



Sped. in A. P. art. 2 comma 20, lettera c) legge n. 662/1996 (BZ)

PLATA DE NFURMAZION DL CHEMUN DE SËLVA GHERDËINA • MITTEILUNGSBLATT DER GEMEINDE WOLKENSTEIN
FOGLIO INFORMATIVO DEL COMUNE DI SELVA DI VAL GARDENA - Nr. 06/2005 - 19 de nuvèmber 2005

Sëira de nfurmazion per i zitadins

Co dëssa pa unì a cialé ora I zënter de Sëlva?

Uniral pa a s'l dé te Sëlva n raion da jì a pe? Possen pa se permèter de aspiré 10 o mo deplu ani sun na streda de zircunvalazion zënza fé zeche ntant per revaluté I zënter? Co possen pa tò demez dala stredes i auti per fé jì la jënt a pe tl luech? Chèstes y d'otra duman-des auden dai ani zënza che n ne ie mei stac boni de dé na risposta cuncreta.

Canche i patrons dla Pension Nives y di grunc ntëursù se à lasciá ite te n barat de grunc, ulache la ustaria unissa zesseda da stradon demez de n 20 metri, y al Chemun ti tumëssel seura-prò, zënza paié su, ntëur 550 metri de grunt y l tublà carateristich pra la streda che va sala dlieja, se a l'aministrazion de Chemun riesc muet per lauré ora n cunzet per n cialé ora nuef dl zënter de Sëlva.

Man man che n laurova laite y che l univa trat ite idées da plu pertes, se rendoven cont che n ova da n fé cun na ucajion per l luech de Sëlva che n dausova nia se arjumé.

Na grupa de esperc à pona cialà de dé stlarimènc ala cuestions y ala filosofia de basa che taca pra n tel cunzet:

- co ti dé na identità ai pitli ridli che unissa a s'l dé tl zënter? Na identità storica - culturela al ridl ntëur la dlieja y la scoles, una cumerziela y de devertimènt ntëur l Ghetun, una dl tēmp liede ntëur l stadio dala dlacia;
- la jënt da tlo dëssa se sentí da cësa y l seniëur benuni;
- co y ulà avisé l trafich y la jënt, y ulà lascé i auti, abinan na bona mesavia danter y debujens de chiche va per lëur y de chiche va a spaz;
- i culegamènc danter la nfrastructures ie

da miuré y i periculi pra streda ie da smendrí;

- ciuna funzion ti dé ala plaza dl zënter y ce mprescion dëssela pa dé a chiche ruva te Sëlva.

L cunzet che ie sën unì lauré ora ie mo grove, ma l tēn bele cont de na fatibltá bendebò realistica, tan bën per via dla cuestions urbanistiches y di grunc che di custimènc y di finanzia-mènc.

le rate che l sibe l prim iede che te Sëlva vëniel fat na planificazion a n tel nivel de detail tulan ite tan n gran raion. Perchèl ti éi crëta che duta la cumenanza dl luech posse mé avëi vantajes sce n tel proiet unissa a s'l dé ti ani da unì.

L Ambolt Roland Demetz

Nvit

PREJENTAZION DE N
CUNZET URBANISTICH
DL ZËNTER DE SËLVA

n merdi, ai 22 de nuvèmber 2005
da mesa la nuef da sëira
tla sala dla cësa de cultura
"Oswald von Wolkenstein".

N chësta ucajion à l'Aministrazion de Chemun nvià na grupa de proietanc che à lauré ora n cunzet coche pudëssa unì a s'l dé n raion da jì a pe tl zënter dl luech, danter l Ghetun y la dlieja.

Einladung

VORSTELLUNG EINES
URBANISTI-SCHEN KONZEPTE
FÜR DAS ZENTRUM VON
WOLKENSTEIN

am Dienstag, 22.11.2005, um 20.30 Uhr
im Saal des Kulturhauses
"Oswald von Wolkenstein"

Zu diesem Anlass hat die Gemeindeverwaltung eine Projektantengruppe eingeladen, welche ein Konzept für die Errichtung einer Fußgängerzone im Dorfczentrum, zwischen der Zone "Ghetun" und der Kirche, ausgearbeitet hat.

