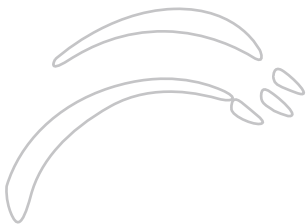



STAZIONE
Lavis





Nella seconda metà dell'Ottocento, alcuni amministratori illuminati del Trentino compresero l'importanza per la crescita sociale ed economica del territorio di una ferrovia, che collegasse Trento con le Valli di Non e di Sole.

A fine Ottocento, il Podestà di Trento dell'epoca, Paolo Oss Mazzurana, diede concreto avvio alla costruzione della nuova linea ferroviaria lungo un tracciato, realizzato per la maggior parte in sede stradale, che venne inaugurato l'11 ottobre 1909 nel percorso originario tra Trento e Malé.

La borgata di Lavis aveva sin dall'inizio un ruolo di primo piano nel progetto. La stazione della tranvia, denominata Lavis Tram per distinguerla dalla stazione ferroviaria di

Lavis, ubicata sulla linea del Brennero, si trovava in pieno centro, nell'odierna piazza Garibaldi.

Provenendo da Trento, la tranvia arrivava fino al torrente Avisio e, percorrendo la sede stradale, risaliva lungo la sponda sinistra fino alla località San Lazzaro. Da qui, attraversando un ponte ad arco in ferro, entrava nel centro storico. È rimasto famoso il passaggio

nella strettissima via Zanella, dove era prescritto che il conduttore scendesse dal tram e lo precedesse a piedi.

Il tram percorreva poi le odierne vie Matteotti e Clementi e usciva dal paese. Dopo la seconda guerra mondiale, vista la promiscuità col traffico stradale in costante aumento, furono in molti a proporre la chiusura della tranvia e la sostituzione con un servizio di autobus.

Fortunatamente chi si oppose a tale disegno ebbe la meglio e dunque la tranvia continuò il servizio. Si decise allora di procedere alla completa ricostruzione, trasformandola in una vera e propria ferrovia, pur mantenendo lo scartamento ridotto originario.

Il 13 dicembre 1964, dopo alcuni anni di lavori, fu inaugurata la nuova linea ferroviaria, costruita interamente in sede propria e con nuovi elettrotreni.

La ferrovia ora non transitava più per il centro di Lavis, finalmente libero dalla presenza del tram, e la nuova stazione venne costruita a ovest della *Strada Nazionale*. Con il boom economico degli anni '60 del secolo scorso si sviluppò la rapida espansione edilizia di Lavis anche nella zona ad ovest della ferrovia, che divenne una "barriera"

alla continuità urbanistica dell'abitato. I quattro passaggi a livello rappresentarono, fin da subito, punti critici per la viabilità stradale.

Verso la fine degli anni Novanta, l'Amministrazione provinciale progettò una nuova bretella tra la Statale del Brennero e la direttissima Trento – Mezzolombardo. Uno dei principali ostacoli alla realizzazione era tuttavia il binario

della Trento – Malé: solo abbassando la sede ferroviaria si poteva superare tale problema.

Ad undici anni dall'inaugurazione, nel 2007, del 1° lotto dell'interramento della ferrovia a nord dell'abitato, si porta oggi finalmente a compimento un'opera importante, che assieme alla nuova viabilità stradale Trento – Mezzolombardo consente a Lavis di ritro-

vare la sua dimensione di borgata, con minore traffico stradale e senza più la barriera fisica della linea ferroviaria.

Il vecchio sedime della ferrovia, trasformato in area verde e percorso ciclopedonale a disposizione dei cittadini, costituirà elemento di riqualificazione e di ricucitura est-ovest del tessuto urbano, oltre che elemento di miglioramento della qualità della vita.

Monica Baggia

Lavis, 28 luglio 2018



LAVIS E LA FERROVIA TRENTO - MALÉ

Alla fine dell'Ottocento, grazie al podestà di Trento Paolo Oss Mazzurana e ai suoi successori, in particolar modo Antonio Tambosi, fu proposta e progettata una rete di *ferrovie economiche* avente lo scopo di collegare il capoluogo trentino con tutte le principali vallate.

