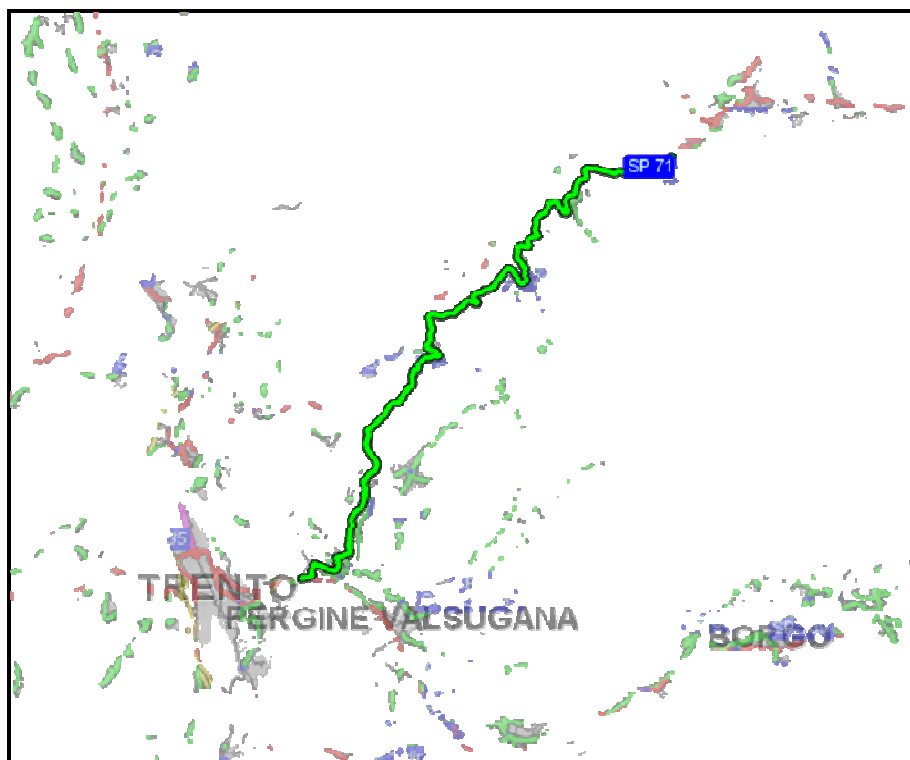


S.P. 71 Fersina-Avisio

La S.P. 71 Fersina–Avisio incrocia la S.P. 76 al Km 10,200, all'inizio dell'abitato di Lases. Il tratto fino a Lona fu costruito nel 1913 e completata fino a Molina di Fiemme nel 1956. Strada di 3° categoria, percorre l'intera Valle di cembra sul versante in sinistra Avisio attraversando numerosi abitati:

- Km 12,200 Lona;
- Km 14,300 Seignano;
- Km 16,200 Bivio S.P. 101;
- Km 16,600 Bivio S.P. 102;
- Km 18,000 Segonzano;
- Km 24,500 Bivio S.P. 77;
- Km 27.000 Sover;
- Km 27,800 Bivio S.P. 83;
- Km 30,000 Piscine;
- Km 31,500 Confine Comunità.

La viabilità è interessata principalmente da un traffico locale, principalmente tra i paesi e da questi alla Valle dell'Adige. La S.P. 71 rappresenta la principale alternativa di collegamento tra la valle di Fiemme e la valle dell'Adige in alternativa alla S.S. 48 delle Dolomiti. A Stramentizzo le indicazioni per Trento e l'Autostrada privilegiano questa viabilità a quella che corre in destra Avisio. Gli abitati attraversati non rappresentano particolari strozzature e consentono una buona scorrevolezza. Al Km 16,550 sono presenti gli incroci con le S.P. 101 e 102, rispettivamente di collegamento con il versante opposto della Valle e l'Altopiano di Piné.



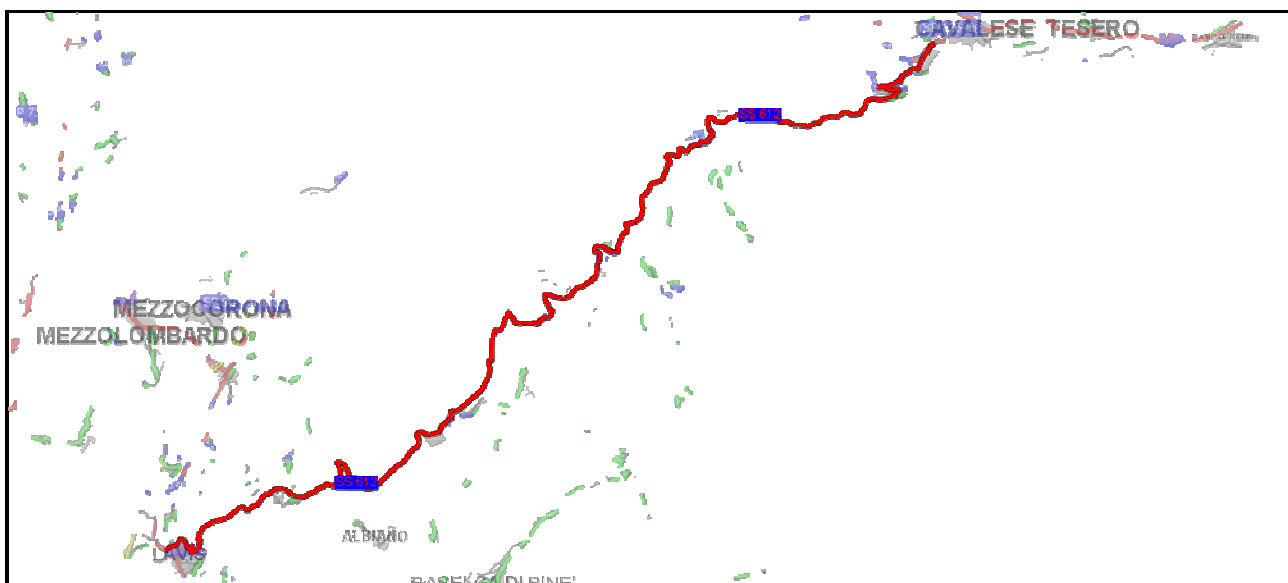
S.S. 612 della Valle di Cembra

La S.S. 612, strada di 3° categoria, attraversa l'intera valle scorrendo sulla sponda destra del Torrente Avisio. Il tronco tra Lavis e Cembra fu costruito tra il 1843 e il 1848. Nel 1896 giunse fino a Grauno. L'asse viario Prende avvio dall'abitato di Lavis e entra nel territorio della Comunità nei pressi di Maso Franch al Km 2,000. Attraversa tutti gli abitati della sponda destra, in alcuni casi attraverso gallerie e circonvallazioni. Gli abitati attraversati e i principali incroci sono i seguenti:

- Km 4,500 Mosana;
- Km 6,000 Verla e con svincolo incrocio con la bretella di collegamento con la S.P. 131;
- Km 8,000 Ceola;
- Km 11,000 Lisignago;
- Km 14,000 Cembra;
- Km 15,500 Faver, incrocio S.P. 101;
- Km 21,000 Valda;
- Km 24,000 Grumes;
- Km 26,000 Grauno, incrocio S.P. 54;
- Km 30,150 Confine territorio Comunità.

La strada rappresenta la viabilità storica della valle ed è stata oggetto di numerosi interventi di miglioramento e di adeguamento al traffico. Tra questi i più significativi sono riconducibili alla galleria di Verla, la galleria di Faver, e recentemente la sistemazione del tratto tra Grauno e Capriana. Rimangono ancora alcune criticità, previste dalle varie pianificazioni urbanistiche e non ancora realizzate. Tra queste, non previste negli interventi ma segnalate come criticità che dovranno essere approfondite, sono gli attraversamenti di Mosana e Ceola, nel Comune di Giovo. Numerosi studi si sono susseguiti nel tempo con previsioni e ipotesi di viadotti o gallerie al fine di bypassare i centri abitati. Le condizioni morfologiche e paesaggistiche pongono significative difficoltà realizzative, ma la problematica permane e se ne auspica un'individuazione.

La strada è interessata principalmente da un traffico locale di collegamento con la Valle dell'Adige e fra i vari centri abitati con particolare movimento pendolare concentrato in specifiche ore del giorno. Recentemente ha assunto una certa valenza turistica presentandosi questa viabilità, con un tracciato panoramico e per le varie attività produttive tradizionali presenti, una interessante via per la conoscenza della Valle. Particolare valenza ha preso il turismo motociclistico che vede proprio nella sua configurazione viaria, oltre che paesaggistica, ottime motivazioni.



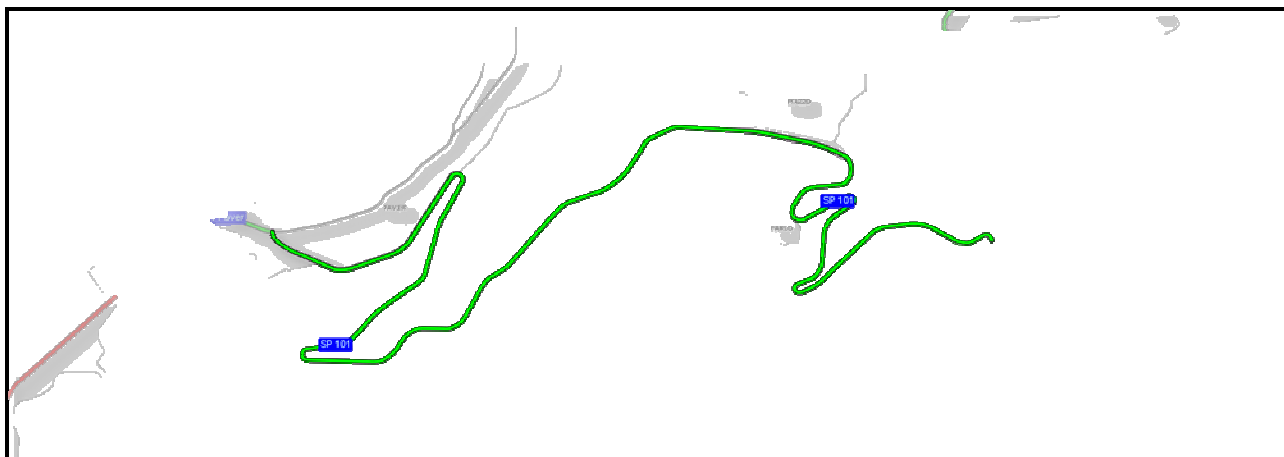
Assi di attraversamento interni

Gli assi stradali di transito nella Valle di Cembra riconoscibili nella S.S. 612 della Valle di Cembra in destra Avisio e la S.P. 71 Fersina-Avisio assieme alla S.P. 76 Gardolo-Lases in sponda sinistra, percorrono l'intera Valle collegandola a ovest con la Valle dell'Adige, a est con la Valle di Fiemme. Questi due assi stradali attraversano la valle in maniera autonoma e presentano un solo asse di collegamento individuato nella S.P. 101 Trasversale Valle di Cembra. Gli altri collegamenti sono esterni al territorio della Comunità e sono individuati nella Valle dell'Adige presso l'abitato di Lavis attraverso la S.S. 12 dell'Abetone e del Brennero, e a Stramentizzo dove le due strade si innestano tra loro. Esistono altri passaggi tradizionali, attualmente utilizzati unicamente a scopo escursionistico. Questi sono individuati ai Molini Nogaredi, tra i comuni catastali di Sover e Grumes, e Pozzolago tra i comuni catastali di Lona Lases e Cembra. In questi siti sono presenti attraversamenti del Torrente Avisio con ponti di carattere pedonale o per il transito di mezzi agricoli. Altro passaggio storico presente e non più attivo era tra Lisignago e Albiano a *Vastabot*.

S.P. 101 Trasversale Valle di Cembra

Il collegamento tra le due assi stradali principali della Valle di Cembra fu costruito nel 1973 e attraversa il Torrente Avisio presso Piazza di Segonzano con il ponte denominato "Ponte dell'Amicizia". Strada di 4° categoria, rappresenta l'unico collegamento carrabile tra le due sponde del Torrente Avisio nel territorio della Comunità. Collega l'abitato di Faver innestandosi nel centro abitato con l'ex tracciato della S.S. 612, ora sotteso dalla galleria con il Km 16,000 della S.P. 71

poco prima dell'abitato di Segonzano. A Faver è individuato il Km, 0,000, sulla S.P. 71 il Km 4,440. La strada lambisce le frazioni di Piazza e Parlo. La strada si presenta scorrevole e ampia, nonostante i molti tornanti e proprio per la sua unicità è molto utilizzata dal traffico di collegamento delle due sponde.



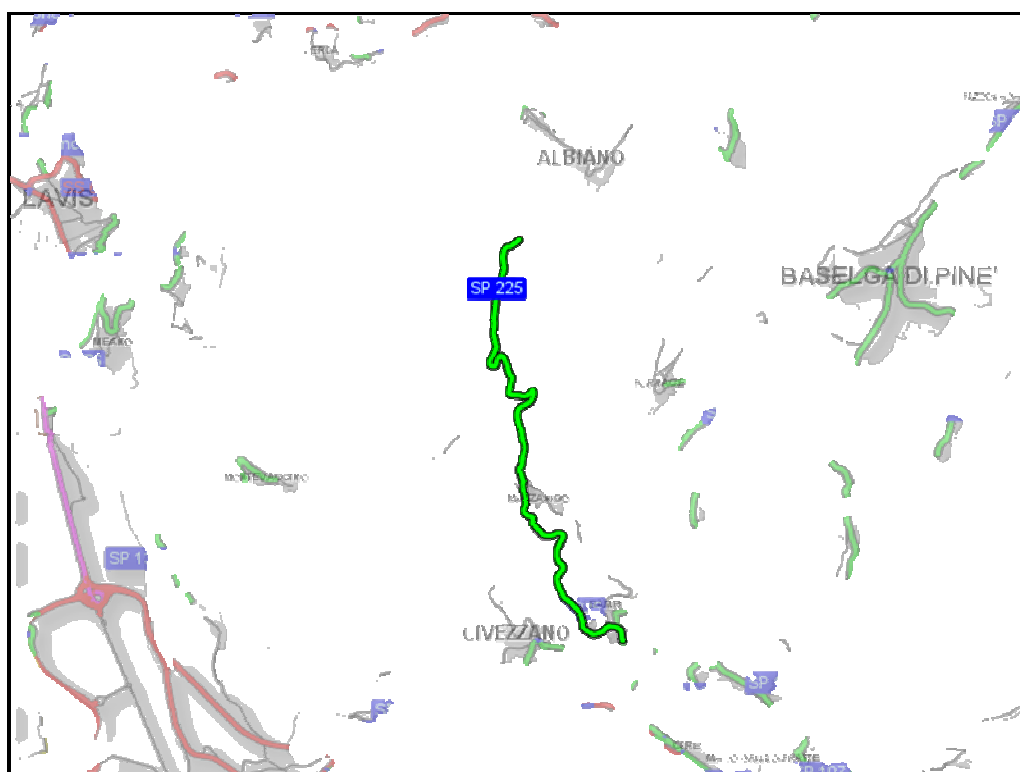
Assi di collegamenti esterni

La Valle di Cembra presenta, oltre i collegamenti esterni principali attraverso le due strade di attraversamento della valle sulle due sponde del Torrente Avisio, anche una serie di collegamenti con località laterali all'asse vallivo. Alcune sono di carattere strettamente locale e turistico, altre rappresentano degli utilizzati collegamenti anche per il passaggio extra vallivo e di attraversamento. Si indirizzano sulla sponda destra verso la Valsugana e il Pinetano. Sulla sponda sinistra, nella parte bassa della valle, i collegamenti sono con la Valle dell'Adige nella Piana Rotaliana. Risalendo la valle non esistono altri collegamenti con la regione Atesina carrabili. Storicamente ne esistevano altri con la presenza ancora esistente di viabilità storica. Queste sono riconoscibili a Cembra e Grumes. A Cembra esiste il famoso collegamento con la Valle dell'Adige presso Laghetti di Egna, percorso denominato "Sentiero del Dürer" in quanto utilizzato dal noto pittore a cavallo tra il XV e il XVI secolo come percorso alternativo alla Valle dell'Adige. In territorio di Grumes ci sono i valichi di Valdonega e del Passo della Cima dai quali si scende in Valle dell'Adige presso Salorno. Sono percorsi attualmente escursionistici ma che rappresentano una memoria storica degli antichi collegamenti tra la Valle di Cembra e la Valle dell'Adige.

S.P. 225 Trasversale Valle di Cembra

E' il primo asse stradale di collegamento verso la Valsugana che si incontra risalendo la S.P. 76 Gardolo-Lases. L'inizio della strada si colloca a Torchio, presso Civezzano, nel suo innesto nella

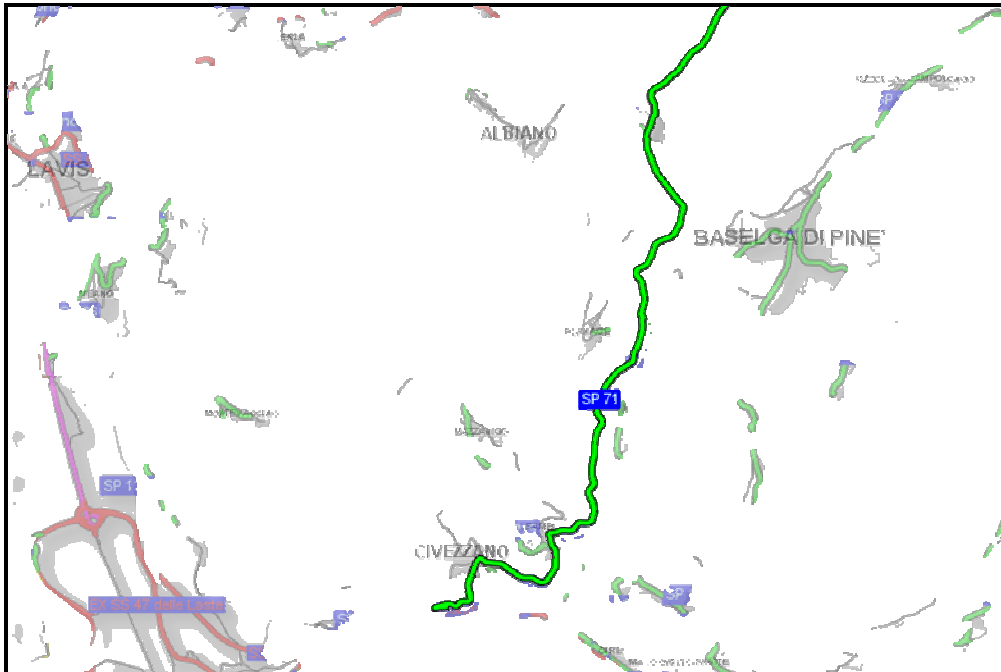
S.P. 71. La fine è nell'area delle cave sopra Albiano dopo aver transitato per il Lago di Santa Colomba. Di competenza comunale è il tratto di strada tra il termine della S.P. 225 e l'incrocio sulla S.P. 76. La lunghezza totale della strada è di 7,20 Km. Il tratto nel territorio della Comunità è di Km 2,200. E' una strada di 4° categoria con valenza locale e turistica. Il primo tratto, sopra Albiano, transita attraverso l'area estrattiva e pertanto è interessata dal traffico pesante collegato a questa attività e si dirige unicamente verso Albiano e verso l'innesto con la S.P. 76 essendo inaccessibile nella sua direzione verso S. Colomba. Questo tratto infatti si presenta con larghezza ridotta. La strada nella sua complessità rappresenta una viabilità di collegamento alternativa, con valenza prevalentemente turistica.