Invito

PRESENTAZIONE DI UN
CONCETTO URBANISTICO
PER IL CENTRO DI SELVA

martedì, 22.11.2005
alle ore 20.30
nella sala presso la casa di cultura
"Oswald von Wolkenstein"

Per l'occasione l'Amministrazione comunale ha invitato un gruppo di progettisti che hanno elaborato un concetto per la realizzazione di una zona pedonale nel centro del paese, tra la zona "Ghetun" e la chiesa.

Wolkenstein um 1900



Wolkenstein in Jahre 2003



Die vorhandenen alten und neuen Zentren Wolkensteins aufwerten

Inj. Siegfried Comploj und Arch. Paul Costa stellen ein urbanistisches Konzept vor, das, ausgehend von historischen Betrachtungen über die Entwicklung von Wolkenstein, die Verkehrsproblematik analysiert und Lösungsvorschläge in funktioneller und architektonischer Hinsicht beinhaltet.

1. Vorbemerkung

Die Dorfstruktur von Wolkenstein ist dadurch charakterisiert, dass kein Zentrum vorhanden ist, welches aus dem alten Dorfkern gewachsen ist. Leichte Zentrumsentwicklungen sind im Bereich der Kreuzung Krone - Seilbahn Ciampinoi, der Dorfeinfahrt (Zone Nives) und des alten Dorfkerns am Kirchplatz ersichtlich. Durch die Gewichtung der Hauptverkehrsstraße (Mëisulesstraße), entwickelt sich das Dorf langsam zu einem Straßendorf.

Um der Dorfentwicklung eine Richtung zu geben, sollte versucht werden, die schwach vorhandenen alten und neuen Zentren aufzuwerten.

Ein Hauptaugenmerk verdient die Zone Nives vor dem Hotel Oswald, der „Eingang“ Wolkensteins. Wie die Empfangshalle in einem Hotel, soll die Einfahrt in ein Dorf die Visitenkarte für den Gast und den Besucher sein und sich deshalb von ihrer besten Seite zeigen.

Leider präsentiert sich dieser Bereich zur Zeit wie ein unkontrollierter und undefinierter Knotenpunkt, wo Fußgänger- und Autoverkehr chaotisch aufeinanderprallen. Zu dieser unkontrollierten Situation führen vor allem die zwei Straßenverbindungen, die in diesen Bereich münden und zugleich auch doppelt vorhanden sind. Zudem nehmen beide Straßen sowohl den Fußgänger- als auch den Autoverkehr auf.

Der alte Dorfkern von Wolkenstein ist, wie in unzähligen ländlichen Gemeinden Südtirols, durch die Dorfkirche definiert. Er befindet sich zwar geographisch gesehen in der Mitte des Dorfgefüges, hat aber durch bauliche Maßnahmen in der näheren Umgebung stark an Kraft und Wichtigkeit verloren.

Zwischen den beiden entwicklungs-fähigen Ausgangspunkten der Kirche und der Ortseinfahrt befinden sich die öffentlichen Einrichtungen des Dorfes: das Gemeindehaus mit Veranstaltungsp Platz, der Kindergarten, die Bibliothek und die Grundschule. Leider werden diese wichtigen Einrichtungen des Dorflebens durch die bestehenden Straßen von der restlichen Dorfstruktur nicht genügend eingebunden.



Das Wegkreuz „Crist da Nives“ gehört sicherlich zu den alten, erhaltenswerten kleinen Denkmälern Wolkensteins.

2. Urbanistische Maßnahmen

a) Der Platz, die Visitenkarte:

Um der Einfahrt von Wolkenstein jene Bedeutung und ästhetisch-ansprechende Form eines Bergdorfes zu geben, soll an der Hauptstraße (Mëisulesstraße) ein neuer Platz entstehen.

Durch den Umbau bzw. die bergseitige Verlegung der bestehenden Kubatur des Gasthofes Nives, ergibt sich die historische einmalige Gelegenheit, über eine Fläche an der Hauptstraße zu verfügen, um einen Dorfplatz in einer angemessenen Größe zu errichten.

b) Die Straßenzüge:

Damit dieser Dorfplatz nahezu verkehrsfrei gestaltet werden kann, muss eine der beiden vorhandenen Gemeindefstraßen an den Rand des Platzes verlegt werden und die zweite Verbindung auf ihre Funktion als Verkehrsstraße verzichten. Die Aufwertung der Nivesstraße zur Fußgängerverbindung bringt den Vorteil, dass das organisatorische Zentrum von Wolkenstein mit seinen öffentlichen Einrichtungen und Schulen nicht mehr durch zwei stark befahrene Straßen getrennt wird, sondern dass diese Einrichtungen von einer Seite verkehrsfrei durch eine Fußgeherverbindung erschlossen und von der anderen Seite optimal vom Autoverkehr erreicht werden.