La borgata di Lavis giocava un ruolo di primo piano in questo progetto in quanto, in una fase più avanzata, avrebbe rappresentato la stazione di diramazione per due linee, una verso Mezzolombardo e le valli di Non e di Sole, l'altra verso le valli di Cembra e Fiemme.

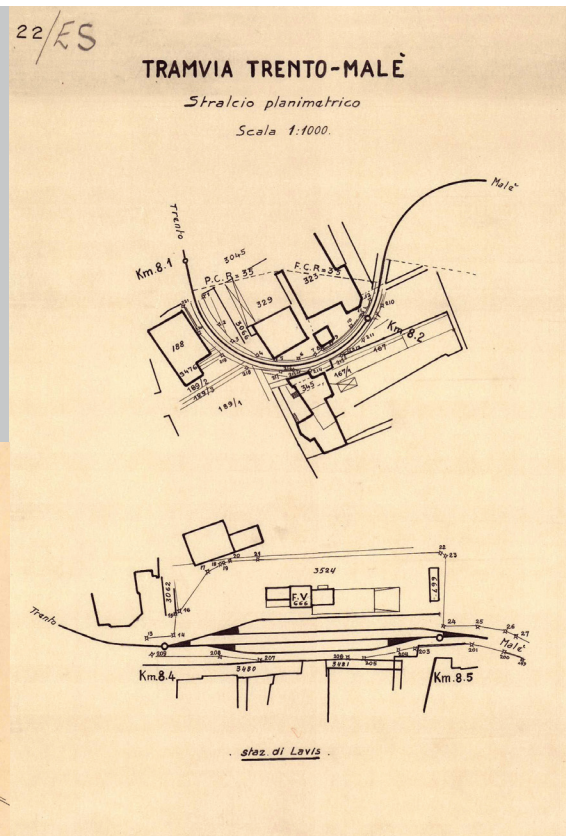
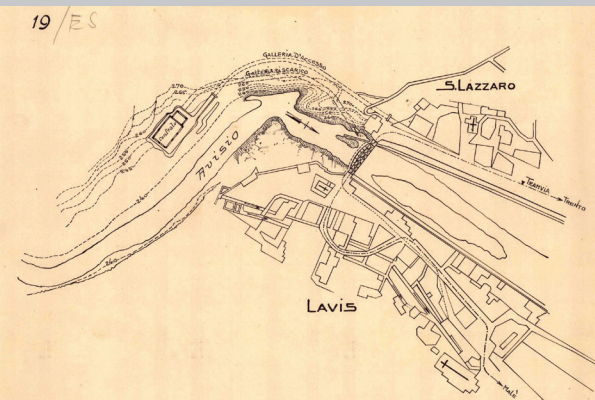
Dal 14 settembre 1909 la borgata di Lavis è stata servita ininterrottamente dalla Ferrovia Locale Trento - Malé: in quella data iniziava infatti il servizio pubblico fra Trento e Cles (il tratto Cles - Malé sarebbe entrato regolarmente in servizio il successivo 12 ottobre).



La tranvia, perché tale era la corretta definizione tecnica della linea originaria, si trovò ad avere la stazione situata in pieno centro della borgata, nell'odierna piazza Anita Garibaldi; provenendo da Trento, attraversato il paese di Gardolo in sede promiscua, cioè col binario posato direttamente sulla sede stradale, si portava al lato destro della attuale strada statale del Brennero e giungeva fino al torrente Avisio e, sempre sulla strada, risaliva lungo la sponda sinistra fino alla località San Lazzaro.

Da qui, percorrendo un ponte in ferro ad arco, costruito nel 1883 per la sede stradale e rinforzato in seguito per il transito del tram, entrava nella borgata. Con una stretta curva a sinistra (raggio di curvatura di 28 metri, la più ridotta dell'intera

linea), passando di fronte alla chiesetta della Madonna di Loreto, il tram percorreva le odierne vie IV Novembre e Carlo Sette e, giunto all'altezza della Parrocchiale di S. Udalrico, entrava nel vasto piazzale della stazione, a ridosso del centro storico.