S.P. 71 Fersina-Avisio

La S.P. 71 Fersina –Avisio rappresenta il collegamento principale della Valle di Cembra con la Valsugana. E' una strada di 3° categoria e si incrocia con la S.P. 76 al Km 10,200, all'inizio dell'abitato di Lases. Il tratto fino a Lona fu costruito nel 1913 e completata fino a Molina di Fiemme nel 1956. Inizia a Civezzano, nel suo innesto nella S.S 47 per terminare dopo 40 Km a Stramentizzo nell'innesto nella S.S. 612. Entra in territorio della Comunità al Km 8,600 in località Valle di Fornace. Il suo tratto da Lases alla Valsugana è interessato dal traffico pesante delle cave di porfido. La strada è anche utilizzata per l'attraverso della tra la Valsugana e la Valle di Fiemme,

quale alternativa alla S.S. delle Dolomiti. Il tratto tra Lases e Civezzano è caratterizzato da una buona viabilità anche grazie alla nuova bretella alla Mochena per un collegamento più scorrevole e senza attraversamento di centri abitati con la S.S. della Valsugana.

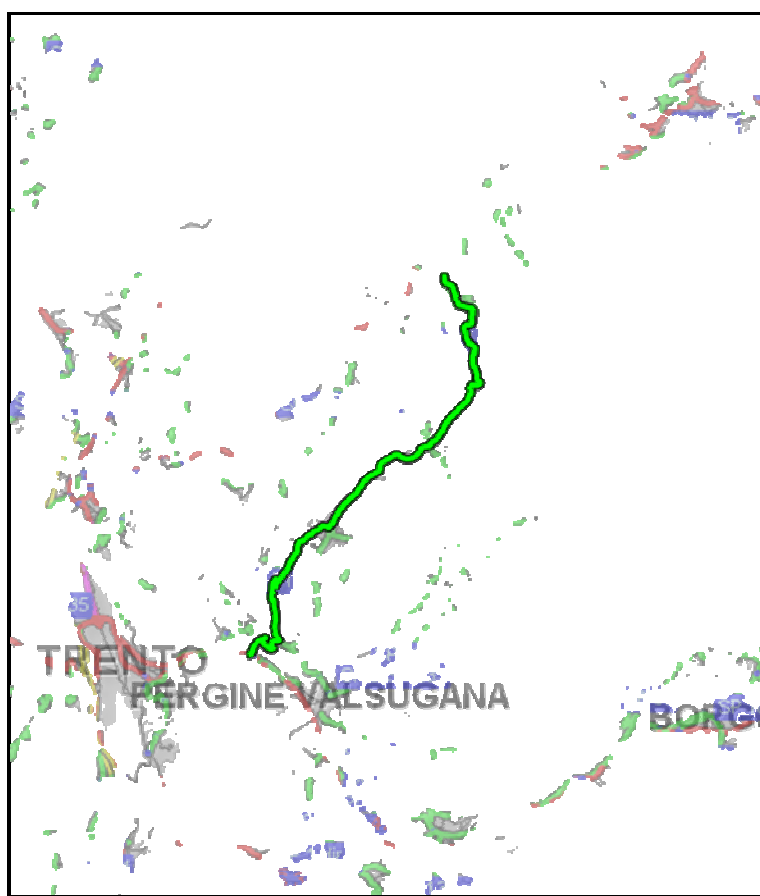


S.P. 102 delle Strente

Collegamento rapido della Valle di Cembra con il Pinetano è rappresentato dalla Strada delle Strente, S.P. 102. Tuttavia questa strada si presenta incompleta e in parte non transitabile. Infatti è stato costruito il primo tronco tutto nella Valle di Cembra, mentre il tratto in territorio di Bedollo non è stato adeguato e attualmente funziona unicamente il vecchio tracciato. Quest'ultimo presenta divieto di transito ma è fortemente frequentato. Il tratto realizzato parte in località Saletto, presso il parco delle Piramidi di Segonzano e termina al confine comunale tra Segonzano e Bedollo, confine anche tra i territori di Comunità. La lunghezza di questo tratto è di 2,929 Km e si presenta come strada di 4° categoria, di buona larghezza e transibilità. Una volta completata la strada rappresenterebbe un collegamento importante della Valle di Cembra con il Pinetano e la Valle dei Mocheni creando una consequenzialità con la S.P. 101 e la S.P. 224. Forti sono le aspettative del suo completamento che pare prenda sviluppo a breve.

S.P. 83 di Piné

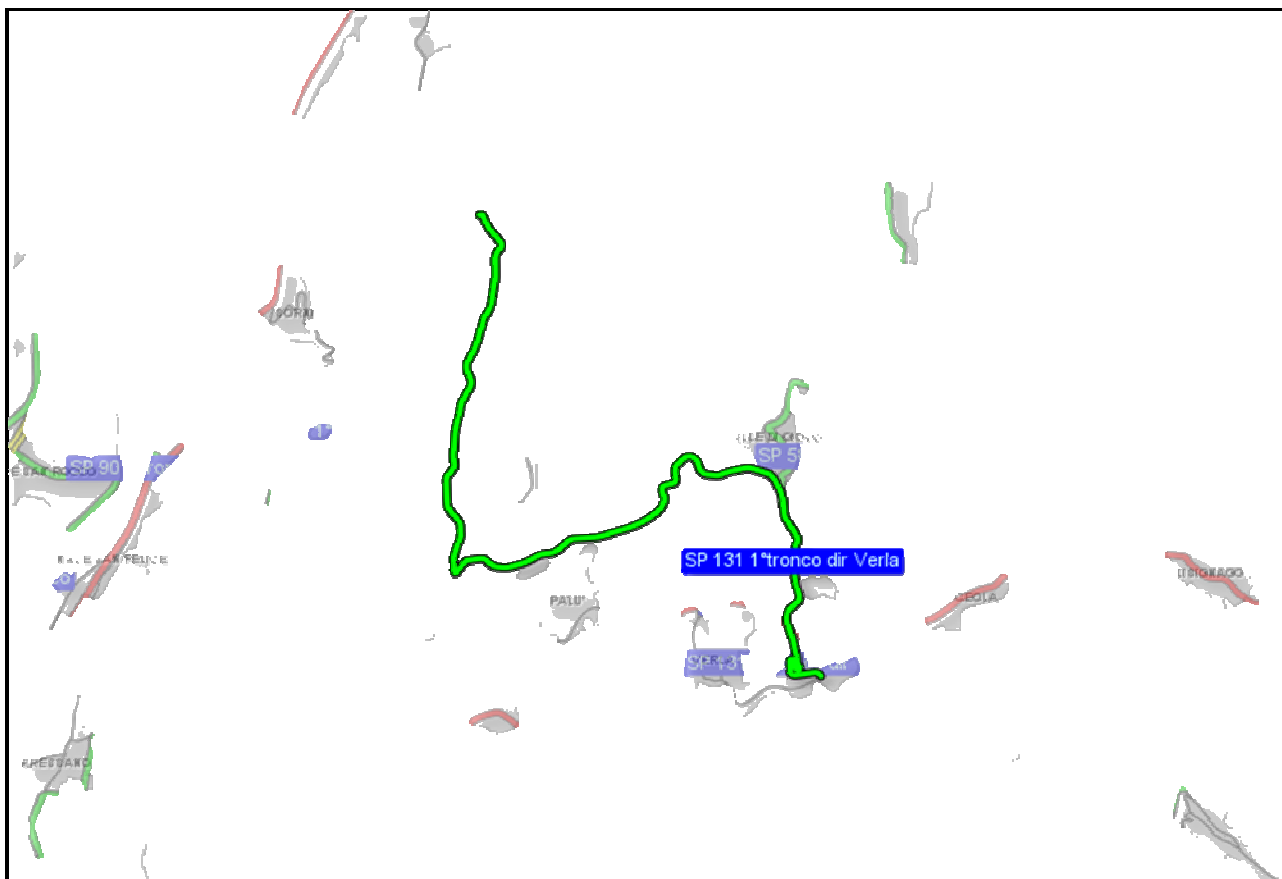
Strada di collegamento tra la Valle di Cembra e il Pinetano, si configura come importante asse di collegamento e transito tra la Valle di Cembra e la Valsugana e alternativa al collegamento tra la Valsugana e le valli di Fiemme e Fassa. Se nel primo caso assume un carattere locale, nel secondo assume una valenza sovracomunale. Infatti prende avvio all'incrocio con la S.P. 47 della Valsugana, presso Civezzano. Dopo aver attraversato l'Altopiano di Piné entra nel territorio della Comunità presso Sette Fontane al Km 22,000. Termina a Sover, presso l'innesto nella S.P. 71 dopo 26,407 Km. Al Km 23,500 si incontra la deviazione per Montesover S.P. 252. La strada è di 3° Categoria e si presenta scorrevole. La strada aggira l'abitato di Sover e affianca le case della piccola Frazione Facèndi.



S.P. 131 del Vino 1° Tronco direzione Verla

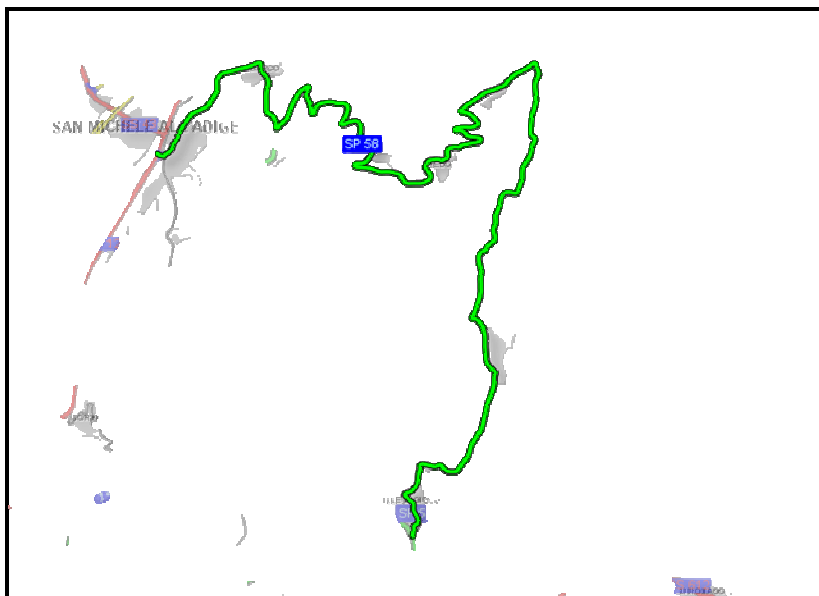
La S.P. 131 è rappresentata da una serie di Tronchi così denominati: del Vino 1° Tronco (da Pressano alla S.P. 58), del Vino 1° diramazione Verla; del Vino 2° Tronco (da Maso Bolleri a Montevaccino), del Vino 5° Tronco (da Mattarello a Romagnano). La strada nel territorio della Comunità è il 1° Tronco direzione Verla. Questa parte da Maso San Valentino presso l'innesto con il 1° Tronco da Pressano alla S.P. 58 e termina a Verla dopo 5,75 Km. La strada è di forte valenza

turistica e di immagine del mondo vitivinicolo attraversando scenografici vigneti sia sul versante cembrano che su quello atesino. Rappresenta anche un frequentato e alternativo collegamento tra la Valle di Cembra e la Valle dell'Adige. Assume una forte frequentazione locale in determinate ore del giorno in occasione del pendolarismo lavorativo. E' una strada di 4° Categoria e l'ambisce l'abitato di Ville di Giovo e Valternigo senza comunque attraversarli. Strada di buona percorrenza che presenta una carreggiata leggermente ridotta nel tratto tra Passo Croce e Ville. Questa strada si affianca alla strada comunale che da Verla si incrocia con la S.P. 131 a Passo Croce. Strada molto frequentata dal pendolarismo lavorativo ponendo l'innesto con la S.S. 612 proprio all'uscita della galleria di Verla.



S.P. 58 di Faedo

significativa valenza turistica. Specialmente nel suo tratto tra Verla e Masen. Meno frequentato il tratto da Masen verso Faedo. Auspicabile e da approfondire e concordato con i territori della Comunità Rotaliana è un suo adeguamento al fine di poter essere individuata come strada alternativa di collegamento pur mantenendo la sua specificità turistica.

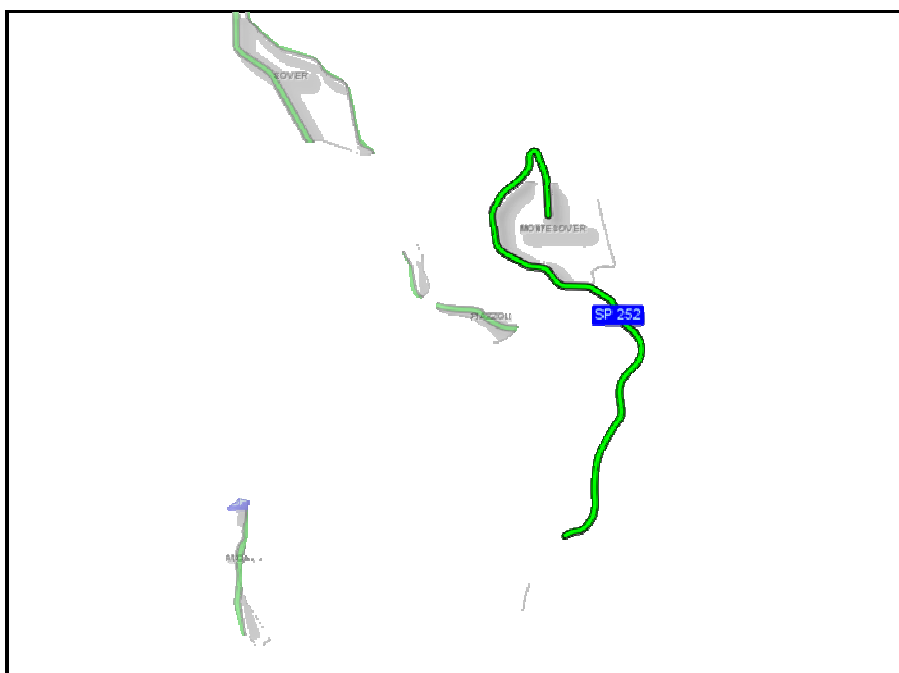


Assi di collegamento interni

Innestati nella viabilità principale vengono classificate a livello provinciali alcune strade che servono unicamente di collegamento dei centri abitati con la rete viaria principale. Sono strade unicamente di collegamento locale e vengono riportate unicamente quelle classificate provinciali. Infatti la principale viabilità di collegamento dei centri abitati è di carattere comunale e pertanto regolamentata dalle normative urbanistiche comunali.

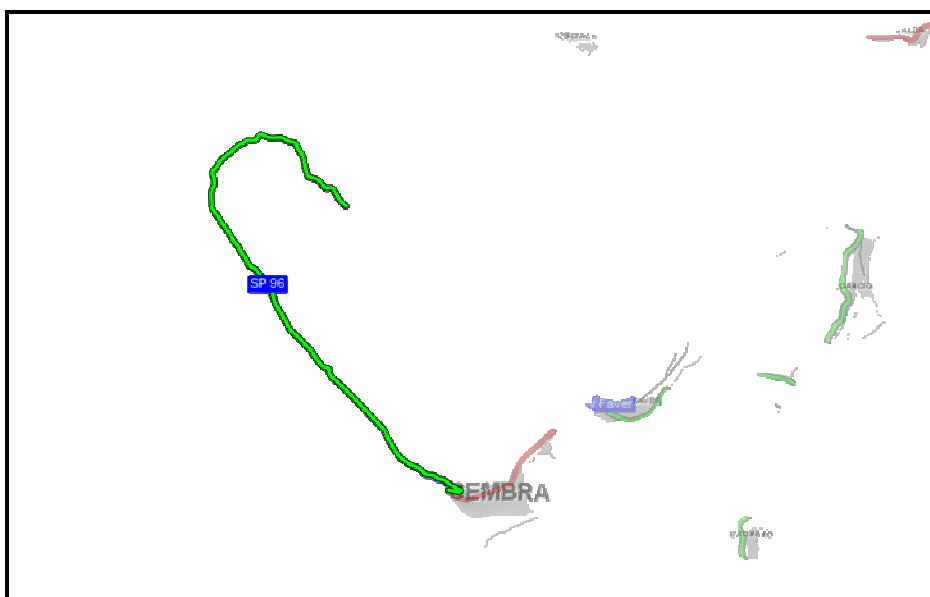
S.P. 252 di Montesover

Tratto di viabilità che consente il collegamento dell'abitato di Montesover con la viabilità principale. Prende avvio dall'innesto con la S.P. 83 di Pinè al Km 23,500. Termina a Montesover dopo 2,100 Km.



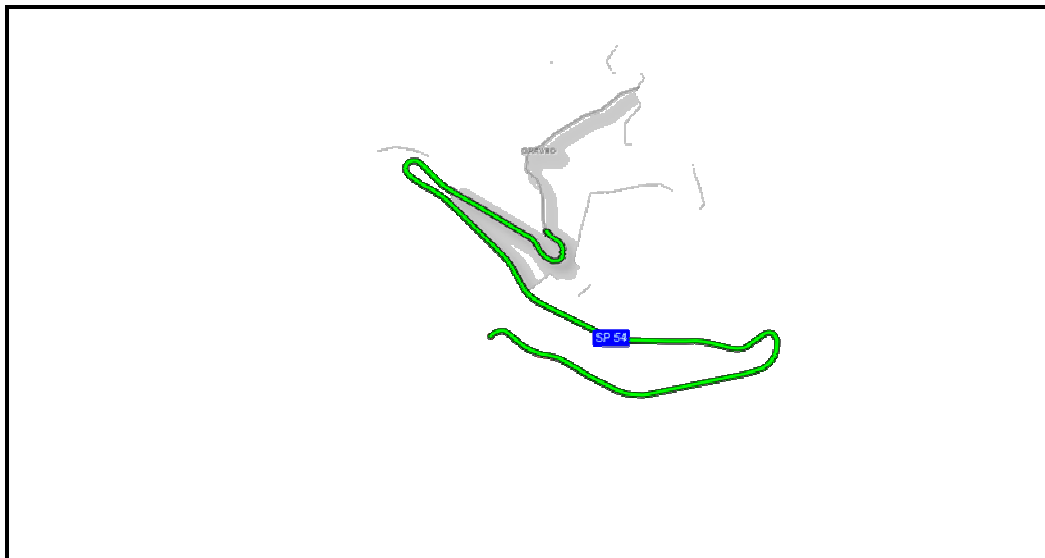
S.P. 96 del Lago Santo

La strada parte dall'innesto nella S.S. 612 della Valle di Cembra a Cembra per terminare al Lago Santo dopo 5,080 Km. La strada nel suo tratto iniziale è interessata dal traffico pesante provocato dalla presenza delle cave di porfido. Questo traffico termina attorno al Km 3,000. Da qui in poi la strada si presenta con carreggiata ridotta e assume una valenza locale e turistica. E' classificata di 4° categoria.



S.P. 54 di Grauno

Tratto di viabilità che consente il collegamento dell'abitato di Grauno con la viabilità principale. Prende avvio dall'innesto con la S.S. 612 della Valle di Cembra al Km 26,000. Termina a Grauno dopo 1,078 Km.