Eine verkehrsberuhigte Achse zwischen Hotel Oswald und der Wallfahrtskirche erinnert an die alten Ansichtskarten von Wolkenstein mit den zwei Siedlungsknoten und der geschotterten Verbindungsstraße.

Das fußgehergerechte und verkehrsfreie Talstück der Nivesstraße schließt die Notzufahrt der Feuerwehr und der Rettungswagen nicht aus und ist für eine Prozession und für die Nutzung als Fußgängerzone in Saisonzeiten umso geeigneter.

3. Bauliche Maßnahmen

a) Der Platz:

Die Form des Platzes ergibt sich aus den bestehenden morphologischen Gegebenheiten des Geländes und den funktionellen Anforderungen aus verkehrstechnischer Sicht.

Die Mäisulesstraße wird auch auf längere Sicht hin die mobile Hauptader des Dorfes bleiben. Daher kann ein verkehrsberuhigter Platz zwangsläufig nur parallel zu dieser Achse angeordnet werden.

Eine neue Bushaltestelle bildet die Schnittstelle zwischen Straßenverkehr und Fußgängerbereich. Die Erhebung der Einstiegsinsel bildet gleichzeitig den Abschluss des Platzes.

Der Platz soll halbrund ins Gelände gelegt werden, um ihm die notwendige Tiefe zu geben und soll durch eine unbedingt notwendige Platzrandbebauung optisch abgeschlossen werden.

Am Rande des halbrunden Platzes wird ein Gehsteig angelegt, welcher den Fußgänger entlang der Platzrandbebauung führt.

Der Blumentrog an der Westseite und die halbrunde Erhebung vor dem Hotel Des Alpes markieren die Endpunkte des Platzes und bilden bauliche Hindernisse um den Fußgänger in den geschützten Bereich zu begleiten.

Unter dem neu geschaffenen Platz soll eine Tiefgarage für 178 PKW's eingebaut werden (Projekt Ing. Flavio Mussner). Die Fußgängererschließung der Garage mündet zentral in den bergseitigen Rand des Platzes.



Vor dem Kirchplatz, der Kreuzung Nives - Puezstraße wird die Straße leicht über das heutige Niveau angehoben und mit leichtem Linksschwung zur Puezstraße als Vorrangstraße ausgebildet.

b) Straßenbebauung:

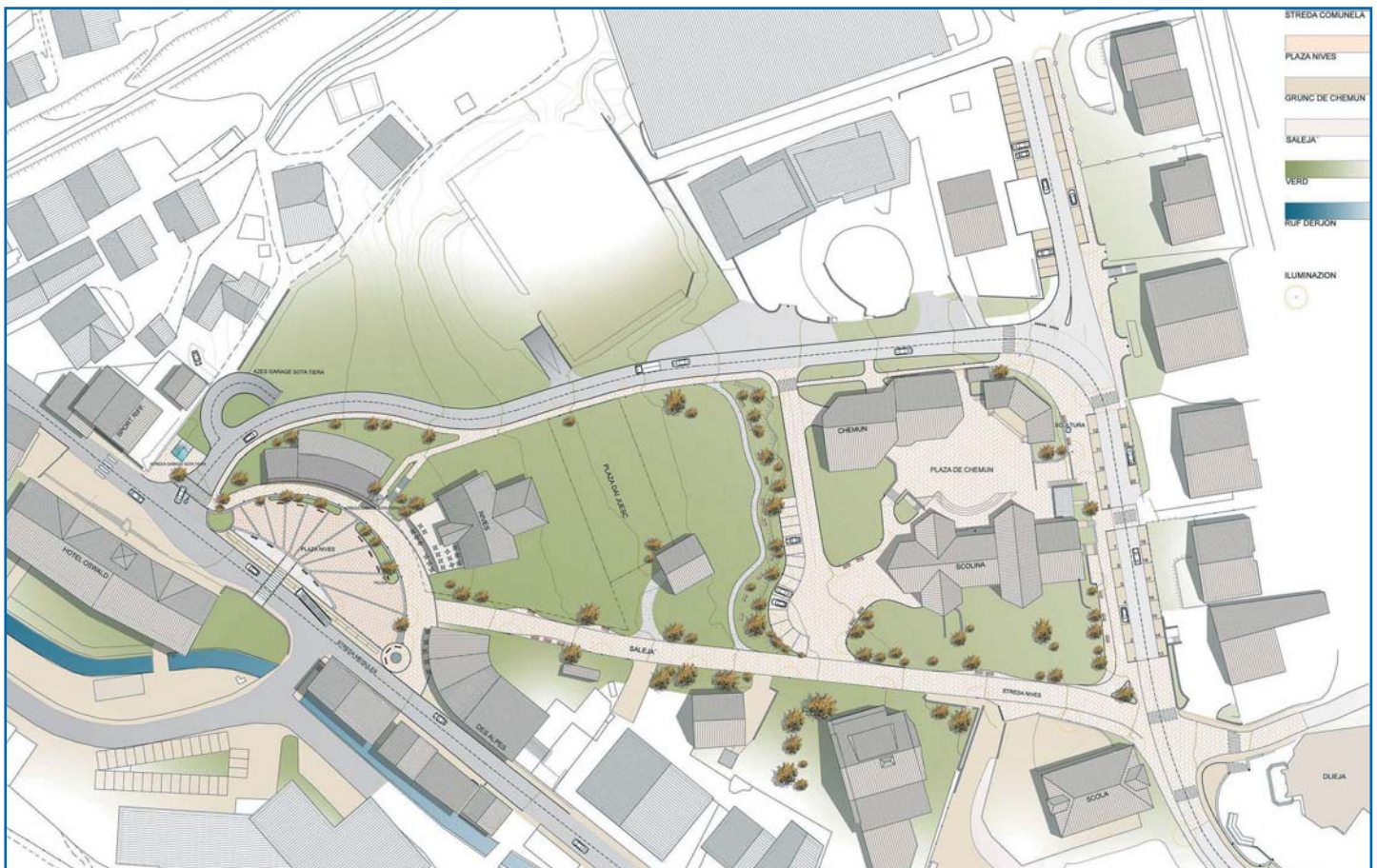
Die im unteren Teil verlegte Gemeindestraße zum Hotel Gran Baita wird den Hauptverkehr aufnehmen. Über diese Verkehrsachse werden nacheinander die Tiefgarage unter dem neuen Platz, die Zufahrt zum Gemeindehaus und in weiterer Folge das gesamte angrenzende Gebiet erschlossen.

Vor dem Kirchplatz, der Kreuzung Nives - Puezstraße wird die Straße leicht über das heutige Niveau angehoben und mit leichtem Linksschwung zur Puezstraße als Vorrangstraße ausgebildet. Damit soll die neue Fußgänger-Verbindung über die Nivesstraße bis zur Kirche geführt werden.

Dieser „Kirchsteig“ verbindet nun als verkehrsfreie Achse das alte und neue Zentrum von Wolkenstein und erhält als traditioneller Kirch- und Schulweg seine ursprüngliche Bedeutung.

Durch diese Maßnahmen gewinnt die Gemeinde Wolkenstein die Möglichkeit ihre öffentlichen Einrichtungen einerseits sicher zu Fuß, andererseits durch den mobilen Verkehr optimal zu erreichen.

In Zukunft können somit weitere Maßnahmen ergriffen werden, um die öffentlichen Strukturen (z.B. Bibliothek und Grundschule) in Richtung der frei werdenden Grünflächen zu erweitern.



Ti dé inò na carateristica al luech de Sëlva

I Arch. Rudolf Perathoner y Arch. Armin Kostner purterà dant na pruposta per na soluzion architetonica per la plaza dl paes.

Cun I svilup urbanistich ti ultimi 50 ani ie jita perduda la carateristica dl luech. L se á purtà pro che I luech se á svilupá do stradon, do ruf ite. L ie unì a mancë na plaza zentrela ulache n se abina y se anconta, che ebe na mpurtanza per dut I luech.