I ben tre binari di circolazione ed il lungo binario tronco a servizio del piano caricatore con annesso magazzino merci erano stati realizzati tenendo conto del traffico viaggiatori e merci generato dal paese.



La denominazione ufficiale della stazione della Trento – Malé era allora Lavis Tram, per distinguerla da quella ferroviaria ubicata sulla linea del Brennero, denominata semplicemente Lavis, attiva in località Zarga dal 1859.

RICOSTRUZIONE DEL DOPOGUERRA

Lasciata la stazione, il tram percorreva poco dopo la strettissima via Zanella (dove era prescritto che il conduttore, il capotreno di oggi, scendesse dal tram e lo precedesse a piedi per evitare incidenti), le odierne vie Matteotti e Clementi e usciva dal paese; all'epoca non esistevano l'attuale via Nazionale né tantomeno il ponte sull'Avisio, dedicato a San Giovanni Bosco, ultimato nel 1934.

I passaggi in paese, certamente non agevoli, lasciano tracce, tra le altre, sulle pagine de "L'Alto Adige", edizione del 14-15 settembre 1909, descrivendo il viaggio nell'articolo "Sulla Trento – Malé, il primo giorno d'esercizio": «... Lavis: quanto è magnifica la vista di questa borgata vista dalla sponda opposta del torrente, da San Lazzaro, altrettanto è penoso l'inabissarsi che fa la vettura in un dedalo di viuzze strette, nelle quali sembra destinata a incunearsi fra muri che incombono rasenti dalle due parti ...».



Dopo la descrizione del passaggio "pilotato" di via Zanella con la sua potenziale pericolosità, così prosegue: «... E qui una domanda viene spontanea: perché non si è evitato quel punto? Mah! Chi saprà scoprire il motivo per cui certe cose s'è voluto che si facessero come son fatte e non come avrebbero dovuto essere fatte secondo i dettami della ragione e dell'esperienza? ...».

Nell'immediato ultimo dopoguerra fu deciso di ricostruire la tranvia, trasformandola contestualmente in una vera e propria ferrovia, pur mantenendone lo scartamento ridotto originario.

Le distruzioni della guerra, la manutenzione ridotta al minimo necessario, la vetustà degli impianti e del materiale rotabile e, non ultima, la promiscuità col traffico stradale in costante aumento, avevano reso infatti inderogabile un concreto potenziamento della Trento - Malé.

Con finanziamento dello Stato, nel 1953 ebbero inizio i lavori di ricostruzione e domenica 14 aprile 1957 fu messo in servizio il nuovo tronco Lamar - Lavis - Pressano.



Il nuovo tracciato costeggiava a breve distanza, ma interamente in sede propria, il lato ovest della strada Nazionale e, superato il torrente Avisio con un apposito ponte in cemento armato, arrivava alla nuova stazione,

sensibilmente più lontana dal centro della borgata rispetto alla vecchia.

Così facendo, però, le strade di Lavis erano finalmente libere dalla *servitù* del binario tranviario.

La stazione originaria non fu chiusa con l'attivazione della nuova tratta. Infatti, per un certo periodo, fu utilizzata come capolinea delle "corsette" Trento – Lavis, un servizio locale garantito dalla Trento – Malé con i suoi treni.



DAL BOOM ECONOMICO DEGLI ANNI '60

Il boom economico degli anni Sessanta dello scorso secolo si manifestò anche a Lavis con una rapida espansione edilizia, sia abitativa che artigianale, a ovest della strada statale e quindi della nuova Trento – Malé.

I quattro passaggi a livello che interessavano il territorio comunale, in particolare quello di via Paganella situato all'interno della stessa stazione, si rivelarono presto dei punti critici nella viabilità.

Le nuove strade, costruite per far fronte al crescente traffico motorizzato, spingeva-

no, verso la fine degli anni Novanta, l'Amministrazione provinciale a progettare una *bretella* collegante la Statale del Brennero con la nuova *direttissima* Trento – Mezzolombardo.