IL METODO DI LAVORO

La Valle di Cembra è stata oggetto negli ultimi decenni di importanti e continui lavori di miglioramento della sua viabilità. Le strade attuali sono ancora quelle create nella metà del XIX secolo e dell'inizio di quello successivo, continuamente migliorate e adeguate all'evoluzione del traffico. La sponda sinistra ha visto la costruzione della circonvallazione del centro di Albiano che ha tolto il traffico pesante provocato dalle cave di porfido dal paese. Lungo l'intero tracciato sono state inoltre portate migliorie meno evidenti ma che hanno contribuito a tenere al passo dei tempi e del traffico la viabilità. Nel 1973 è stato creato il collegamento tra le due sponde con la costruzione del Ponte dell'Amicizia a Segonzano.

La sponda sinistra ha subito maggiori interventi anche per la maggiore presenza di centri abitati. Sono state così realizzate le gallerie di Verla e di Faver e la circonvallazione di Grumes che hanno aggirato i rispettivi abitati migliorandone sensibilmente le condizioni di vita. In progetto, ancora individuati nel PUP e nei relativi PRG, sono ancora presenti grandi progetti che migliorerebbero ulteriormente le condizioni del traffico e di vivibilità dei centri abitati. Oltre a questi interventi sono comunque pressanti e necessari una serie di interventi minori che le varie Amministrazioni hanno

evidenziato e che stanno alla base della necessità di predisposizione del Piano stralcio del Piano Territoriale della Comunità al fine di programmare le ulteriori strategie di intervento territoriale.

Nel 2012, la stessa Comunità della Valle di Cembra, aveva predisposto un documento riassuntivo degli interventi sulla viabilità richiesti dalle varie amministrazioni comunali. Ogni comune aveva infatti predisposto una serie di criticità sul proprio territorio e il tutto fu assemblato in un unico documento dal titolo “Documento unitario – Programma di completamento della viabilità di valle e dei collegamenti intercomunali”. In tale documento, anticipato da una analisi sulla situazione viabilistica della valle, venivano elencati una serie di interventi, alcuni dei quali sono stati eseguiti, altri rimangono ancora nelle richieste e necessità delle varie Amministrazioni.

Con la decisione di avviare la predisposizione del Piano Stralcio si sono avuti una serie di incontri con le varie giunte comunali per verificare se le richieste espresse in questo documento siano ancora attuali e se ne fossero emerse di ulteriori. La serie di incontri ha pertanto permesso di verificare i bisogni e necessità del territorio riprodotto e espresso nel presente piano stralcio.

Spesso le richieste sono ancora quelle originarie e, visti i tempi, sembrano irrealizzabili. Tuttavia un progetto globale non può prescindere da un disegno complessivo che qualifichi il territorio, la sua mobilità e la qualità di vita dei vari centri abitati e dei loro abitanti.

LE FINALITA' GENERALI

Il Piano Stralcio e la progettazione e adeguamento di una viabilità del territorio ha delle finalità generali che stanno alla base della sua progettazione. Chiaramente intervenendo su un sistema consolidato appare complesso attuarle tutte, tuttavia devono rappresentare un obiettivo, un punto di arrivo per migliorare la qualità di vita degli abitanti. Tali finalità si possono riassumere in questi punti:

MATRICI AMBIENTALI

FINALITÀ

Aria

- Ridurre le emissioni inquinanti dovute ai trasporti al fine di minimizzare gli effetti negativi sulla salute umana e/o sull'ambiente
- Ridurre le emissioni da traffico auto veicolare nei principali centri della valle
- Favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile

Rumore

- Ridurre la percentuale della popolazione esposta a livelli eccessivi di rumore
- Ridurre l'inquinamento acustico dovuto ai trasporti

Biodiversità	- Arrestare il più possibile la perdita di biodiversità ed introdurre eventuali misure di compensazione - Ridurre la frammentazione degli ecosistemi e del paesaggio
Paesaggio	- Mantenere/riqualificare l'identità paesaggistica dei luoghi - Diffondere l'approccio alla progettazione "integrata" delle opere, condotta nel rispetto dei vincoli ambientali e territoriali (progettazione paesaggistica, mitigazione degli impatti attraverso la progettazione del verde, etc.)
Suolo	- Contenere il più possibile l'occupazione di suolo, in particolare di quello con destinazione agricola - Razionalizzazione ed ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti
Trasporti	- Predisposizione di programmi finalizzati a favorire l'interscambio fra mezzo privato e mezzo pubblico, individuando idonee aree esterne ai centri abitati - Promuovere modalità di trasporti ecocompatibili

OBIETTIVI GENERALI

Di seguito si riportano sinteticamente gli obiettivi le azioni specifiche da adottare per tradurre concretamente le finalità sopra elencate.

Definizione e razionalizzazione della rete viaria esistente e del sistema di mobilità della Val di Cembra.	Valutazione/regolazione dei flussi traffico di attraversamento e raccordo con i diversi centri urbani, ed in particolare con la Valle dell'Adige e le valli vicine;
Sviluppo sostenibile	Riduzione dei flussi di traffico privato a favore dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico;
Miglioramento della qualità della vita	Implementazione dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico (protocollo trasporti);
Contenimento uso del territorio	Ricorso a nuove tangenziali e raccordi di scorrimento esterni solo qualora non percorribili altre soluzioni alternative;
Progettazione integrata ed allargata delle opere pubbliche	Creazione di percorsi ciclabili con valenza urbana ed extra-urbana, anche sul sedime delle strade esistenti in seguito al loro declassamento/ depotenziamento;
Salvaguardia delle identità territoriali	Potenziamento utilizzo razionale delle infrastrutture esistenti.

A fronte delle sopra elencate finalità e obiettivi generali, si sono individuati una serie di interventi. Come precedentemente espresso il margine di intervento è molto limitato essendo ormai il sistema viabilistico cembrano consolidato. Le necessità e criticità espresse dalle varie Amministrazioni hanno fatto emergere proprio la rigidità di un sistema al quale apportare solamente alcuni interventi, il più delle volte richiesti da tempo. Il presente piano pertanto non ha spazio e necessità di individuare grandi manovre strategiche se non il rimarcare quelle presenti da tempo e l'adeguamento di certe situazioni locali. Gli interventi riportati si possono così suddividere nelle seguenti categorie:

- A) Interventi strategici di carattere strutturale e intervallivi;
- B) Interventi strategici di carattere locale;
- C) Interventi di manutenzione e adeguamento;
- D) Collegamenti ciclopedonali sovracomunali;
- E) Collegamenti pedonali di carattere sovracomunale

A questi seguirà un'analisi su quando in cantiere in merito di viabilità alternativa il cui sviluppo avrà tempi e strategie di ampio respiro e da approfondire con pianificazione e interventi integrativi e coordinati in base a relazioni di più ampio respiro.

I DATI SUL TRAFFICO

Le strade della Valle di Cembra presentano due punti di rilevamento interessanti, Il n. 144, sulla S.S. 612, collocato nei pressi di Lisignago, e il n. 152 sulla S.P. 71 posto a Stramentizzo, al di fuori del territorio della Comunità ma, vista la distribuzione dei centri abitati, comunque interessante per una analisi. Se il primo punto di rilevamento permette di misurare e analizzare gli effettivi transiti in valle, anche di carattere strettamente locale, il secondo evidenzia dati da ritenersi prevalentemente di transito.

I dati riportati si riferiscono al decennio 2008/2018 e sono suddivisi per tipologia di mezzi e nei giorni della settimana. Primo elemento rilevato è la grande differenza totale dei transiti sulle due arterie. La differenza media nel decennio arriva a raggiungere le 400.000 unità, Solo nel 2018 i passaggi sulla S.S. 612 sono stati 1.382.588 contro i 831.712 della S.P. 71. Osservando poi le tipologie dei mezzi appare come il carattere locale e residenziale della S.S. 612 sia maggiore rispetto alla S.P. 71. Quest'ultima prevale per il numero di passaggi di mezzi pesanti di grosse dimensioni ad ulteriore conferma della sua caratteristica di percorso di transito e di lunga

percorrenza. Quasi doppi sono i passaggi degli autobus sulla S.S. 612 evidenziando come il servizio di linea interessi soprattutto la sponda in destra Avisio, del resto la più popolosa.

La S.S. 612 vanta anche un altro primato: quello dei transiti di motociclette evidenziando la valenza turistica della strada.

Il seguente quadro riassuntivo riporta i dati medi del decennio 2008/2018 rimandando i dati specifici all'appendice finale.

SP 71

	motocicli	autovetture	autovetture con rim.	furgoni	autocarri fino 8,7 m	autocarri oltre 8,7 m	autocarro con rim.	trattore con rim.	autobus	TOTALE
2008	53 822	677 137	4 860	35 355	32 055	22 115	485	9 157	4 141	839 127
2009	61 517	677 570	4 320	34 712	31 169	15 909	516	8 288	4 137	838 138
2010	61 961	682 709	4 168	36 601	33 118	16 727	650	8 122	4 222	848 278
2011	81 942	710 245	4 837	41 090	31 041	17 974	682	9 012	4 935	901 758
2012	73 860	688 263	4 181	43 096	30 664	16 648	853	8 494	5 824	871 883
2013	55 245	623 992	3 910	38 334	2 541	15 316	534	6 796	3 959	750 627
2014	85 749	564 545	3 772	39 580	22 871	12 195	836	7 960	3 605	741 113
2015	418 319	319 958	2 218	19 614	11 706	6 877	620	4 176	1 877	785 365
2016	291 393	348 781	2 224	18 539	11 051	6 458	599	4 019	1 901	684 965
2017	68 403	664 992	4 377	40 368	19 132	14 507	1 017	8 530	3 920	825 246
2018	69 246	668 446	4 055	44 885	18 261	13 423	1 024	8 821	3 551	831 712

SS 612

	motocicli	autovetture	autovetture con rim.	furgoni	autocarri fino 8,7 m	autocarri oltre 8,7 m	autocarro con rim.	trattore con rim.	autobus	TOTALE
2008	66 894	961 754	10 590	44 579	33 446	16 036	1 932	2 435	9 308	1 146 974
2009	70 814	977 619	10 561	49 459	34 716	13 002	2 115	2 400	9 950	1 170 636
2010	70 094	984 403	10 176	53 791	33 039	11 556	1 983	2 593	9 484	1 177 119
2011	67 494	984 889	10 658	54 520	32 858	9 656	2 272	2 987	9 360	1 174 694
2012	273 542	739 207	8 222	40 716	24 328	6 532	1 433	6 661	6 922	1 107 563
2013	954 190	200 939	2 399	10 555	6 446	1 905	434	1 643	2 224	1 180 735
2014	658 146	523 804	5 730	27 919	18 524	4 816	1 113	1 524	4 732	1 246 308
2015	668 377	534 484	5 486	27 908	16 478	4 461	1 035	1 679	4 734	1 264 642
2016	355 673	830 575	8 780	52 399	21 501	7 186	1 396	2 545	6 485	1 286 540
2017	68 583	1 136 686	11 949	79 672	27 712	10 049	1 676	3 065	9 259	1 348 651
2018	73 120	1 160 334	12 164	83 490	28 385	10 401	1 693	4 166	8 835	1 382 588

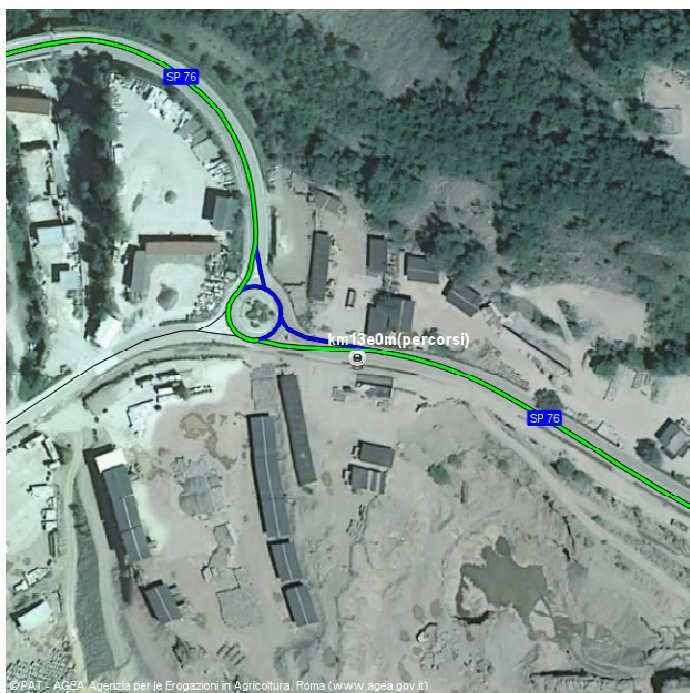
OPERE ED INTERVENTI SULLA VIABILITA' STRADALE

A) INTERVENTI STRATEGICI DI CARATTERE STRUTTURALE E INTERVALLIVI

Di seguito si elencano le opere viarie che interessano l'intera Comunità della Valle di Cembra, di presumibile consistente entità economica, secondo la scala di priorità stabilita anche tenendo conto delle indicazioni fornite dagli amministratori comunali e dagli altri enti non economici consultati:

A1 - COMUNE DI ALBIANO – BRETTELLA CIRCONVALLAZIONE EST S.P. 76

La circonvallazione di Albiano si collega al vecchio tracciato a est del paese al Km 13,000. L'innesto con la viabilità declassata si presenta con una rotatoria. La strada prosegue in direzione Lases affiancando l'area di estrazione del porfido sulla destra e quella di lavorazione sulla sinistra. Sia il PUP che il PRG di Albiano hanno in previsione la realizzazione di una bretella che sottende il primo tratto di viabilità transitando a valle della zona di lavorazione. La realizzazione di questa bretella consentirebbe di transitare in maniera periferica all'area di estrazione al contrario di quanto accade ora. Parte poco prima della rotatoria in prossimità della curva che la precede e si ricollega al tracciato della S.P. 76 al Km 13,800. La lunghezza della bretella prevista è di 573 m.

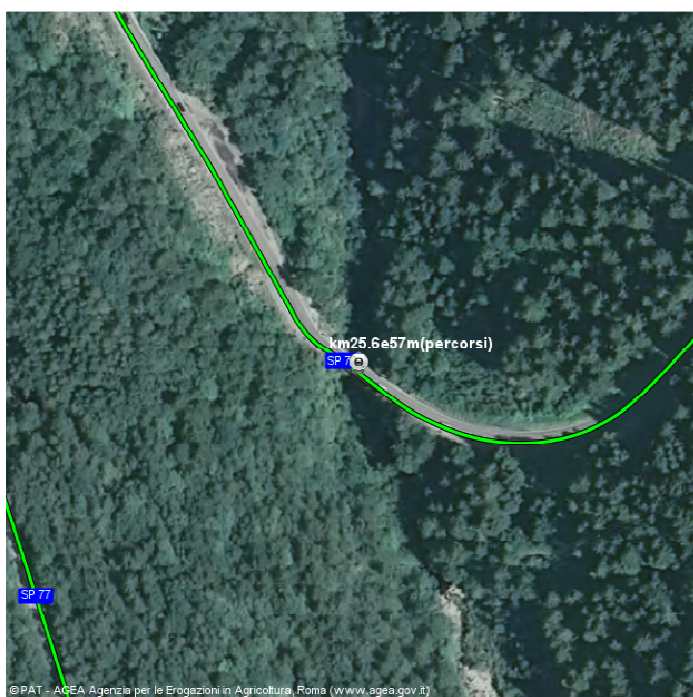




A2 - COMUNE DI SEGONZANO/SOVER – SISTEMAZIONE PONTE S.P. 71 AL KM 25,713

La S.P. 76 nell'intero suo percorso si presenta sufficientemente scorrevole nonostante le numerose curve che la caratterizzano e presenta una larghezza costante. Tuttavia presso il Km 25,713 l'attraversamento del Rio Brusago è stato realizzato con un ponte con larghezza inferiore al restante percorso viario. Il ponte, costruito nella prima metà del XX secolo, presenta una larghezza idonea al

traffico presente all'epoca ma attualmente non consente un agevole passaggio di due mezzi pesanti. Ma soprattutto rappresenta una pericolosa strozzatura della viabilità principale. Soprattutto per chi proviene da Segonzano ponendosi al termine di un lungo rettilineo anticipato da una curva improvvisa. Prima del ponte la strada è stata ulteriormente allargata per agevolarne l'imbocco senza risolvere la problematica in maniera definitiva. Il presente piano prevede la sistemazione di questa strozzatura mediante l'allargamento del ponte o la sua dismissione previa la costruzione di un nuovo passaggio a valle. Il ponte infatti rappresenta aspetti monumentali che ne potrebbero impedire l'adeguamento.



A3 - COMUNE DI GIOVO – ALLARGAMENTO TRATTO S.S. 612 Km 2,000/2,500

L'imbocco in sponda destra dell'Avisio della Valle di Cembra è assicurata dalla S.S. 612 che parte da Lavis. Al Km 2,000 entra nel territorio della comunità. Nel suo primo tratto la strada è particolarmente stretta, limitata a monte da muri di campagna di varia altezza e tratti di roccia, a valle dal pendio verso l'Avisio. Per superare il pendio la strada forma due tornanti uno dei quali particolarmente stretto. Questa strozzatura presenta una situazione di pericolo alla viabilità. Due mezzi pesanti faticano ad incrociarsi e nel caso di autotreni, occupano l'intera sede stradale nel precorrimiento dei tornanti. Terminata la salita la strada si allarga e diviene scorrevole con idonea larghezza. Il PUP evidenziava la problematica, così come lo studio preliminare del PTC. Entrambi gli strumenti di pianificazione evidenziavano la problematica senza individuarne la soluzione ma evidenziando la necessità di un collegamento strategico con il fondovalle. Il presente progetto prevede la sistemazione di questo tratto di strada mediante l'allargamento della sede stradale. Il potenziamento prevedere inoltre l'individuazione di una rettifica della sede stradale con l'eliminazione del doppio tornante.

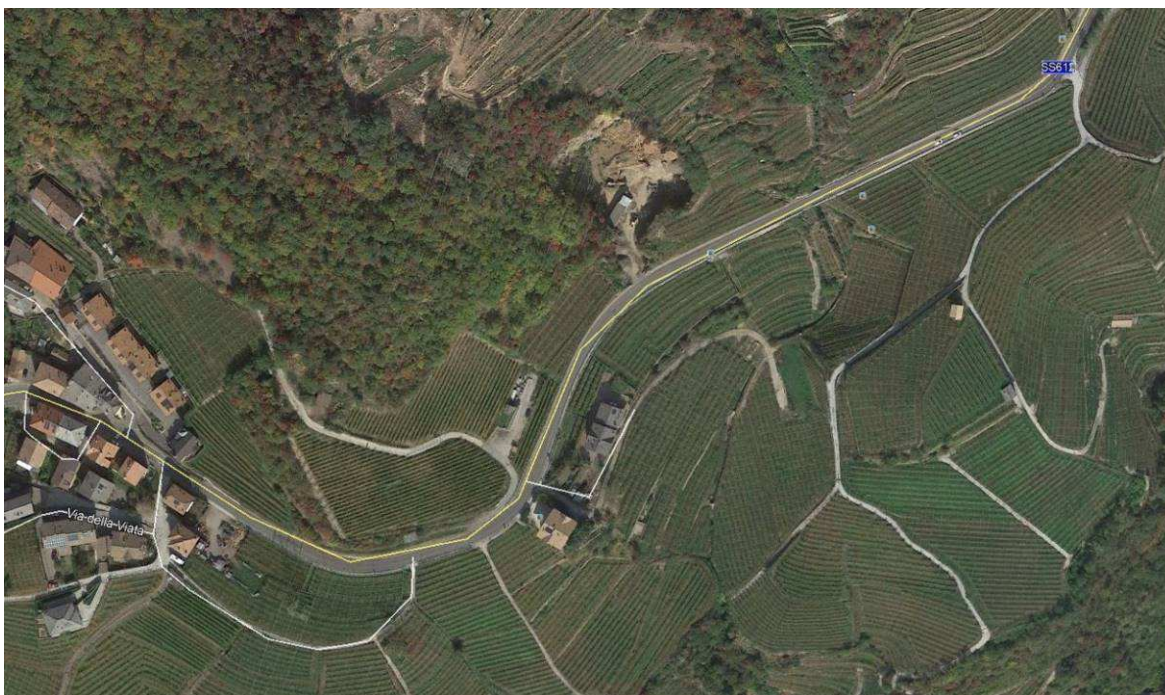






A4 - COMUNE DI GIOVO – ALLARGAMENTO TRATTO S.S. 612 PRESSO MOSANA DAL Km 4,800 AL Km 5,300

Usciti dall'abitato di Mosana la strada si presenta stretta e affiancata a monte da un alto muro rivestito in pietra. La strada presenta due curve con poca visibilità aggravata dalla ridotta larghezza della sede stradale. Si prevede l'allargamento di un breve tratto di strada, dal Km 4,800, uscita dall'abitato di Mosana, fino al Km 5,300. In questo punto la sede stradale appare con carreggiata più larga e con migliore visibilità. La necessità di questa rettifica è particolarmente sentita dal traffico pesante di trasporto sia pubblico che privato e commerciale.