Ti cunzet global de dut I zënter tol ite la plaza jal Ghetun, tlamonsela "Plaza da Nives", na mpurtanza determinanta, sibe per la planificazion urbanistica-architetonica che per la funzionalità de duc i culegamënc.

La plaza cun si cunfirmazion se spartësc dal stradon cun si salejà y ti dá te n daunì, canche I unirà fat la streda de zir-cunvalazion, la majera lerch a n raion da jì a pe. Spustan la streda dai auti ora nsom la plaza, diventëssa chësta I scu-menciamënt dl raion da jì a pe.

La plaza reprejenta dantaldut n pont de atratività mplu per nosc luech, ajache la ëssa duta la carateristiches de na luegia de ancunteda, na luegia da fé manifestazions, na plaza che viv.

La forma dla plaza nueva ie elitica y ne dëssa nia vester ndrëta, ma se furmé do la pëndenzes di grunc ntëurvia, per la passené ite miec tl luech. Una dla prerogatives dl studi fova ënghe chëla de nverdí la plaza, per no la fé diventé coche na plaza de zità, ma la prejenté cun vërt, cun lëns, cun salejà de sasc dl post y cun abelimënc te n cuntest dl ambient da mont che caraterisea Sëlva.

La streda che va sun dlieja deventerà defin da jì a pé, uzan ora a chëla maniera si funzion de culegamënt cun



Fotografia dal aut jù dl zënter de Sëlva coche I ie sën...



y coche I pudëssa unì a cialé ora aldò dl cunzet global.



dlieja y scoles. Purempò ne unissa la plaza nia taieda a mez ora coche I fossa sce la streda restëssa davierta ai auti.

La streda dai auti porta ntant pro a n gran miuramënt tl ncrëusc, davia che la fossa scialdi manco ërta. Ora de trëi stredes che pea via dal stradon n restëssel mé plu una.

Cun chësc ntërvënt giapëssa enghe I Crist dal Nives si drëta lueja y mpurtanza, n Crist che nviaia ala dlieja de pelegrinaja dla Madona.

La plaza "Nives" pudëssa diventé na atrazion mplu per Sëlva, ajache la ëssa duta la carateristiches de na luegia de ancunteda, na luegia da fé manifestazions, na plaza de vita.

Il garage interrato "Nives"

L'ing. Flavio Mussner analizzerà gli aspetti tecnici ed i costi per la realizzazione di un garage sotto il piazzale Nives.

Il progetto prevede la costruzione di un garage interrato a 2 piani sotto la progettata piazza "Nives". Tale parcheggio per un totale di 178 posti macchina (88 e 90) può essere realizzato in parte sotto il piazzale ed in parte sotto la prevista strada verso il "Gran Baita" come nella proposta dell'ing. Comploj Siegfried.

Urbanistica

Dal punto di vista urbanistico è possibile realizzare parcheggi interrati pubblici e/o pertinenziali sotto le aree pubbliche ai sensi dell'articolo 9 della legge 24.03.1989 Nr. 122 e all'art. 124 comma 4. della legge urbanistica provinciale. Il Comune dovrà fissare i criteri di pertinenzialità favorendo in prima istanza le attività e i residenti nelle immediate vicinanze. Il Comune può cedere i parcheggi ai privati a titolo di diritto di superficie per un periodo non superiore ai 90 anni.

Tecniche costruttive

Dal punto di vista tecnico un tale parcheggio è sicuramente realizzabile anche se sarà in parte sotto falda. Sono innumerevoli le costruzioni realizzate in queste condizioni e le metodologie da adottare in tali situazioni sono ormai ampiamente collaudate. Le metodologie per l'esecuzione delle pareti di scavo sono fondamentalmente due. La prima è la realizzazione di diaframmi in calcestruzzo armato. Questo procedimento consiste nell'effettuare uno scavo verticale di larghezza e lunghezza come da calcolo (di circa 60-80 cm di larghezza e 1,80- 6,00 m di lunghezza) con benne mordenti a fune o a asta di guida e, per evitare il franamento delle pareti, il contemporaneo riempimento dello scavo con fanghi bentonitici. Raggiunta la profondità desiderata si inserisce nello scavo l'armatura metallica e si getta il calcestruzzo facendo fuoriuscire la bentonite che viene raccolta per essere riutilizzata per il seguente concio di scavo. Continuando con questo procedimento lungo tutto il perimetro del muro si ottiene una parete in calcestruzzo armato, che con opportuni additivi è resistente alle spinte delle terre e anche impermeabile all'acqua.