Uno dei principali ostacoli per la realizzazione di questo collegamento stradale era il binario della Trento – Malé, presente a *piano campagna* proprio dove sarebbe dovuto sorgere un rondò per il diramarsi della statale, poco oltre Lavis, in direzione Bolzano.

L'ostacolo poteva essere rimosso solo abbassando la sede ferroviaria.

Furono predisposte alcune alternative, compresa quella che prevedeva la nuova fermata di Zambana a cielo aperto, sul lato est della statale; inizialmente si pensò di realizzare la trincea con dimensioni limitate ad un unico binario.

La Direzione della Trento – Malé e l'Amministrazione provinciale convennero tuttavia che la nuova struttura fosse dimensionata per un doppio binario, già immaginato, sull'intera tratta Trento – Mezzolombardo, in vista di una sua utilizzazione come metropolitana extraurbana.

Oltre al doppio binario, gli ostacoli fissi di tutta l'infrastruttura furono calcolati in previsione anche dell'adozione di una maggiore sagoma dei rotabili in vista di un eventuale

adozione dello scartamento normale.

Nel 2007 fu attivato il nuovo tratto interrato, comprendente la stazione sotterranea di Zambana, circa 2000 metri di doppio binario di cui 925 metri in galleria artificiale.

Ulteriori 800 metri di doppio binario interrato sarebbero stati necessari per giungere fino al ponte sull'Avisio.

Una nuova fisionomia della linea, con il riordino delle intersezioni di superficie e con il progressivo raddoppio del binario nella tratta fra Trento e Mezzolombardo è offerta, oggi, con l'apertura al traffico della nuova stazione sotterranea di Lavis.

An aerial photograph of a town with a railway line under construction. The town features numerous buildings with red-tiled roofs. In the foreground, a dirt road and a railway track are visible, with construction equipment and materials scattered around. The background shows rolling green hills and mountains under a clear sky. A red and white logo for Carron is overlaid on the left side of the image, and a white text box with a red border is positioned in the lower-left quadrant.

CARRON

COSTRUZIONI GENERALI

DEMOLIZIONE LINEA FERROVIARIA,
REALIZZAZIONE DEL SOLAIO DELLA
FUTURA GALLERIA ARTIFICIALE E
RICOSTRUZIONE LINEA FERROVIARIA
PROVVISORIA IN FASE DI INTERRUZIONE
FERROVIARIA PER 32 GIORNI

PROGETTO TECNICO

L'intervento di interrimento della linea ferroviaria Trento-Malé nel Comune di Lavis introduce un concetto su larga scala di riqualificazione urbana dell'intera zona, oggi interessata dalla strada statale SS 12, dal tracciato ferroviario e dall'attuale Stazione di Lavis, coinvolgendo la mobilità su ferro, su gomma e quella ciclo-pedonale, attraverso direttrici di percorrenza est-ovest nonché nord-sud.

Attraverso la direttrice di percorrenza est-ovest è stato ricucito l'assetto urbano del Comune, collegando il centro di Lavis posto ad est con la borgata ad ovest del centro

stesso, oggi isolata dall'attuale linea ferroviaria e dalla strada statale. Attraverso la direttrice nord-sud è consentito il collegamento in sicurezza, in un ambiente riqualificato tramite un parco lineare urbano, un "boulevard alberato" con pista ciclopedonale, dal parcheggio esistente in corrispondenza della Cantina LaVis alla nuova Stazione della Ferrovia Trento - Malé prossima a via Zandonai.

Il progetto ferroviario prevede l'interrimento ed il raddoppio della linea ferroviaria della Trento-Malé per circa 760 m tra il ponte sul torrente Avisio ed il sottopasso di via

Zandonai tramite la realizzazione di una nuova galleria artificiale a doppio binario per quasi tutto il tracciato, nonché la realizzazione della nuova Stazione di Lavis, che prevede i marciapiedi di stazione in corrispondenza del piano interrato.