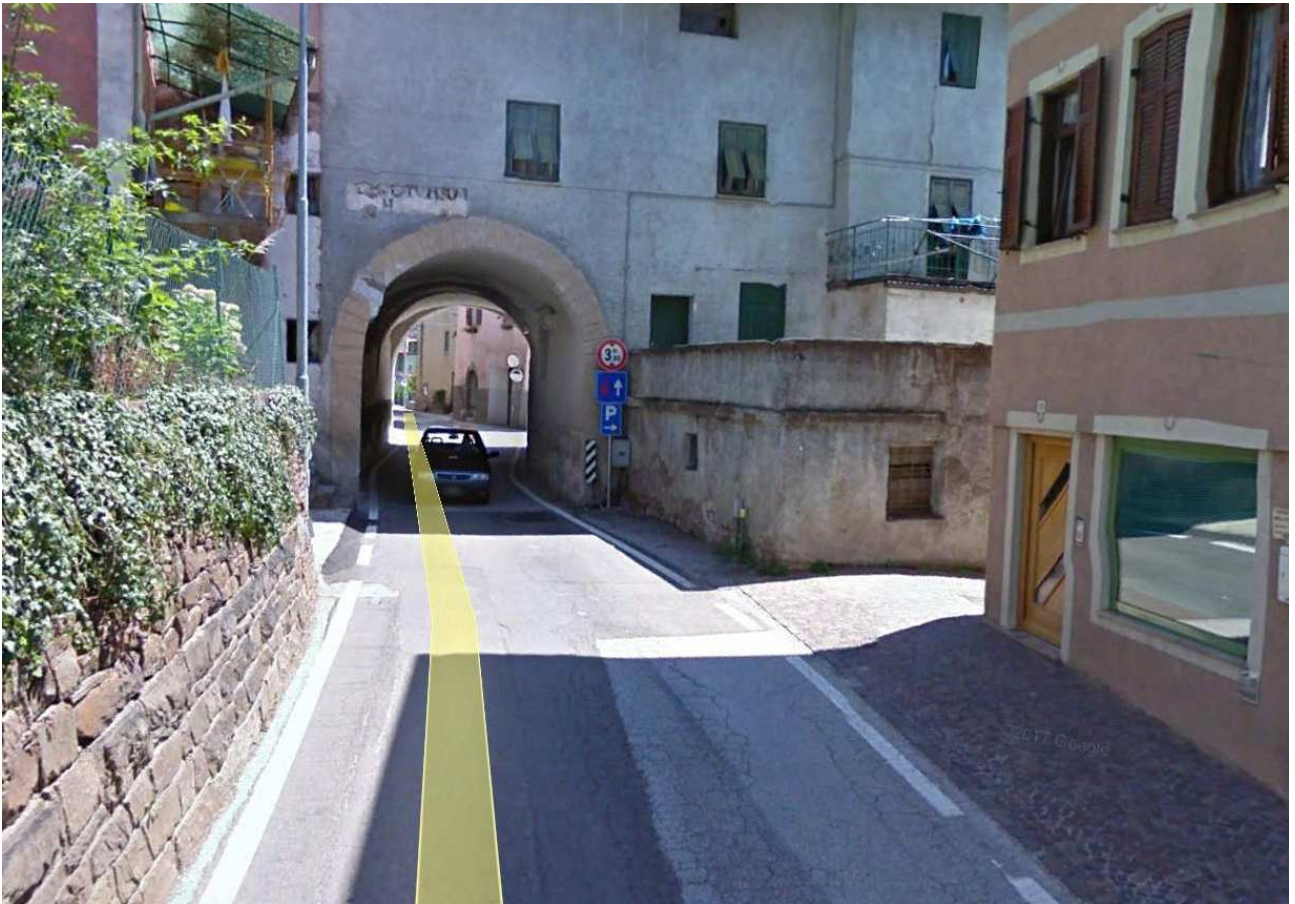




A5 - COMUNE DI CEMBRA LISIGNAGO – REALIZZAZIONE GALLERIA S.S. 612 Km 10,000/12,000

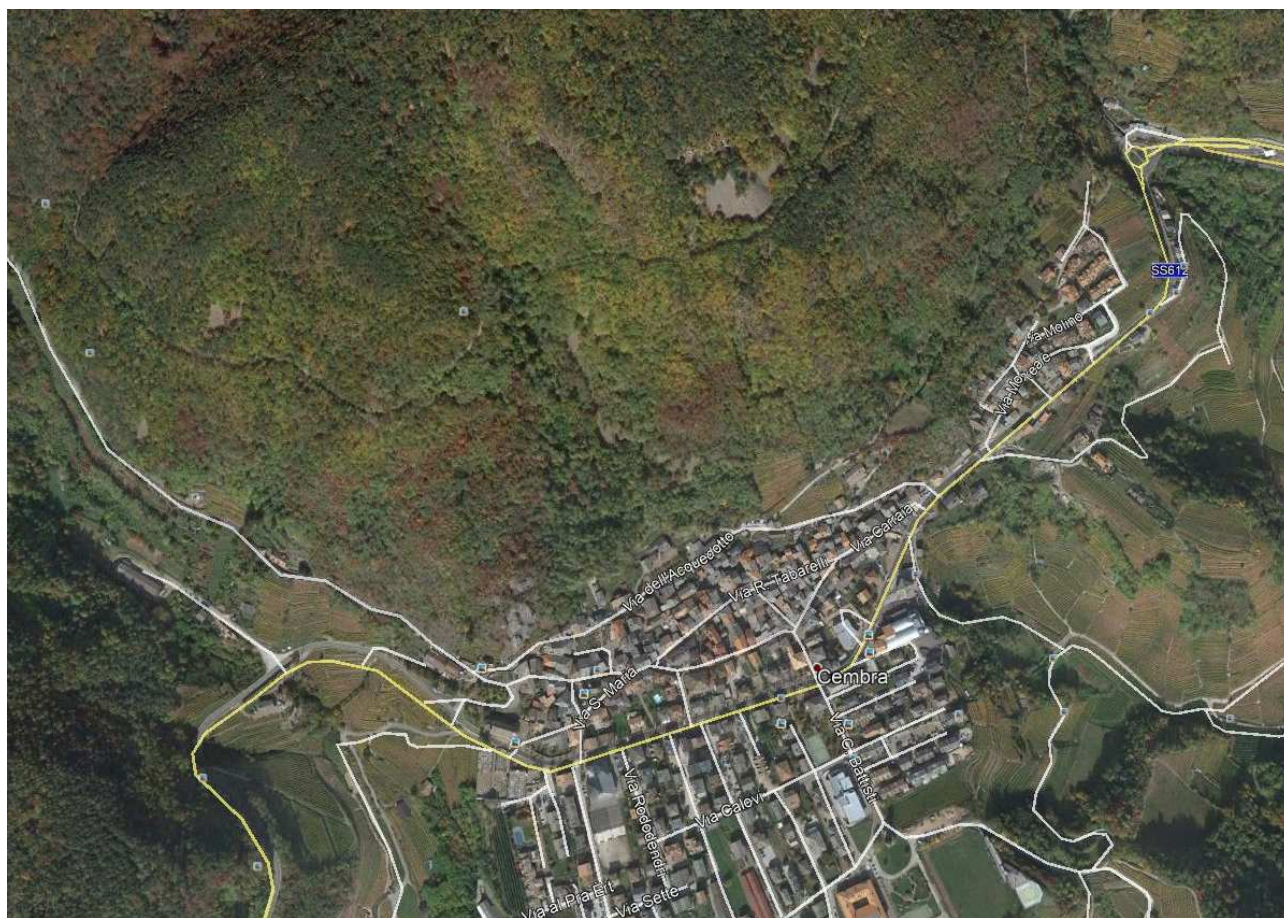
La strozzatura di Lisignago ha sempre rappresentato un ostacolo al fluido scorrimento della S.S. 612. Questo ostacolo, oltre che essere rappresentato dall'attraversamento del centro abitato, vede il transito in un porticato sotto un'abitazione particolarmente stretto. Recentemente è stata abbassata la sede stradale al fine di permettere il transito anche a mezzi di una considerevole altezza. Ma non è stato risolto il passaggio contemporaneo dei mezzi. Il PUP, così come i restanti strumenti urbanistici, hanno da sempre riportato la previsione di realizzazione di una galleria che aggirasse il centro abitato. Il tracciato proposto è stato portato molto a monte al fine di non vincolare i terreni circostanti. La galleria proposta dai vari strumenti urbanistici si estende dal Km 10,000 al Km 12,000. L'alternativa alla realizzazione della galleria è rappresentata dall'eliminazione della strettoia all'inizio del paese di Lisignago. Questa soluzione deve prevedere pertanto la demolizione dell'edificio attraversato dal portico e l'eliminazione della sporgenza provocata da un altro edificio che restringe visibilmente la carreggiata stradale. Eliminati questi due ostacoli la strada prosegue con buona transitabilità. Anche se attraversa il paese, lo attraversa senza compromettere in maniera sostanziale la vivibilità dell'abitato estendendosi quest'ultimo per la quasi totalità a monte della strada. Le due soluzioni possono essere pertanto alternative.





A6 - COMUNE DI CEMBRA LISIGNAGO – REALIZZAZIONE GALLERIA S.S. 612 Km
14,000/15,400

L'attuale PRG di Cembra riporta la previsione di realizzazione di una galleria che tolga il traffico del centro abitato. Il PUP prevede un collegamento funzionale che sottende gli abitati di Faver e Cembra. Tale obiettivo è stato in parte raggiunto con la realizzazione della galleria di Faver e permane la criticità dell'attraversamento di Cembra. L'attuale strada attraversa il centro di Cembra scorrendo tra il centro storico, a monte, e la nuova espansione residenziale a valle. Il viale di attraversamento, denominato Viale IV Novembre, si configura come un viale alberato trafficato non solo dal traffico di transito, ma anche di carattere locale e pedonale. Infatti il viale è affiancato da marciapiedi e esercizi commerciali e presenta attraversamenti pedonali regolamentati da semafori. Sono pertanto state risolte alcune problematiche al traffico per mezzo di una sua regolamentazione e rallentamento. La realizzazione della galleria rappresenterebbe comunque una sentita risoluzione dell'eliminazione del traffico di attraversamento. La galleria prevista troverebbe avvio al Km 14,000, presso il bivio per il Lago Santo con la S.P. 96, per terminare nella rotatoria al Km 15,400 da dove prende avvio la galleria di Faver già realizzata. La lunghezza complessiva della galleria è di Km 1,200.





A7 - COMUNE DI ALTAVALLE – REALIZZAZIONE GALLERIA S.S. 612 Km 20,600 AL KM 21,500

Anche in questo caso Sia il PUP che l'attuale PRG di Valda prevedono la realizzazione di una galleria che sottende il centro abitato. Infatti il suo attraversamento si presenta particolarmente problematico. La strada attraversa in pieno il centro storico e presenta numerosi restringimenti che rendono difficoltoso il passaggio contemporaneo sulle due carreggiate. Inoltre non presentando aree a parcheggio, spesso la viabilità è anche occupata da mezzi parcheggiati. L'attraversamento del paese è pertanto molto difficoltoso e presenta numerosi elementi di rischio. Per tali motivazioni si prevedeva l'aggiramento del centro abitato con la realizzazione di una galleria a monte che partiva dal Km 20,600 e terminava al Km 21,500. La lunghezza della galleria individuata è di Km 0,800.

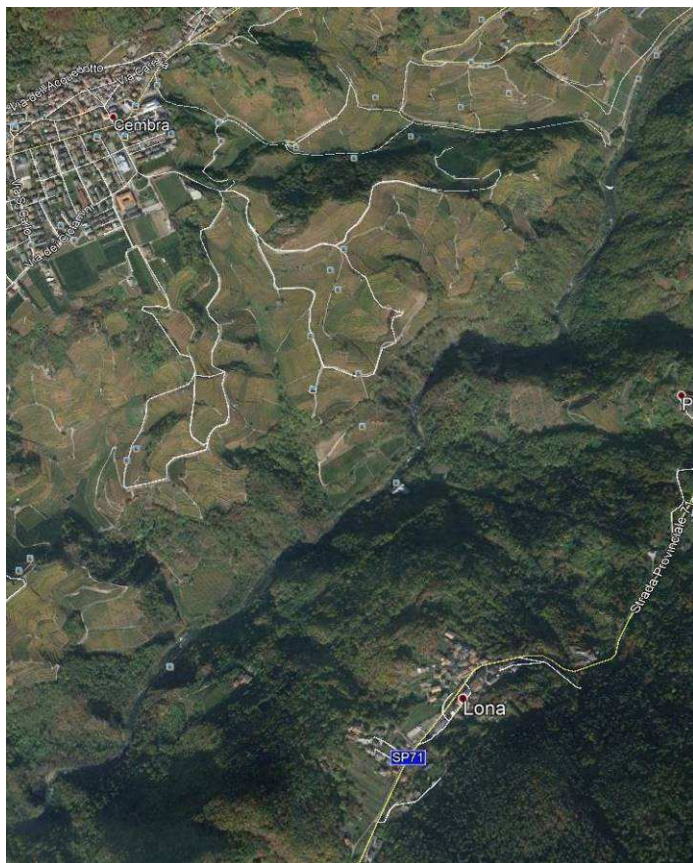


B) INTERVENTI STRATEGICI DI CARATTERE LOCALE

Di seguito si elencano le opere viarie che interessano collegamenti tra i vari comuni del territorio della Comunità della Valle di Cembra e che rappresentano pertanto collegamenti interni con ricadute sul movimento economico e turistico del territorio comunitario, secondo la scala di priorità stabilita anche tenendo conto delle indicazioni fornite dagli amministratori comunali e dagli altri enti non economici consultati:

B1 - REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO LONA CEMBRA

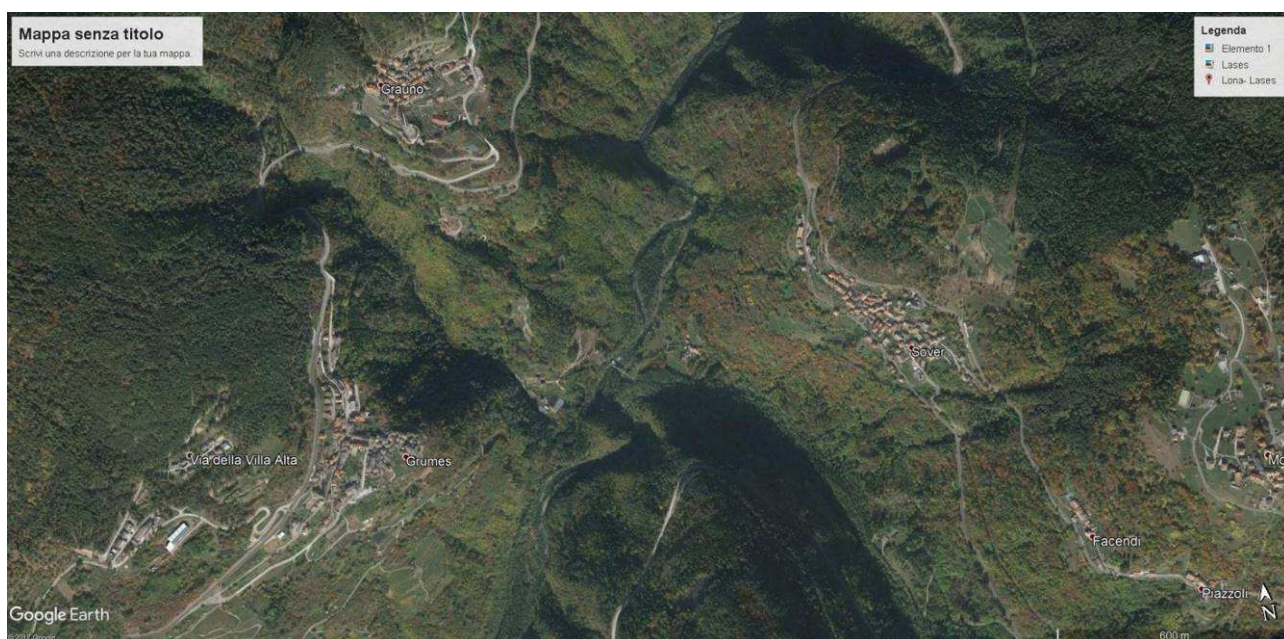
Il PRG di Lona Lases prevede la sistemazione della strada che da Lona, passando da Sottolona scende sull'Avisio in località Pozzolago dove c'è la centrale idroelettrica. La strada è esistente fino a Sottolona, quindi da sistemare e rettificare un tracciato esistente fino all'attraversamento sull'Avisio. Una passerella ciclopeditonale collega le due sponde. Sul versante di Cembra è ipotizzato un tracciato che utilizza parte di strade agricole esistenti e che termina a S Rocco di Cembra e inserito nella nuova variante al PRG. Si prevede pertanto la realizzazione di detto percorso che avrà prevalente valenza ciclopeditonale che ma che potrà rivestire una viabilità turistica locale di grande interesse. Il tratto di strada sulla sponda di Lona Lases misura una lunghezza di Km 1,850. La lunghezza del tratto sul versante di Cembra è di Km 1,590.





B2 - REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO SOVER GRUMES

Storicamente esistente è il collegamento tra Sover e Grumes. Precisamente tra i Molini Nogaredi e Maso Rio. Il ponte originario di collegamento tra le due sponde è stato distrutto dall'alluvione del 1966 e solamente nel 2009 è stato ricostruito. Il ponte assicura il collegamento ma non prevede una viabilità di accesso. Dalla sponda di Sover esiste una strada non evidenziata nel PRG a servizio del depuratore. Da qui una pista scende ai Mulini Nogaredi realizzata in occasione della realizzazione del ponte e di fatto attualmente utilizzata dagli abitanti del piccolo aggregato. Tale strada tuttavia non è ufficialmente riconosciuta. Dalla sponda di Grumes esiste la viabilità fino al Maso Rio. Da qui un sentiero scende al ponte. Pertanto il ponte assume a tutt'oggi una valenza esclusivamente pedonale. Le sue dimensioni permettono tuttavia un passaggio veicolare. La proposta prevede la realizzazione di un collegamento tra le due sponde di carattere esclusivamente locale e turistico. Il tratto di strada sulla sponda di Sover misura una lunghezza di Km 1,790. La lunghezza del tratto da realizzare sul versante di Grumes è di Km 0,487.