Un secondo metodo consiste nell'inserimento di micropali tiratati ed iniezioni di calcestruzzo nella zona di scavo sotto falda in modo da creare una specie di muro di notevole spessore (ca. 2,00 m o più) costituito dal terreno misto a cemento.

Il metodo da scegliersi scaturirà dopo un'approfondita indagine geologica, dalla quale si può dedurre quale sia il metodo che offre le migliori garanzie al minor costo. A fondo scavo sarà realizzata una platea impermeabilizzata.

In costruzioni con una notevole pianta (in questo caso ca. 2.500 mq) tali interventi non aumentano di molto i costi di costruzione. Difatti più grande è la pianta della costruzione e minore è proporzionalmente il suo perimetro. Per esempio: per una costruzione di $10 \times 10 = 100$ mq il perimetro è di 40 ml ovvero di 0,40 ml di parete per ogni mq di superficie utile.

Per una costruzione come quella in oggetto di ca. 68×37 mt = ca. 2.516 mq il perimetro è di $2 \times (68 + 37) = 210$ ml ovvero di 0,083 ml per ogni mq di superficie utile.

Anche le spese di installazione del cantiere rimangono pressoché costanti sia che l'opera abbia dimensioni piccole o grandi.

solo ca. 3,00 m in più delle fondazioni degli edifici della zona.

La cantierizzazione dell'opera è abbastanza agevole in quanto nell'intorno vi sono spazi liberi che possono essere utilizzati in fase di esecuzione delle opere stesse.

Un probabile modo di procedere potrebbe essere di realizzare le paratie in una stagione e poi, nella successiva, realizzare il rustico con la soletta di copertura, rendendo così provvisoriamente agibile la piazza, e nella terza completare la sistemazione della piazza, la viabilità definitiva e le infrastrutture interne al garage.



La piazza "Ghetun" negli anni '50. Allora le autovetture vennero ammirate, al giorno d'oggi vengono "sepolte" in garage interrati...

Il solaio intermedio e quello di copertura saranno in calcestruzzo armato. La rampa esterna del garage avrà un impianto antigelo in modo da permettere una facile fruizione del garage anche nella stagione invernale.

Le finiture interne dei 2 piani saranno a colorazione diversa per permettere un facile orientamento dei fruitori del garage.

Saranno rispettate le norme antiincendio e di accessibilità per i diversamente abili. È previsto un ascensore che raccorda i 2 piani del garage con il livello piazza e con un livello a ca. 3,50 m al di sopra del piano piazza per raccordarsi al marciapiede proveniente dal Gran Baita.

Sono previsti dei collegamenti diretti con gli Hotel Oswald e Des Alpes, non è escluso un collegamento con esercizi a distanza maggiore.

La costruzione in oggetto si trova in una zona senza grandi pendenze del terreno e a distanza da edifici esistenti, inoltre gli edifici nelle vicinanze hanno tutti un piano interrato e pertanto lo scavo in progetto ha una profondità di

Funzionalità del garage

Il garage in progetto con i suoi 178 posti macchina rappresenta sicuramente una grande opportunità per i residenti e per le attività presenti nella zona. Infatti gli edifici esistenti nel circondario sono in gran parte stati edificati quando il problema parcheggio per autovetture non era prioritario e pertanto sono pressoché sprovvisti di parcheggi interrati ed anche quelli in superficie sono assolutamente in sottonumero per le esigenze attuali. Inoltre per gli edifici presenti nel circondario è praticamente impossibile realizzare dei garage nelle loro aree di proprietà.

Il fatto che le automobili parcheggiate in interrato non sono in vista e la piazza che si verrà a creare ed i suoi dintorni siano più fruibili dai pedoni sia come mobilità che come percezione estetica è sicuramente un fattore notevole di riqualificazione urbana. La rampa del garage che ingloba anche la strada verso "La Sia" elimina un ulteriore incrocio con la strada statale ed inoltre può essere utilizzata anche per l'accesso al garage Nives eliminando così un'altra

GARAGE "NIVES" - Analisi economica

Il convenzionamento dei posti macchina è sicuramente interessante per i residenti nella zona e per le attività alberghiere e terziarie presenti nell'immediato circondario. Gran parte dell'area di intervento è di proprietà comunale, aree minori sono di proprietà privata. Esistono già accordi preliminari per l'utilizzazione del sottosuolo.