Anche la nuova Stazione di Lavis è stata inserita organicamente all'interno di una direttrice est-ovest che conduce

direttamente dal centro di Lavis all'edificio di stazione e alla borgata ad ovest della sede ferroviaria, percorrendo il sottopasso esistente di via Clementi / Segantini, anche attraverso il nuovo asse del parco urbano creato a seguito dell'interramento della ferrovia. La nuova Stazione, oltre a costituire il polo di interscambio ferro – gomma con stalli di sosta per autobus, prevede la realiz-

zazione di un parcheggio per mezzi pubblici e privati, dove è presente la possibilità di ricarica di veicoli e bici elettriche.

La nuova Stazione si presenta intenzionalmente razionale, con volumi semplici e forme geometriche regolari, con una lunga pensilina di fermata degli autobus per accogliere gli utenti e consentire l'accosto in modo sicuro delle autocorriere al marciapiede, proteggendo i viaggiatori dalle intemperie.

La scelta volutamente multi cromatica della nuova Stazione richiama i colori del brand provinciale, colori presenti anche sui mezzi di trasporto della Società.

Le facciate sono arricchite da bande colorate che ritmicamente scandiscono le campiture e danno movimento alla composizione.

Sono stati eliminati i passaggi a livello della cantina di LaVis, di via Paganella e quello di via Zandonai. In corrispondenza di via Paganella è stata realizzata una rotatoria in sostituzione dell'attuale incrocio semaforizzato con 5 bracci di innesto, con direttrice nord-sud ed est-ovest.

Sono stati rivisti e integrati, nel contesto di riorganizzazione urbana, i percorsi pedonali, ciclabili e quelli per i disabili attraverso due sottopassi, uno dei quali di nuova realizzazione, in corrispondenza della nuova rotatoria di via Paganella, permettendo il collegamento con il centro abitato di Lavis della borgata posta ad ovest e garantendo anche il collegamento in sicurezza della direttrice nord-sud dalla nuova Stazione fino alla Cantina LaVis.

IMPORTO E DURATA DEI LAVORI

| | |
|---|---|
| » Opere civili e impianti ferroviari: | € 15.708.650,70 |
| » Impianto di sicurezza e segnalamento: | € 2.402.498,59 |
| » Durata dei lavori: | 2 anni <i>inizio giugno 2016</i> <i>inaugurazione luglio 2018</i> |

DATI TECNICI

- » Lunghezza della nuova tratta ferroviaria: 760 m
- » Galleria artificiale: 400 m
- » Trincea: 360 m
- » Scartamento: 1000 mm
- » Rotaie: 50 E5 R260
- » Traverse: in cemento armato monoblocco con attacchi Vossloh W14
- » Pietrisco: porfirico
- » Sub ballast: asfalto
- » Elettrificazione: 3000 V c.c.
- » Impianto di sicurezza e segnalamento ACC-M con sistema di controllo marcia treno "Automatic Train Protection"
- » Nuova stazione di Lavis: superficie fuori terra coperta 628 m²
- » Parcheggio di interscambio gomma-ferro: 6 stalli bus; 4 fermata/partenza bus; 112 posti auto di cui 4 per ricarica auto elettriche e 3 per disabili; 22 posti motocicli; 61

posti bici

- » 1 rotatoria via Paganella a 5 bracci di innesto con 33,50 m di diametro esterno
- » Viabilità minori dell'incrocio tra Via Nazionale, Via Paganella, Via De Gasperi e prolungamento di Via Zippel
- » 1 sottopasso ciclo-pedonale rotatoria via Paganella lunghezza 46 m
- » Pista ciclopedonale lunghezza 545 m larghezza 2,50 m
- » Parcheggio sud con 35 posti auto di cui 2 per disabili

GRUPPO DI LAVORO

Committente: Trentino trasporti S.p.A. e Provincia Autonoma di Trento

- » Responsabile del Procedimento: ing. Ettore Salgemma
- » Assistente tecnico del RUP: ing. Luca Baldessari
- » Assistenti tecnici impianti ferroviari, di sicurezza e segnalamento:
ing. Franco Toccoli, geom. Massimo Armellini