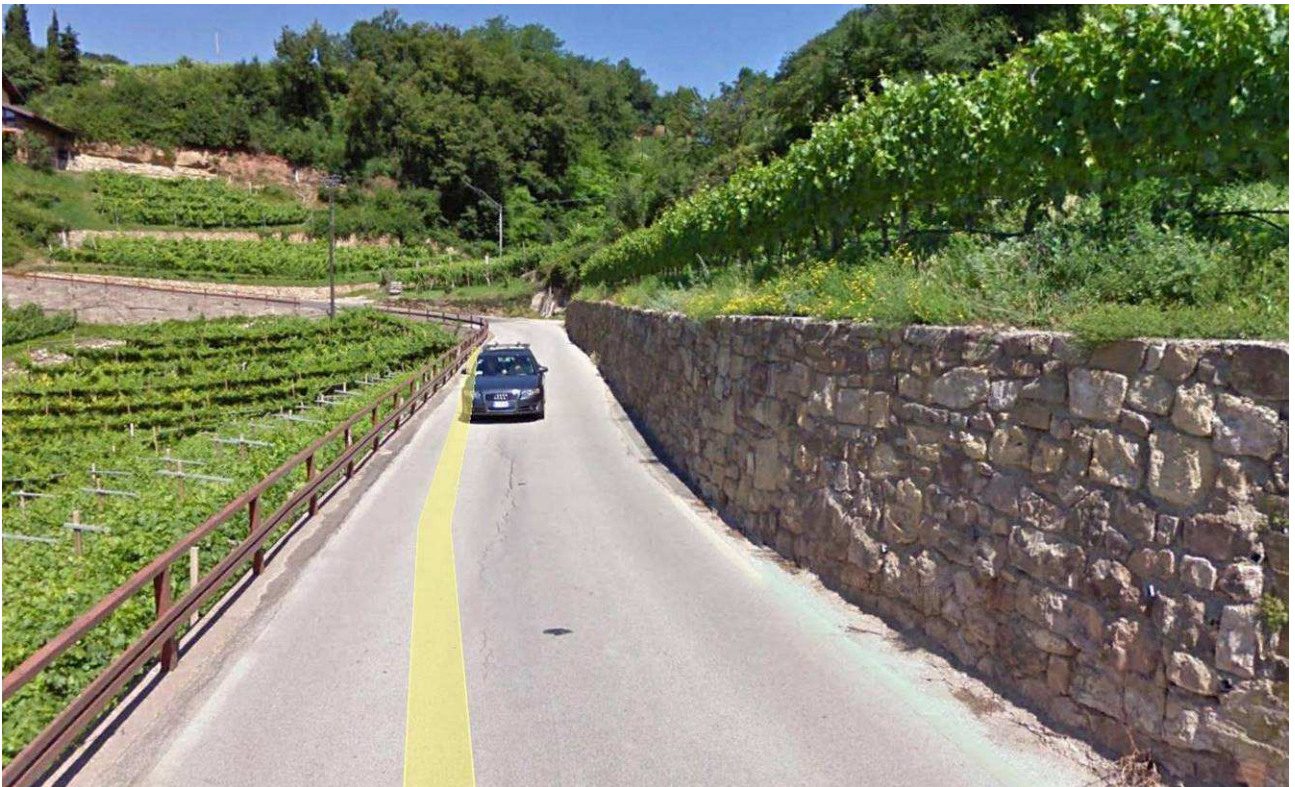




B3 - SISTEMAZIONE STRADA COMUNALE PALU'-PASSO CROCE

Strada frequentata specialmente interessata dal traffico pendolare, è quella che collega Verla al passo Croce passando per l'abitato di Giovo. Adeguata e modificata nel tempo, vede ancora un restringimento che ne condiziona l'utilizzo proprio dall'abitato di Giovo al Passo Croce. Il presente piano prevede la messa in sicurezza di questo tratto di strada tramite l'allargamento. La lunghezza del tratto interessato è di m 800.

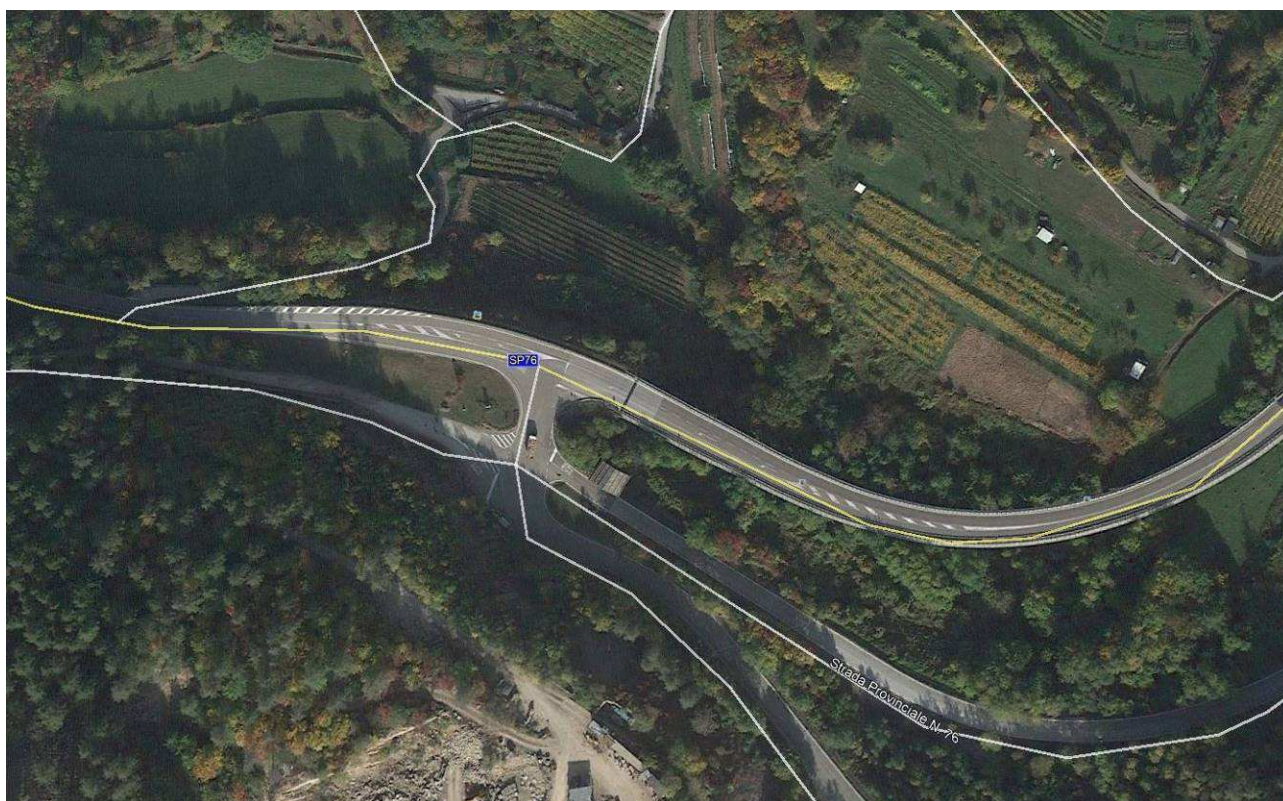




C) INTERVENTI DI MANUTENZIONE E ADEGUAMENTO

C1 - COMUNE DI ALBIANO - SISTEMAZIONE INCROCIO DELLA S.P. 76 CON LA S.P. 225

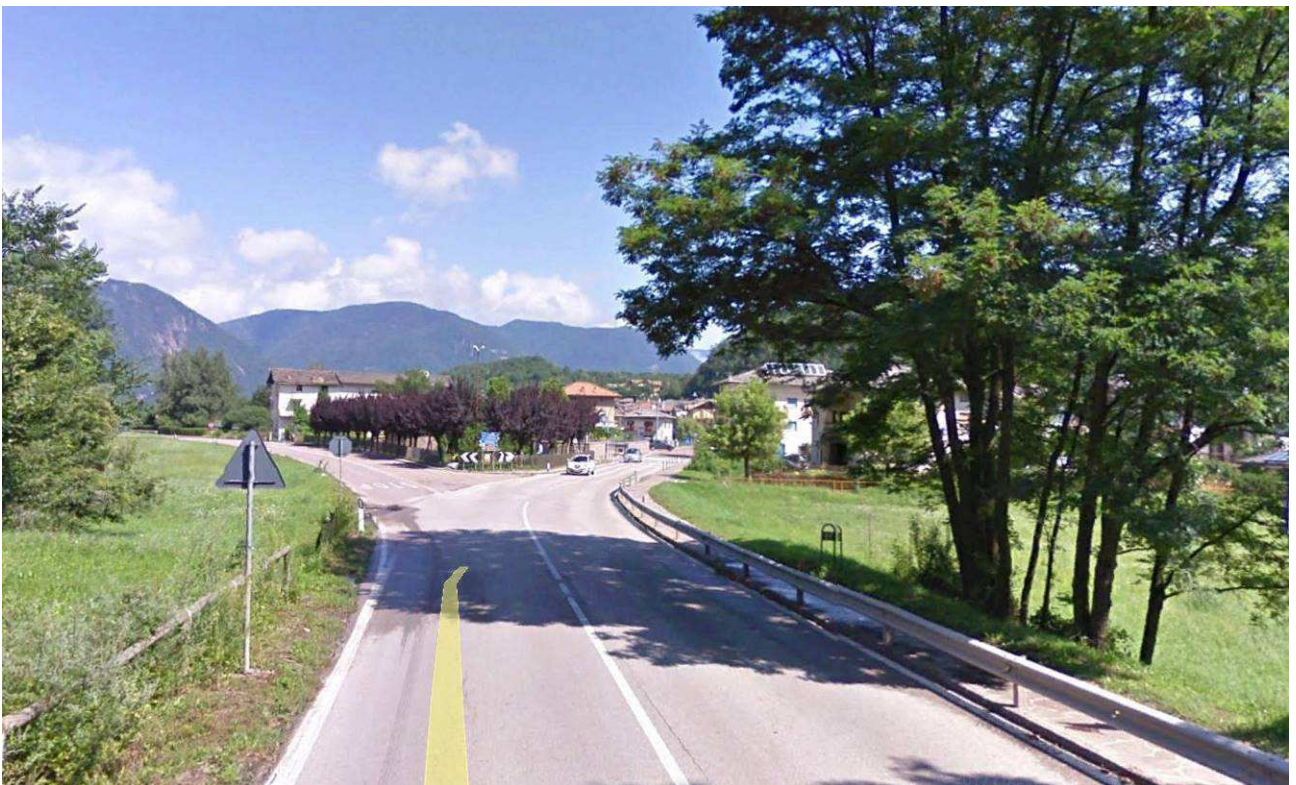
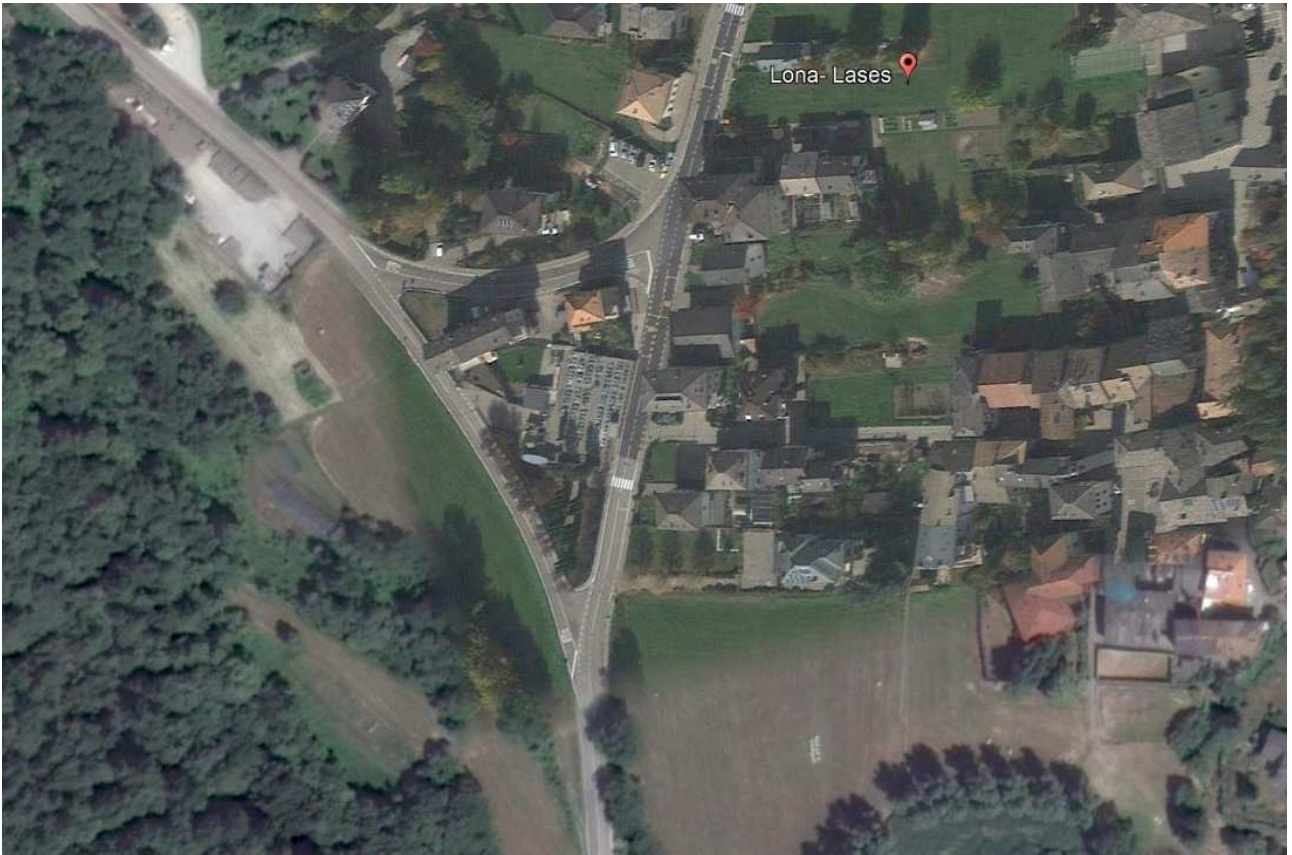
La costruzione della circonvallazione di Albiano ha declassato il vecchio tracciato di attraversamento del centro abitato. L'incrocio tra la nuova viabilità e quella declassata si pone in prossimità dell'accesso ovest dell'abitato e dell'incrocio con la bretella di collegamento con la S.P. 225 di S. Colomba al Km 10,000. Questo incrocio si presenta particolarmente complesso e pone delle situazioni di pericolo. Infatti convergono su tale incrocio oltre le strade citate anche la viabilità di collegamento con il frantoio. Inoltre la bretella di collegamento con la S.P. 225 è utilizzata prevalentemente dal traffico pesante proveniente da e per la cave di porfido. L'innesto sulla S.P. 76 è attualmente diretto, con corsie di immissione al centro della carreggiata. L'intervento proposto prevede la realizzazione di una rotatoria, se non direttamente sulla S.P. 76, che almeno regolamenti la strada di accesso al centro abitato, al frantoio e alla bretella per le cave di porfido.





C2 - COMUNE DI LONA LASES – SISTEMAZIONE INCROCIO S.P. 76 CON S.P. 71

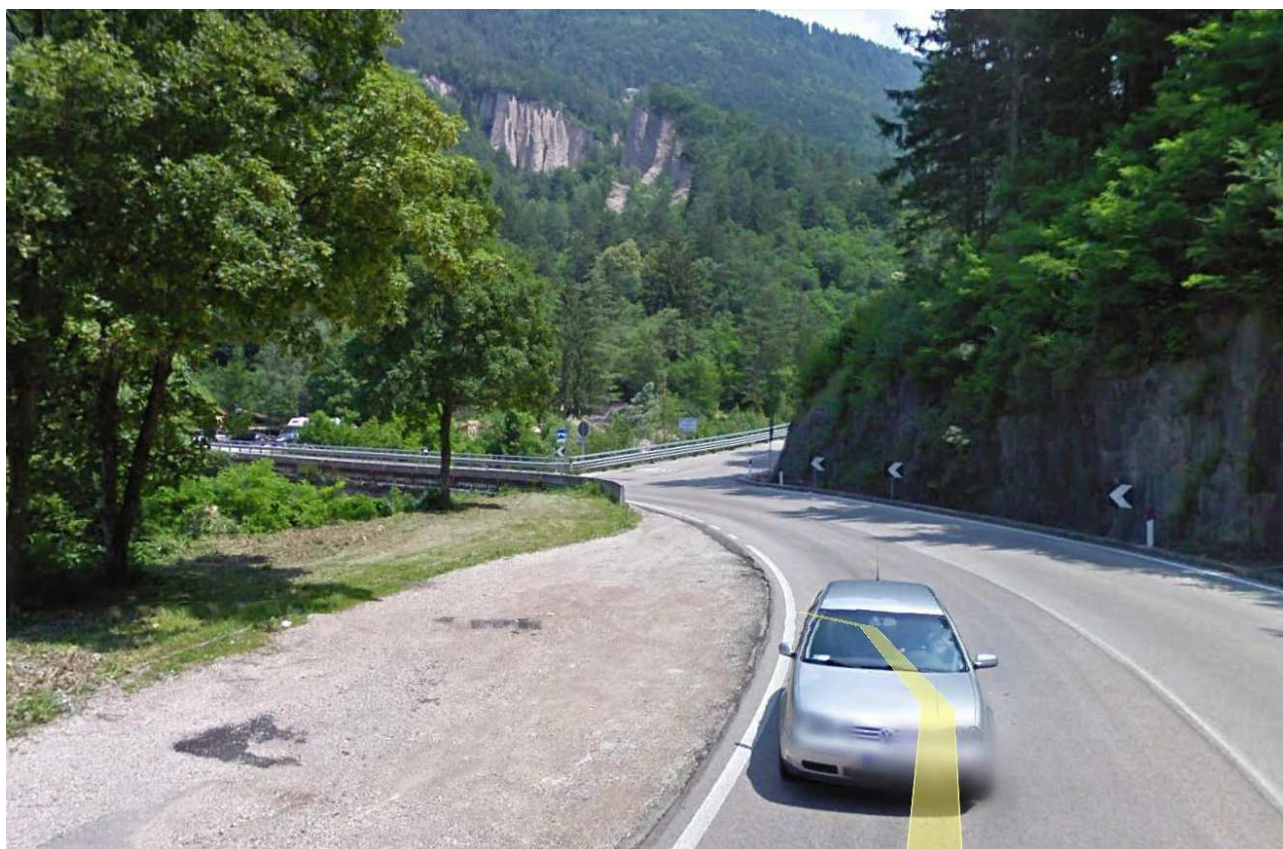
La S.P. 76 termina con l'innesto nella S.P. 71 Fersina-Avisio al Km 10,250 proveniente dalla Valsugana. Questo incrocio si colloca all'inizio sud dell'abitato di Lases. Si configura con un doppio ingresso con due bretelline dedicate una alla direzione nord una a quella sud della S.P. 71. In particolar modo quella in direzione sud si presenta pericolosa proprio per la sua configurazione e per la non chiara gerarchia delle strade che non evidenzia il diritto di precedenza. Il PRG di Lona Lases prevede la realizzazione di una rotatoria proprio sull'innesto sud che regola in modo più ottimale il traffico e che mette in sicurezza l'incrocio. Inalterata rimane la bretella nord.