Costi di realizzazione dell'opera

Costo di realizzazione della paratia altezza presunta della paratia 10,00 m	210 m x 10 x 160,00 €	336.000,00 €
Costo di costruzione del garage comprese le rampe	mq 4.960 a 500,00 €/mq	2.480.000,00 €
Sistemazione piazza	mq 1.500 a 280 €/mq	420.000,00 €
Costruzione strade e marciapiedi	ml 220 a 1.800 €/ml	396.000,00 €

Totale opere **3.632.000,00 €**

Spese tecnico-amministrative (15%) 544.800,00 €

Costo sottosuolo
mq 2.700 x 72 €/mq (art. 124 legge urbanistica) 194.400,00 €

Totale generale **4.371.200,00 €**

Da cui risulta un costo al posto macchina pari a
4.371.200 € : 178 posti macchina = 24.500,00 € ca. + IVA.

rampa. La possibilità di collegamenti diretti in interrato con le strutture alberghiere adiacenti è da considerare come un valore aggiunto per le stesse attività. Una parte dei posti macchina potrà essere utilizzata per la sosta breve (Kurzpark).

Finanziamento

Il finanziamento del garage dipende più da fattori di natura politica riguardanti lo sviluppo del territorio e la regolamentazione del traffico che non di natura tecnica.

Il prezzo per l'alienazione dei posti macchina dovrà coprire per intero i costi di costruzione del garage, compresi quelli fittizi per l'occupazione di terreno

comunale, per il prefinanziamento e per le garanzie di legge nei confronti dei compratori.

Le tariffe per la fruizione dei posti macchina pubblici dovranno essere equilibrate al fine di raggiungere il primario scopo di togliere le auto dalle aree in superficie. Come dimostrano precedenti esperienze in altre località, si può tuttavia ipotizzare nel tempo un tendenziale aumento della redditività dei posti macchina. Ciò rende realistica un'ipotesi di copertura finanziaria con un mutuo a lungo termine.

Si può senz'altro affermare, che l'obiettivo di realizzare il garage e le infrastrutture direttamente ad esso connesse senza oneri a carico del bilancio comunale possa essere raggiunto.



Bibliotech de Sëlva:

Festa di 20 ani

La Bibliotech "Oswald von Wolkenstein" de Sëlva tèn n dumènia ai 27 de nuvèmber 2005 la festa di 20 ani d'atività a chëla che la ulëssa nviè de cuer duc i zitadins y nteressei.

Prugram:

Di dla porta davierta n culaburazion cun l Istitut ladin "Micurà de Rü" dala 10 ala 18

Mostra de fotografies:

"Co fova pa Sëlva zacan?"

Nchin ai 4 de dezèmber 2005

Dala 10.30:

per granc "Se ncunferté bel achiet via sun..." cun Erica Senoner y Resi Mussner.

Dala 14.30: "Topi y topini" n teater per mutans y mutons.

Dala 16.00:

- Salut da pert dl'autoriteies
- Premiazion dl'azion "Liejer cun criatività"
- Pitla recunescènza per la dissertazioms dates ju ntan i ultimi trèi ani.

Ntan la festa iel da scuté su de bela mujiga. N pitl buffet stluj ju l di dla porta davierta.

N gran Die Ve l paie a duta la ulenteres y i a duc i ulenteres che à laurà y judà te Bibliotech.

Chësta plata vën mandeda a

Impressum

"Sëlva Ncuei" vën ora 1 iede al mëns
Registrà pra l Tribunal de Bulsan nr. 23/97
Diretëur respunsabl: Georg Mussner
Cumité de redazion:
Marta Senoner, Claudia Bertuolo, Beatrix Senoner.
Redazion: Tel. 0471 772133 - Fax 0471 772100,
e-mail: selvancuei@pentagon.it
Layout: Pentagon, Stamparia: La Bodoniana (BZ)