Ufficio Direzione Lavori

- » Direttore Lavori: ing. Carlo Benigni
- » CSE: geom. Franco Micheli
- » Direttori Operativi: geom. Alessandro Chistè, ing. Franco Ianes, ing. Alfonso Dalla Torre
- » Supporto alla DL: geom. Emanuele Furlan
- » Supporto al CSE: geom. Claudio Faccioli

- » Direzione Lavori carattere geologico: geol. Ernesto Santuliana

Appaltatore opere civili e impianti ferroviari

- » ATI Carron Cav. Angelo S.p.A. (Capogruppo), SWS Engineering S.p.A. (Mandante) e geol. Dario Gaspari (Mandante)
- » General Manager: arch. Andrea Maraschin
- » Project Manager: geom. Alessandro Duchi
- » Site Manager: geom. Daniele Macrì

- » ASPP: geom. Marco Chiurato
- » Topografo: geom. Fabio Colognese

Appaltatore impianti di sicurezza, segnalamento e controllo marcia treni

- » Ansaldo STS S.p.A.
- » Project Manager: ing. Lavinia Miglionico

PROGETTO DEL PIANO DI COMUNICAZIONE, DIREZIONE E COORDINAMENTO

Fulvio Bassetti, Camilla Rigotti

- » Ricerca storica e tecnica | Mario Forni, Luca Baldessari
- » Immagini | Mario Forni, Mirko Gremes, Domenico Pancheri e archivio storico Trentino trasporti
- » Progetto museologico | Studio Associato Virginia Francesco Antoniol, Roberto Marini
- » Realizzazione grafica | Akei - Alessia Zeni



akei

Le classi 5^C e 5^E del Dipartimento di Arti Figurative del Liceo delle Arti A. Vittoria di Trento hanno partecipato all'abbellimento artistico della nuova stazione FTM di Lavis. Gli alunni, traendo ispirazione dal testo di Josè Saramago e basandosi sulla propria sensibilità artistica e capacità espressiva, hanno proposto sul tema dell'itinerario, della comunicazione, del movimento e del viaggio interiore una loro visione personale.

Il lavoro è stato coordinato dai professori Gloria Zeni e Alberto Larcher; un ringraziamento particolare va anche al professor Gianluca Pasquali.

La proposta pittorica scelta e realizzata si chiama "Trentilandia" ed è stata ideata da Chiara Bernardi. Si tratta di un viaggio immaginario.

Un percorso giocoso: come quando siamo in treno e guardando dal finestrino raccogliamo tante immagini e tante emozioni.

Una sorta di "gioco dell'oca" dove il viaggiatore segue un percorso tortuoso e a volte inaspettato.

Durante il viaggio siamo accompagnati da frecce, simboli e numeri e si incontrano immagini tradizionali del nostro territorio. Piante, frutti, animali, luoghi ... L'inizio e la fine del gioco sono solo indicativi perché sappiamo che "... la fine di un viaggio è solo l'inizio di un altro ...".

- Gloria Zeni -



IL VIAGGIO

Non è vero. Il viaggio non finisce mai. Solo i viaggiatori finiscono. E anche loro possono prolungarsi in memoria, in ricordo, in narrazione. Quando il viaggiatore si è seduto sulla sabbia della spiaggia e ha detto: "Non c'è altro da vedere", sapeva che non era vero.

La fine di un viaggio è solo l'inizio di un altro. Bisogna vedere quel che non si è visto, vedere di nuovo quel che si è già visto, vedere in Primavera quel che si era visto in Estate, vedere di giorno quel che si è visto di notte, con il sole dove la prima volta pioveva, vedere le messi verdi, il frutto maturo, la pietra che ha cambiato posto, l'ombra che non c'era. Bisogna ritornare sui passi già dati, per ripeterli, e per tracciarvi a fianco nuovi cammini. Bisogna ricominciare il viaggio. Sempre.

da: "Viaggio in Portogallo" di José Saramago