C3 - COMUNE DI SEGONZANO – SISTEMAZIONE INCROCIO S.P. 71 CON S.P. 102

La S.P. 71 AL Km 16,556 incrocia la S.P. 102 delle Strente. Questa strada appare attualmente cieca essendo da completare il tratto di strada sul territorio del Pinetano. L'incrocio si pone inoltre nelle vicinanze del parcheggio del Parco delle Piramidi di Segonzano. Il completamento della S.P. 102 già previsto e il potenziamento anch'esso in previsione della stazione di partenza del Parco delle Piramidi, porrà un valore strategico a questo incrocio oltre che aumentarne il traffico e la frequentazione. In previsione di tali interventi appare sostanziale la messa in sicurezza di questo incrocio che sicuramente sarà molto frequentato viste le aspettative che la realizzazione degli interventi hanno provocato. L'incrocio attuale, anche se presenta una buona visibilità si pone a ridosso dell'inizio del Ponte sul Rio Regnana e con innesto diretto sulla S.P. 71.



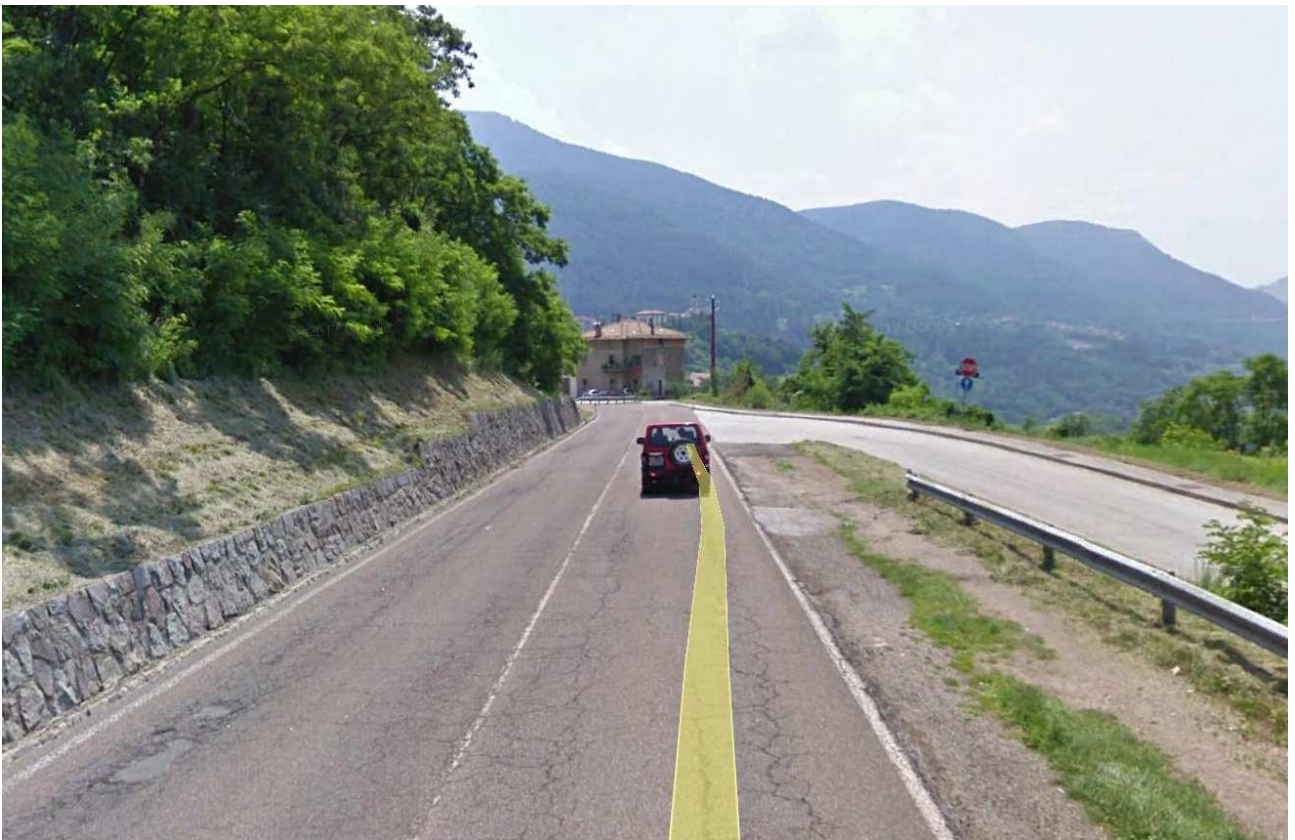


C4 - COMUNE DI SEGONZANO – SISTEMAZIONE INCROCIO S.P. 71 CON L'AREA ARTIGIANALE

L'uscita nord dal paese di Segonzano della S.P. 71, al Km 18,626 vede la presenza dell'innesto della bretella di accesso all'area artigianale. L'incrocio è poco visibile e si presenta con forte grado di pericolosità. Di sufficiente facile accesso per la provenienza da sud, difficile e pericoloso per

l'accesso e l'uscita nella direzione nord. La stessa uscita nella direzione sud, essendo fortemente tangenziale alla viabilità della S.P. 71, appare di scarsa visibilità e pertanto di forte pericolosità. Inoltre la presenza di aziende tra cui alcune che prevedono l'utilizzo di mezzi pesanti, richiede la necessità di sistemazione dell'incrocio con una nuova disposizione al fine di agevolare l'innesto in entrambe le direzioni della viabilità.





C5 - COMUNE DI ALTAVALLE – SISTEMAZIONE INCROCIO OVEST DI ACCESSO AL PAESE DI GRUMES S.S. 612 Km 24,000

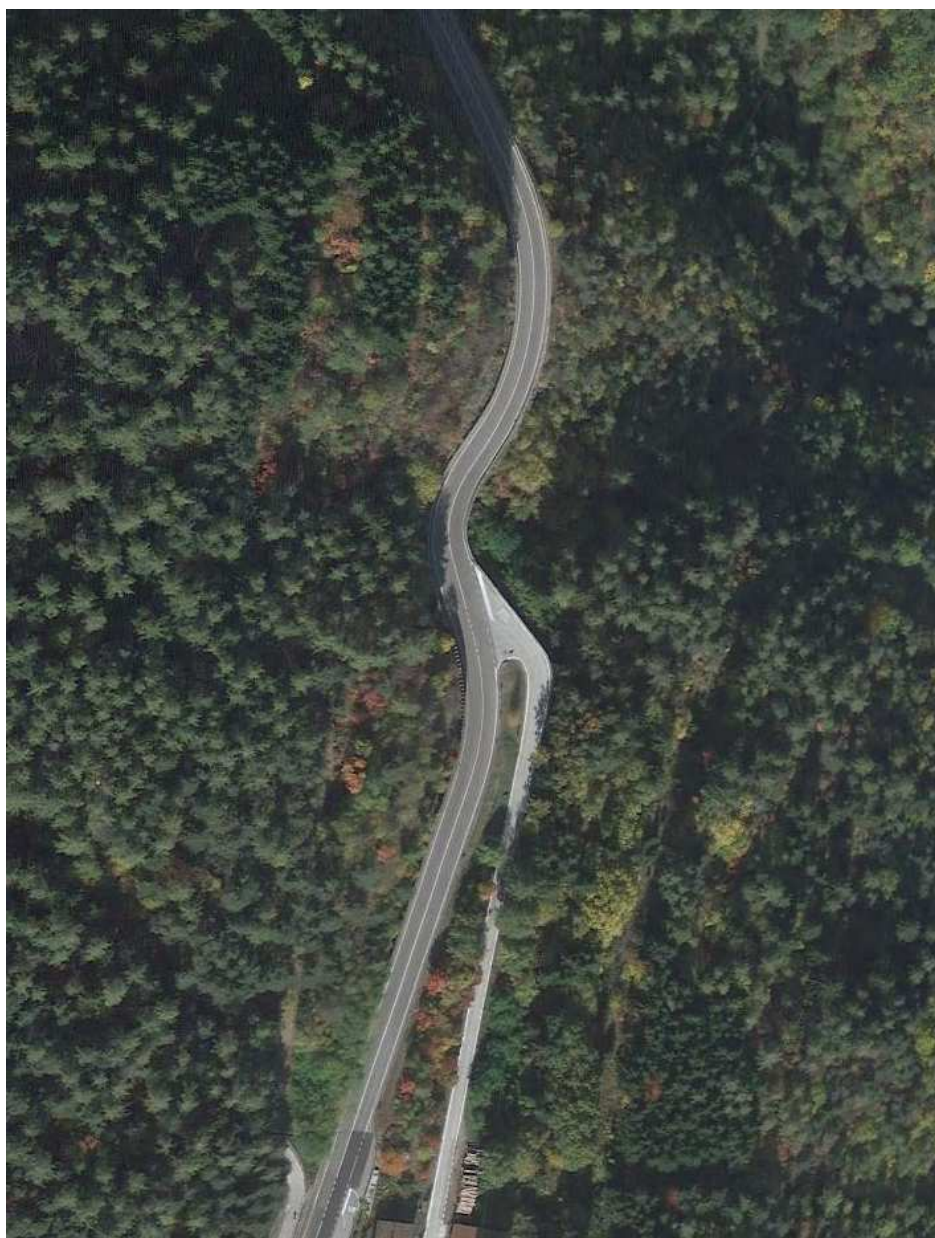
L'ingresso ovest al paese di Grumes è rappresentato da uno svincolo che rende agevole l'ingresso per chi proviene da ovest mentre ne impedisce l'ingresso per la direzione opposta. Al contrario appare a rischio l'uscita e la conseguente immissione sulla S.S. 612. Infatti l'innesto è molto tangente e ne rende difficoltosa la visibilità per chi si immette nella direzione ovest mentre nella direzione opposta l'immissione appare problematica per la stessa larghezza dell'innesto. La previsione è la sistemazione dell'incrocio con una rettifica stradale dell'innesto.





C6 - COMUNE DI ALTAVALLE – SISTEMAZIONE INCROCIO EST DI ACCESSO AL PAESE DI GRUMES S.S. 612 Km 25,200

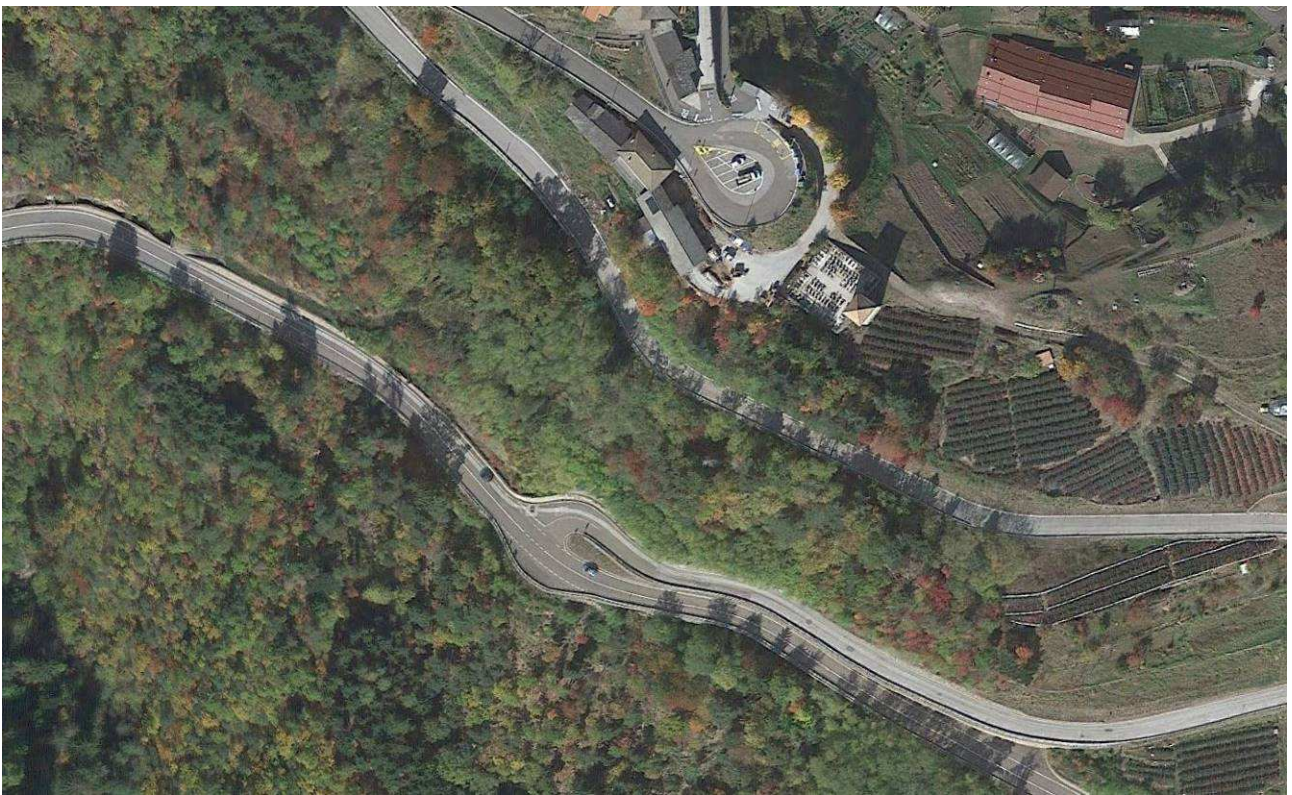
L'ingresso est al paese di Grumes è rappresentato da uno svincolo, anche in questo caso molto tangente alla S.S. 612, ma che presenta forti problematiche di visibilità, specialmente per l'uscita in direzione ovest e l'ingresso in direzione est, per la presenza di una curva e la stessa morfologia planimetrica dell'incrocio. La previsione è la sistemazione dell'incrocio con una rettifica stradale dell'innesto.

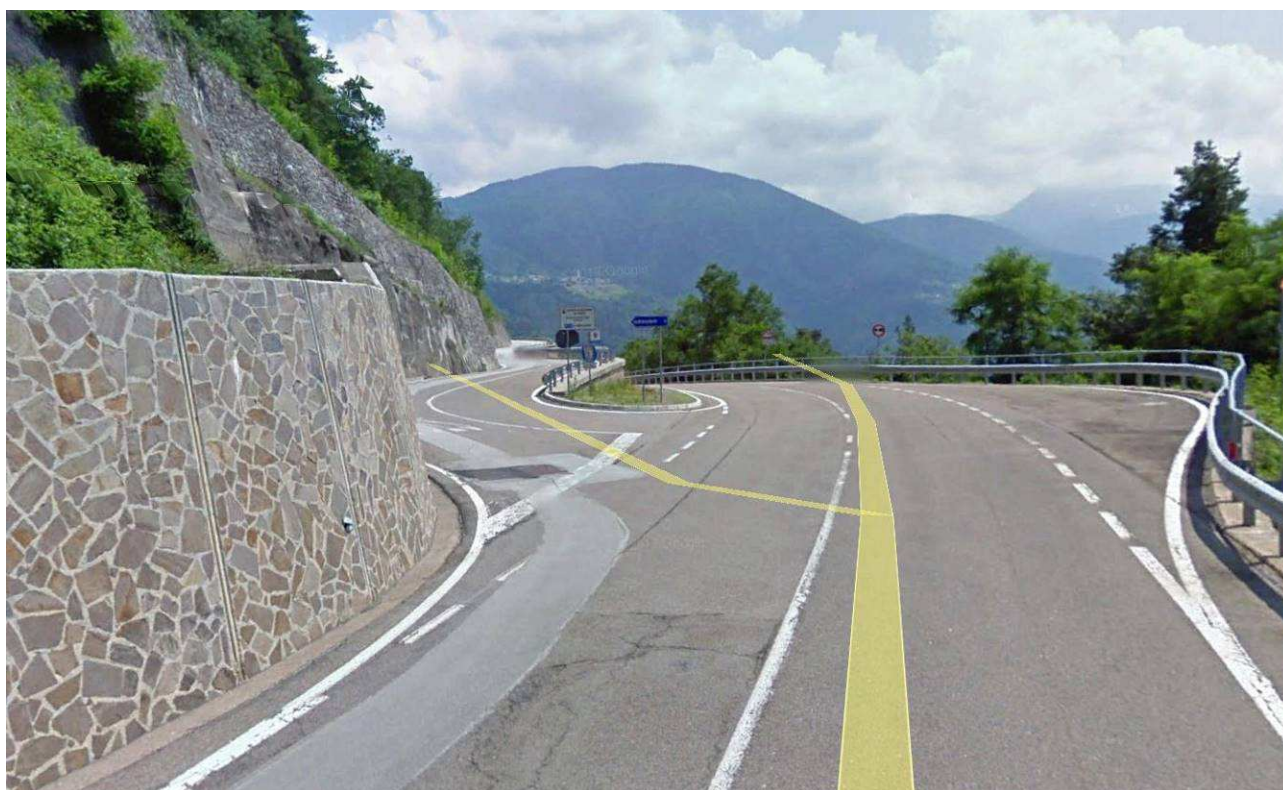
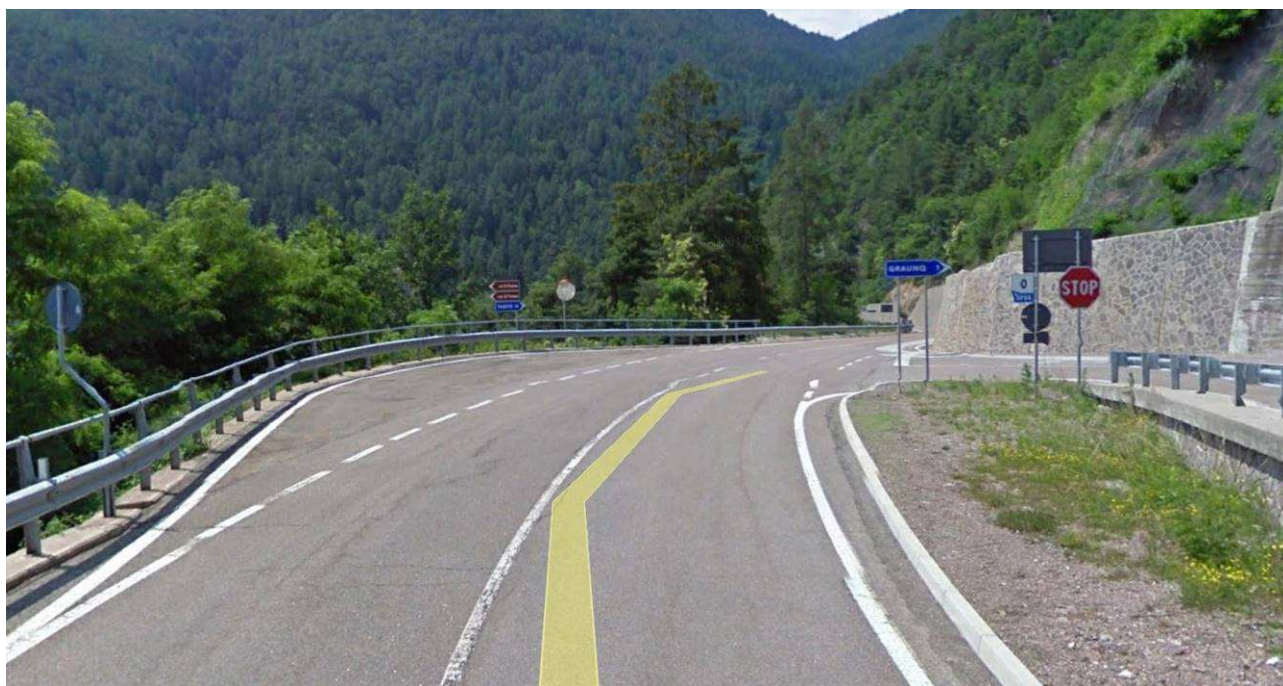




C7 - COMUNE DI ALTAVALLE – SISTEMAZIONE INCROCIO S.S. 612 CON LA S.P. 54 DI GRAUNO, Km 26,100

L'ingresso est al paese di Grauno è ottenuto tramite una breve bretella stradale classificata S.P. 54 di Grauno il cui innesto alla S.S. 612 è posto al Km 26,100. L'incrocio si presenta ampio tale da consentire la manovra agevole anche ai mezzi del trasporto pubblico e ai mezzi pesanti. Tuttavia pone problemi di visibilità verso est ponendosi a ridosso di una curva. La previsione è la sistemazione dell'incrocio con una rettifica stradale dell'innesto o la creazione di una rotatoria di immissione. Quest'ultima ipotesi è agevolata dalla presenza di uno slargo che già semplifica la manovra di immissione e che potrebbe svilupparsi in maniera abbastanza semplice in rotatoria.

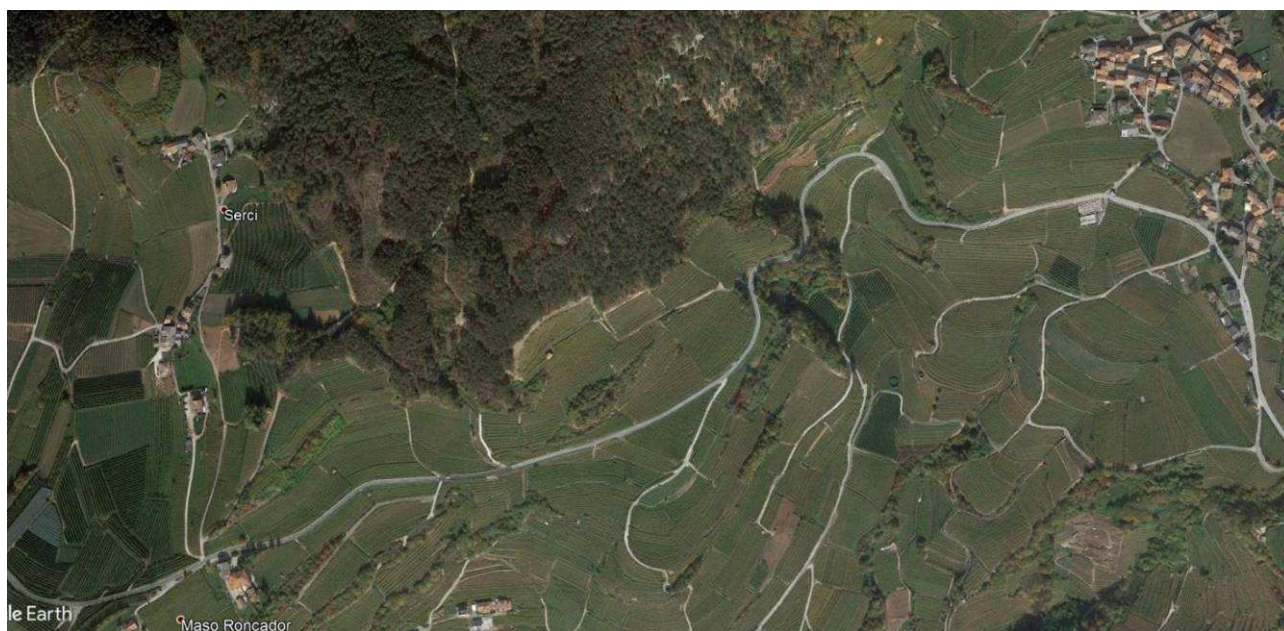




C8 - SISTEMAZIONE E MESSA IN SICUREZZA S.P. 131, Km 2,600/4,200

La S.P. 131 1° Tronco dir. Verla rappresenta un collegamento alternativo alla S.S. 612 con la Valle dell'Adige di grande valenza paesaggistica e turistica. L'intervento di messa in sicurezza si configura nella sistemazione della canaletta a monte della carreggiata che affianca la strada dal Km 2,600 al Km 4,200. Tale canaletta di notevoli dimensioni si propone aperta e rappresenta un

pericolo per i frequentatori della strada essendo particolarmente esposta. Si prevede pertanto la copertura assicurando ugualmente lo scorrimento delle acque bianche superficiali.





D) COLLEGAMENTI CICLOPEDONALI SOVRACUMUNALI

Come evidenziato di seguito è in preparazione il piano delle piste ciclabili della Val di Cembra. Tuttavia il presente progetto ritiene strategico inserire alcuni collegamenti sovracomunali di carattere storico e di sicura tradizione che possono completare la rete dei collegamenti tra i vari aggregati.

D1 - REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO ALBIANO-LISIGNAGO

Da Albiano una rete di viabilità agricola interessa il versante che scende sull'Avisio. Tra queste una scende in località *Vastabot* dove resisteva un antico collegamento con il versante di Lisignago. La strada è esistente, a parte un breve tratto terminale. E' di proprietà pubblica, anche in questo caso, tranne il breve tratto terminale. L'imposta del ponte, ancora riconoscibile sul terreno, si pone a scavalco della forra rocciosa a circa 30 metri sopra l'alveo e si collega con la corrispondente spalla rocciosa sul versante di Lisignago. Su questo versante esiste il tratto iniziale, dal paese fino alle balze rocciose, dove il pendio si fa ripido e boscoso. Interesse dell'Amministrazione è completare il tratto mancante di sentiero fino al collegamento con l'altra sponda tramite passerella ciclo-pedonale. L'intervento proposto è a carattere esclusivamente ciclo-pedonale e con sicura valenza turistico-escursionistica.





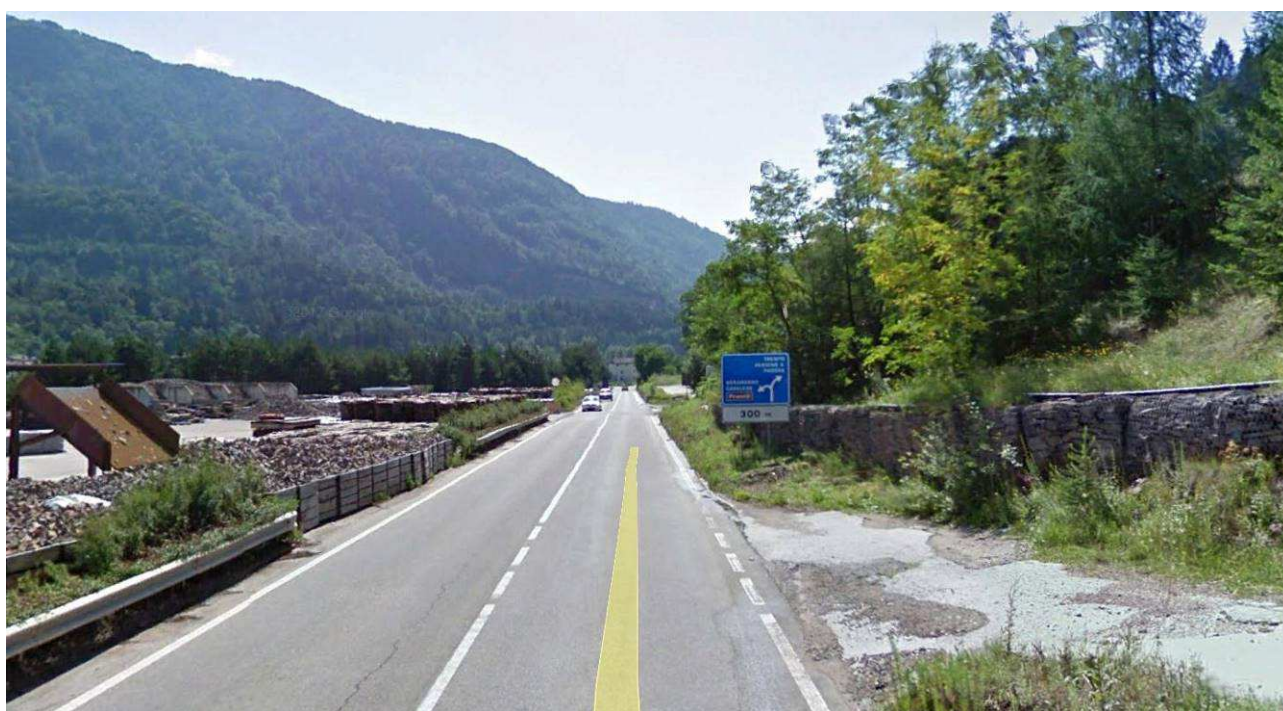
E) COLLEGAMENTI PEDONALI DI CARATTERE SOVRACUMUNALE

La realizzazione di marciapiedi è competenza delle Amministrazioni comunali. Tuttavia, dagli incontri avuti con le Amministrazioni è emersa l'esigenza di previsione di alcuni collegamenti pedonali o la realizzazione di marciapiedi sulla viabilità principale di carattere Provinciale. Si è ritenuto pertanto utile riassumere queste esigenze anche per avere un disegno generale dei collegamenti pedonali affiancati alla viabilità di collegamento tra i vari centri abitati.

E1 - REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO ALBIANO-LASES

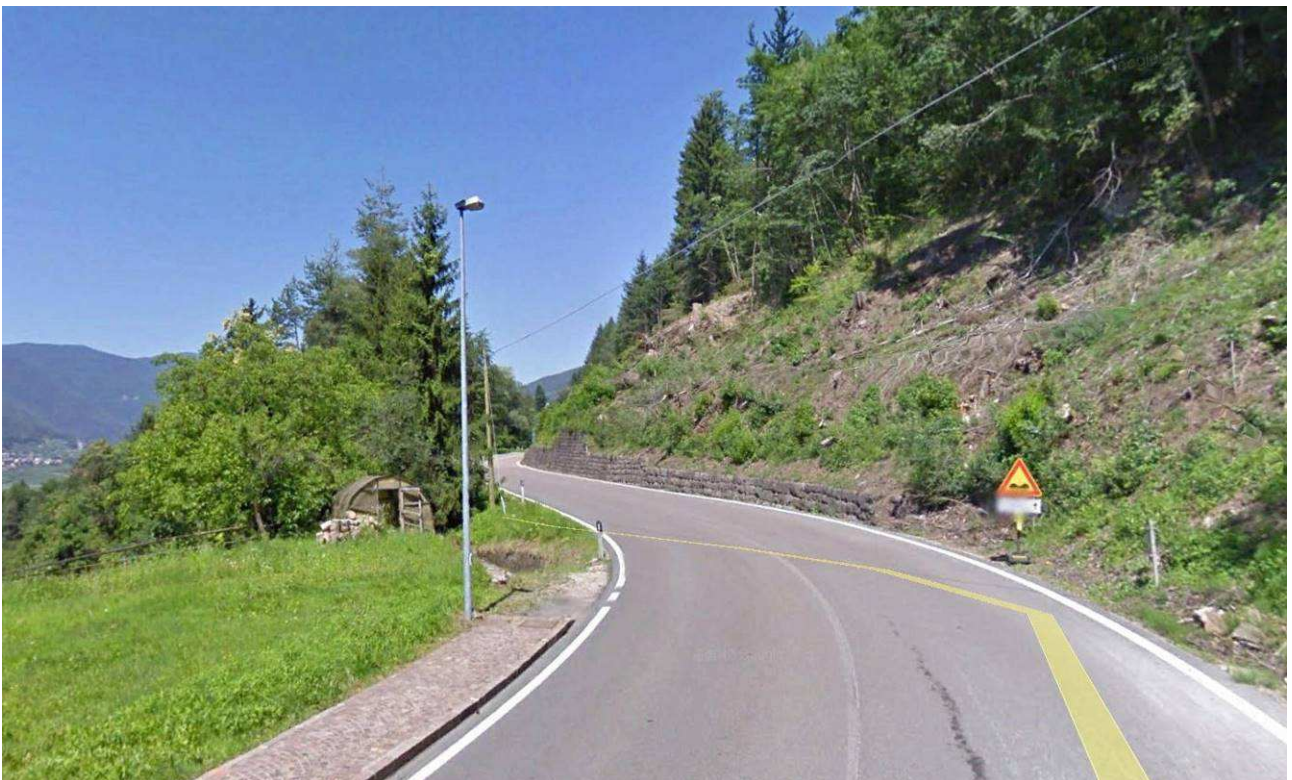
Il marciapiede che affianca Via Roma, la strada principale che attraversa Albiano, in direzione Lases termina poco prima della rotatoria di immissione con la circonvallazione S.P. 76. La necessità emersa è il suo completamento con la realizzazione di un percorso pedonale che colleghi l'abitato con il Lago di Lases e l'abitato di Lases. La previsione prevede pertanto il prolungamento del marciapiede fino alla rotatoria di innesto nella S.P. 76. Da qui si prevede di realizzare un percorso pedonale che affianchi in sicurezza la S.P. 76 fino al lago di Lases. In questo ultimo tratto affiancando la S.P. 71. La lunghezza dell'intero percorso è di Km 2,000.





E2 - REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO LONA – BIVIO PIAZZOLE

Dall'uscita in direzione est dell'abitato di Lona, è esistente un marciapiede che affianca la S.P. 71. Questo termina al Km 13,000, a breve distanza dall'incrocio con la strada che scende a Piazzole. La previsione è il completamento del marciapiede fino all'incrocio. Il tratto mancante è di m 375.

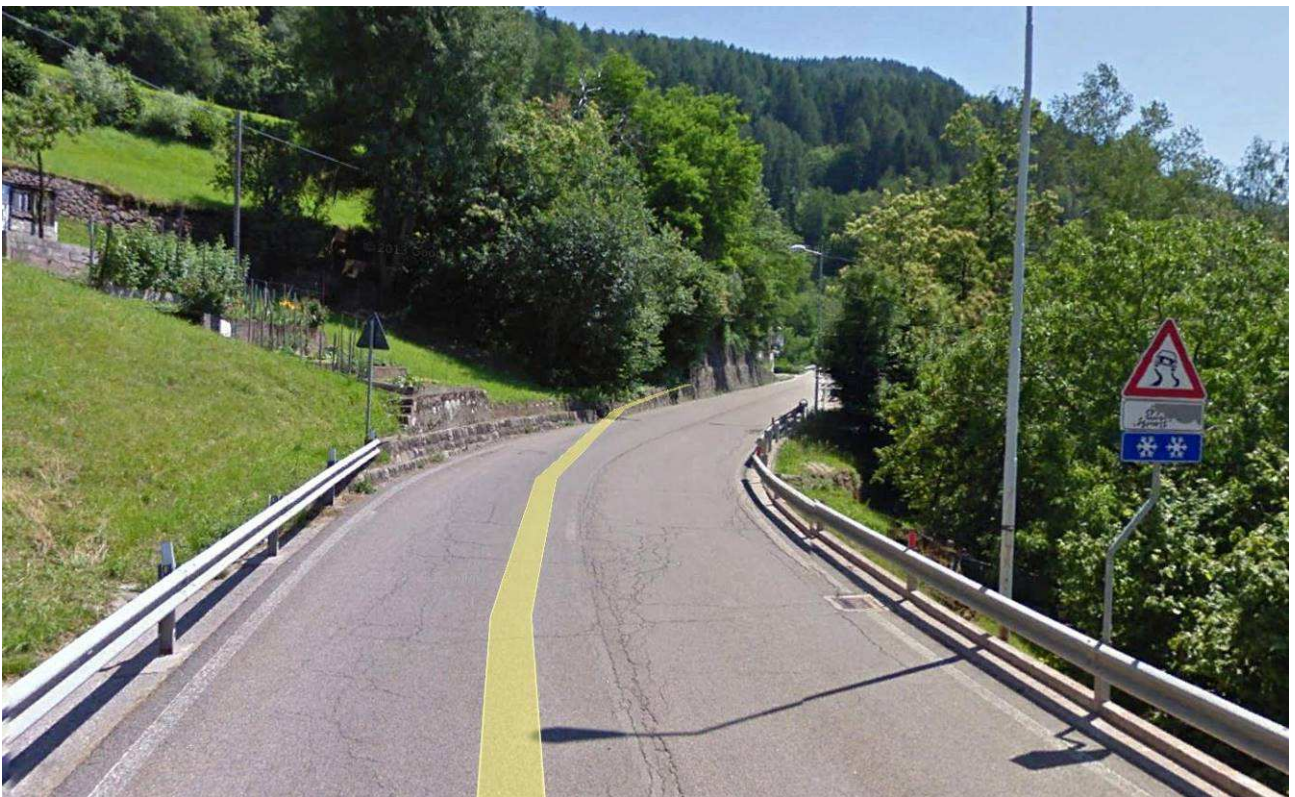




E3 - REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO SEVIGNANO - BIRRERIA

Un breve marciapiede è richiesto a collegamento con l'abitato di Sevignano e la Birreria, locale frequentato e con percorso di raggiungimento a forte rischio specialmente nelle ore notturne, lungo la S.P. 71. Il percorso complessivo del marciapiede è di m 225,00. Dal Km 14,150 al Km 14,375.

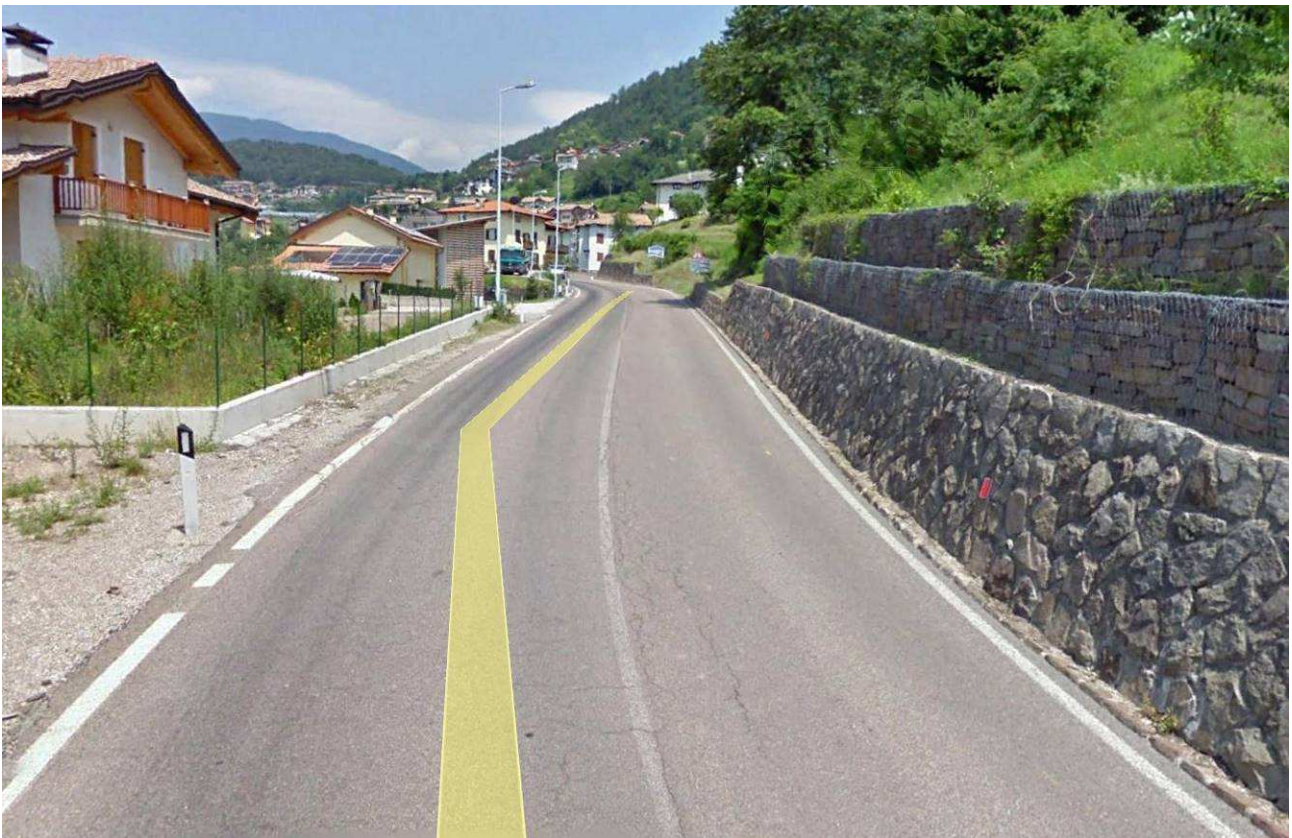




E4 - REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO PARCO DELLE PIRAMIDI – SEGONZANO

Il Parco delle Piramidi di Segonzano è collegato con l'abitato unicamente con la S.P. 71 ed è pertanto privo di un collegamento pedonale. La previsione è di affiancare la S.P. con un marciapiede che raggiunga il centro abitato e che ne permetta l'attraversamento. All'interno del centro abitato sono già stati realizzati, e sono in corso di realizzazione, alcuni tratti. La previsione prevede pertanto il completamento del percorso pedonale dal Parco delle Piramidi, al Km 16,700, all'incrocio con l'area artigianale di Segonzano al Km 18,340. Il percorso complessivo è di Km 1,64 di cui 300 m sono già stati realizzati.





E5 - REALIZZAZIONE ATTRAVERSAMENTO SOVER

La S.P. 71 attraversa l'abitato di Sover a valle, evitando l'attraversamento del centro abitato. Lungo il tracciato stradale si pongono alcune abitazioni e le fermate del trasporto pubblico. La strada appare priva di percorsi pedonali o realizzati in parte. Appare pertanto importante realizzare un percorso pedonale che consenta di affiancare la viabilità principale dall'incrocio per l'ingresso al paese al Km, 26,723 all'incrocio di uscita, localizzato al Km 27,550. La lunghezza complessiva è di Km 0,827. Brevi tratti sono già realizzati.





E6 - REALIZZAZIONE ATTRAVERSAMENTO PISCINE

La S.P. 71 attraversa l'abitato di Piscine. Nel suo primo tratto il centro abitato resta a monte con alcuni edifici direttamente confinanti con la strada. Dalla S.P. percorsi interni risalgono il paese senza assicurare una condizione di continuità di un percorso pedonale dall'inizio del paese alla chiesa. Su questo tratto si pone anche la fermata del trasporto pubblico. La previsione è la costruzione di un marciapiede che consenta di collegare in sicurezza questa parte di paese con il suo punto considerato centrale rappresentato dalla chiesa, dai parcheggi e altri servizi minori. Il tratto previsto parte dal Km 30,000 e termina al Km 30,323 per una lunghezza complessiva di m 323.





E7 - REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO MOSANA VERLA

La S.S. 612 attraversa il paese di Mosana. Nel suo attraversamento la sede stradale è affiancata da un marciapiede che termina alla fine del centro abitato al Km 4,920. Il percorso che da questo punto prosegue in direzione Verla appare pertanto non in sicurezza e il rischio è aggravato dalla ridotta larghezza della strada il cui allargamento, in questo tratto, è previsto dall'azione A4. Il tratto è infatti frequentato da pedoni che da Mosana salgono a Verla o per le campagne circostanti. Il tratto a rischio procede fino al Km 5,200 dove una viabilità alternativa consente di proseguire in sicurezza. Il tratto di marciapiede è pertanto di 280 m e corrisponde al tratto in previsione di allargamento della sede stradale previsto dall'azione A4.





E8 - REALIZZAZIONE ATTRAVERSAMENTO VALDA

La S.S. 612 passa attraverso il centro storico di Valda. Immediatamente prima e dopo il centro storico la strada è priva di percorsi pedonali. Anche l'attraversamento del centro storico non presenta soluzioni di continuità di percorsi pedonali ma tuttavia appare impossibile completarne la

realizzazione. Il tratto a ovest del paese presenta un tratto di marciapiede dal Km 20,700 al Km 20,850. Quindi fino all'inizio del centro storico la strada è priva di percorsi pedonali in sicurezza. In questo tratto si prevede l'individuazione di un marciapiede dal Km 20,850 al Km 21,000. Da questo tratto in poi è in esecuzione un parco urbano con previsione di percorsi pedonali. Inoltre questo tratto era stato già oggetto di progettazione di marciapiede a cura della Provincia Autonoma di Trento. L'assenza di marciapiede si ripresenta dal Km 21,440, in prossimità della Famiglia Cooperativa, fino alle ultime case del paese al Km 21,615. In totale i tratti di nuovo marciapiede hanno una lunghezza complessiva di m 325.





VIABILITA' ALTERNATIVA

PERCORSI CICLO – PEDONALI

Sempre maggiore rilevanza nella pianificazione territoriale sta assumendo l'individuazione e realizzazione di un sistema di piste ciclabili. Tale rete non necessita di pianificazione urbanistica, tuttavia la sua programmazione appare utile per individuare interventi e investimenti coordinati. Il presente Piano stralcio della Viabilità non considera pertanto la definizione di precisi percorsi ciclabili se non alcuni ritenuti strategici tra le comunità. Nell'ottica delle piste ciclabile e nel contesto che rappresentano, la Comunità della Valle di Cembra ha sempre ritenuto il settore del turismo sostenibile un elemento strategico per lo sviluppo economico, sociale e culturale della valle, tanto che sono stati messi in essere una serie di interventi, iniziative e progetti volti al miglioramento e al potenziamento del settore medesimo.

In quest'ottica appare importante collegare la Valle con il sistema delle altre ciclabili delle vicine aree quali la Valle di Fiemme, la Rotaliana, la Valsugana e con quello che collega l'Alto Adige, mettendo la Valle di Cembra al centro di questo sistema ciclabile provinciale.

Sulla base di queste premesse la Comunità della Valle di Cembra ha commissionato nel 2016 uno studio per l'individuazione di un sistema di piste ciclabile che interessi l'intera Valle e i collegamenti con le aree vicine; connettere tra loro i paesi della valle di Cembra, longitudinalmente e tra sponde, attraverso percorsi a forte valenza paesaggistica e ambientale, significa, valorizzare il territorio e far crescere il senso di appartenenza.

Ha preso così forma lo studio preliminare di nuovi percorsi ciclabili in Valle di Cembra denominato CICLOAVVIA e vuole essere un progetto che, adattandosi ai caratteri morfologici ed ambientali, alle attività presenti sul territorio, crei un percorso culturale diffuso che abbracci l'intera Comunità.

Il percorso ciclabile CICLOAVVIA corre lungo la Valle di Cembra sulle due sponde per un totale di circa 90 Km e da Lavis, situato a 230 m slm, si collega alla Valle di Fiemme ad un'altitudine di 810 m slm in località Stramentizzo. Il percorso rappresenta un collegamento importante per i residenti e per i cicloturisti e presenta uno sviluppo su un doppio tracciato. Un primo che, utilizzando strade secondarie di varie tipologie, corre parallelo alle strade principali (S.P. 76 S.P. 71 S.S. 612) e un secondo che segue la via delle strade S.P. 76, S.P. 71, S.S. 612.

Il percorso, per unire paesaggi variegati, paesi, punti di interesse, servizi, presenta dei passaggi con dislivelli impegnativi per il ciclista non allenato e non attrezzato. In questo contesto si inserisce perfettamente l'utilizzo della biciletta a pedalata assistita. Il fenomeno della e-bike può appiattire la Valle di Cembra, limitando le infrastrutture a passaggi di marcata difficoltà (superamento di rivi, di valli secondarie che s'innestano all'asse principale, attraversamento di strade, allargamento di

sentieri, messa in sicurezza di strade secondarie, nuove piste di collegamento). La bicicletta elettrica permette a chi non possiede elevata preparazione tecnica e fisica di affrontare percorsi che attraversano valli e risalgono montagne. L'uso di e-bike permette di percorrere distanze maggiori.

L'idea di CICLOAVVIA è contro la realizzazione di un unico tracciato di viabilità ciclabile costretto in barriere definite che ghettizzano il ciclista e non aumentano la consapevolezza nell'opinione pubblica dell'importanza di realizzare interventi atti a garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta, ma promuove un sistema complesso di valori creando una competizione tra sistemi territoriali. La storia, la cultura, l'ambiente e l'economia della Valle di Cembra vengono connessi da un percorso ciclopedonale ad una rete di flussi europea.

Il progetto alla base di CICLOAVVIA individua 4 insiemi: INFRASTRUTTURE - CENTRO CULTURALE DIFFUSO - COMUNICAZIONE - COINVOLGIMENTO. Il centro culturale diffuso viene inteso come l'insieme di spazi, atti a contenere le unicità del territorio delle valli (campioni del ciclismo, vino, piccoli frutti, grappa, porfido, paesaggio fluviale, boschi, contadini di montagna, le Piramidi, monumenti storici e naturali).

Lo sviluppo di una rete ciclabile può essere una straordinaria occasione di sviluppo attraverso il coinvolgimento di aziende agricole, cantine, ristoranti, alberghi, che innescano nuove opportunità di lavoro connesse al percorso ciclopedonale. Obiettivo è pure il creare un sistema di mobilità alternativa interconnesso ai paesi per i residenti che possono muoversi in sicurezza, incoraggiando la mobilità ciclabile come valida alternativa ecologica all'uso dei veicoli a motore.

Lo sviluppo di un sistema ciclopedonale nella Valle di Cembra dovrà connettersi al circuito delle ciclabili del Trentino Alto Adige. In Trentino sono già presenti oltre 400 km di percorsi ciclabili dislocati per esempio in Alta Val di Non, nell'area Adige Nord, Valsugana, Dolomiti di Fiemme e Fassa, Val Rendena, Valle dei Laghi, Valle dell'Adige sud, Primiero, Valli Giudicarie Centrali e Inferiori, Val di Sole, Riva del Garda. La Valle di Cembra risulta al momento esclusa da qualsiasi circuito di questo tipo. Questa è un'importante ulteriore ragione per portare avanti in maniera determinata lo sviluppo di una rete ciclopedonale, allineandosi ad una politica turistica già in parte condivisa a livello regionale.

OBIETTIVI

Gli obiettivi alla base di uno sviluppo di una rete ciclopedonale e espressi nel progetto di fattibilità realizzato sono i seguenti:

1. Costituire un itinerario ciclabile sicuro e facilmente riconoscibile che non escluda l'attuale ampia fruizione delle S.S. e S.P.

2. Creare un sistema organizzato e attrezzato di percorsi attraverso la connessione di sentieri e strade secondarie, sia di uso già consolidato, sia di nuova realizzazione.
3. Creare un sistema continuo di connessioni per incoraggiare la mobilità ciclabile come valida alternativa ecologica all'uso dei veicoli a motore.
4. Valorizzare il territorio della Valle di Cembra attraverso la creazione di percorsi che abbiano anche valenza paesaggistica e ambientale.
5. Promuovere interventi di miglioramento ambientale e riqualificazione urbana, attraverso l'individuazione di aree del territorio non sufficientemente valorizzate.
6. Innescare un sistema virtuoso di ampliamento di opportunità in seno ai green jobs emergenti.
7. Sviluppo dei collegamenti con altri circuiti, con le piste ciclabili della Val di Fiemme, della Valsugana e con la ciclabile della "Vecia Ferovia" proveniente dalla val d'Adige in Alto Adige, in modo da integrare e ampliare l'ambito del sistema ciclabile del Trentino.

TRASPORTO PUBBLICO

Una vera alternativa alla strada può essere rappresentata dal potenziamento del trasporto pubblico locale, sia urbano che extraurbano, anche con corsie riservate e vie preferenziali.

La Valle di Cembra è servita esclusivamente dal trasporto extraurbano. Il Progetto preliminare del PTC evidenziava alcuni dati sull'utilizzo del trasporto pubblico. Dai dati emersi si evidenzia che i maggiori fruitori del trasporto pubblico sono gli studenti caratterizzando un pendolarismo tra la Valle di cembra e le aree metropolitane della valle dell'Adige.

Il numero di corse totali del servizio extraurbano per l'anno 2011 ammonta a 508. Tale numero è stato calcolato in un giorno feriale di scuola e sono state considerate tutte le corse sia di linea, sia corse operai, sia corse scolastiche.

Attualmente il servizio pubblico rappresenta un'alternativa al traffico privato ma è ancora distante all'avere un ruolo sostanziale nel sistema mobilità della Valle. La distribuzione dei centri abitati, la diversificazione degli orari di utilizzo, la stessa economia presente in valle, la presenza della sola modalità del trasporto su gomma, rende ancora poco competitivo il trasporto pubblico.

La morfologia del territorio rende difficile, oltre che oneroso, l'individuazione di corsie preferenziali o di tipi di trasporto intermodali. Unico intervento auspicabile è la razionalizzazione del numero e degli orari delle corse che meglio si adattino ai bisogni delle persone e della loro necessità di mobilità.

IL PROGETTO TRANSDOLOMITES

Parlare di mobilità non può prescindere dal valutare soluzioni alternative al trasporto privato e su gomma. Attualmente il trasporto pubblico è ancora poco concorrenziale al trasporto privato e interessa principalmente il trasporto scolastico. Il trasporto privato appare ancora come soluzione più comoda e pratica e anche più economica in relazione all'utilizzo personale dei vari utenti. In questi ultimi anni si è fatta avanti la proposta di costruzione di una ferrovia sull'onda delle piccole ferrovie a carattere turistico presenti in altre aree e una volta presenti anche in Trentino ma poi dismessi. Su tutte la vecchia ferrovia da Ora a Predazzo chiusa nel 1963. L'esigenza di un trasporto pubblico veloce, economico e funzionale è all'origine del progetto TransDolomites.

Ideatrice del progetto è l'associazione Transdolomites, costituita a Pozza di Fassa il 30 giugno 2006. Essa è il risultato di un percorso durato alcuni anni caratterizzato da convegni dedicati ai temi della mobilità ed energia sostenibile che ebbero sede in Val di Fassa. L'idea e la volontà di coinvolgere sempre più attivamente la val di Fassa, Fiemme e successivamente Cembra a partecipare al proponimento e organizzazione di questi eventi anche su scala internazionale, nonché tradurre in progetti i temi in essi affrontati fu lo stimolo che condusse alla creazione dell'associazione Transdolomites.

Scopo di Transdolomites sono la promozione delle tematiche inerenti la mobilità ed il turismo sostenibile nelle valli di Fassa, Fiemme e Cembra in particolare attraverso l'organizzazione e la sponsorizzazione di convegni, ricerche e studi sulle forme alternative di trasporto in ambiente alpino, il miglioramento della qualità della vita, la condivisione degli obiettivi previsti dalla convenzione delle alpi.

In tale contesto, la generale riscoperta del trasporto ferroviario degli ultimi decenni, supportata dagli esempi concreti e a portata di mano delle ferrovie Trento-Malè-Marilleva e della Merano-Malles, ha stimolato l'idea che, anche nelle valli di Fiemme e Fassa, il treno potesse essere la soluzione ideale per risolvere i problemi di mobilità e contemporaneamente arricchire l'offerta turistica. Questa riflessione riporta immediatamente alla ferrovia Ora-Predazzo chiusa nel 1963, il cui ricordo è ancora vivo soprattutto in valle di Fiemme. Da più parti si è proposto un sostanziale ripristino del vecchio trenino con lievi modifiche di tracciato, un eventuale prosecuzione della linea in val di Fassa e un aggiornamento tecnologico di infrastruttura e materiale rotabile. L'attuale periodo storico nuovamente favorevole al trasporto su rotaia ha portato alla nascita anche di ipotesi completamente nuove: in particolare la Provincia Autonoma di Trento ha presentato nel giugno 2007 Metroland, una proposta di rete ferroviaria provinciale che prevede la realizzazione tra l'altro di un collegamento ferroviario Trento-Pergine-Borgo-Borgo-Cavalese-Soraga. La sfida è cogliere il momento favorevole e puntare ad una rapida implementazione e realizzazione di un nuovo sistema

di trasporto pubblico; ma l'importanza economica e sociale degli investimenti impone - nel passare dalle parole ai fatti – un'attenta valutazione e ponderazione delle scelte con un'attenta analisi di costi, impatti e benefici.

L'Associazione Transdolomites ha incaricato Qnex per predisporre un progetto di fattibilità al fine di dare una risposta concreta all'idea del Trento dell'Avisio, analizzando le caratteristiche del territorio e della mobilità e verificando dal punto trasportistico, ingegneristico, economico, sociale e ambientale possibili ipotesi di realizzazione. A valle di tale percorso lo studio individua e descrive in maniera concreta e documentata un'ipotesi di trasporto ferroviario da Trento ad Alba di Canazei attraverso le valli di Cembra, Fiemme e Fassa.

Il progetto di fattibilità è ambizioso e interessante e sicuramente propone un'idea e soluzione sul trasporto collettivo di grande valore e lungimiranza rispetto alle problematiche ambientali e di mobilità. Tuttavia le difficoltà per la sua realizzazione non sono poche e la sua programmazione esula dalle scelte immediate da apportare alla mobilità attuale. Esigenze contingenti necessitano della predisposizione di risposte immediate e l'effettiva fattibilità e programmazione dell'opera proposta si pone in una dimensione temporale fondamentalmente diversa. Ancora in fase di studio e di accettazione, non solo dagli organismi locali ma anche provinciali, il suo inserimento nel Piano Stralcio appare prematuro rimandandone ad un momento con maggiori certezze sia progettuali che economiche il suo inserimento.

CONCLUSIONI

La necessità di predisporre alcuni progetti sulla viabilità che necessitano per la loro esecuzione la coerenza e conformità urbanistica prescritta dal PTC, hanno evidenziato la necessità di predisporre il presente Piano Stralcio. L'intera viabilità della Valle di Cembra presenta un impianto ormai consolidato con alcune criticità ormai divenute “storiche”. Tali criticità presentano già un loro inserimento nei vari piani urbanistici sia a livello provinciale (PUP) che a livello locale (PRG). La loro esecuzione, in questo momento storico, appare quanto mai ipotetica ma la permanenza delle previsioni consentono una programmazione a lungo termine delle varie scelte strategiche della Valle. Accanto ai grandi progetti che risolverebbero contingenti e pressanti problematiche di viabilità e vivibilità dei centri urbani, esistono alcune esigenze strategiche di collegamenti che non possono essere attuate senza una previa previsione nel PTC. Possono considerarsi opere minori ma rappresentano degli obiettivi quanto mai sentiti e realizzabili che creerebbero un interessante sviluppo dei settori economici, primo tra tutti quello turistico.

Il presente piano stralcio si pone pertanto non come un piano di grande contenuto strategico e vincolante allo sviluppo complessivo della valle, ma come una presa di coscienza delle problematiche presenti, la possibilità e proposta per una loro soluzione, la previsione di piccoli interventi che integrino le grandi azioni di sviluppo.

Un piano tampone in attesa di più potenti possibilità che possano davvero creare una strategia di sviluppo della Valle. Tra queste l'idea del percorso ferroviario che al momento attuale sembra essere improponibile ma che un continuo lavoro di analisi, di ricerca, di condivisione e di sviluppo territoriale potrà un giorno portare alla sua realizzazione.

La necessità quindi di realizzare alcune opere contingenti che assicurino il raggiungimento di una situazione sostenibile rimandando e studiando gli sviluppi per un ben più complesso e integrato progetto di sviluppo della Valle di Cembra.