

PESCARA CENTRALE

E. Totaro

PESCARA CENTRALE



Emilio Totaro

PESCARA CENTRALE

Emilio Totaro
PESCARA CENTRALE

Copyright by ATERNUMLANDS - 2014

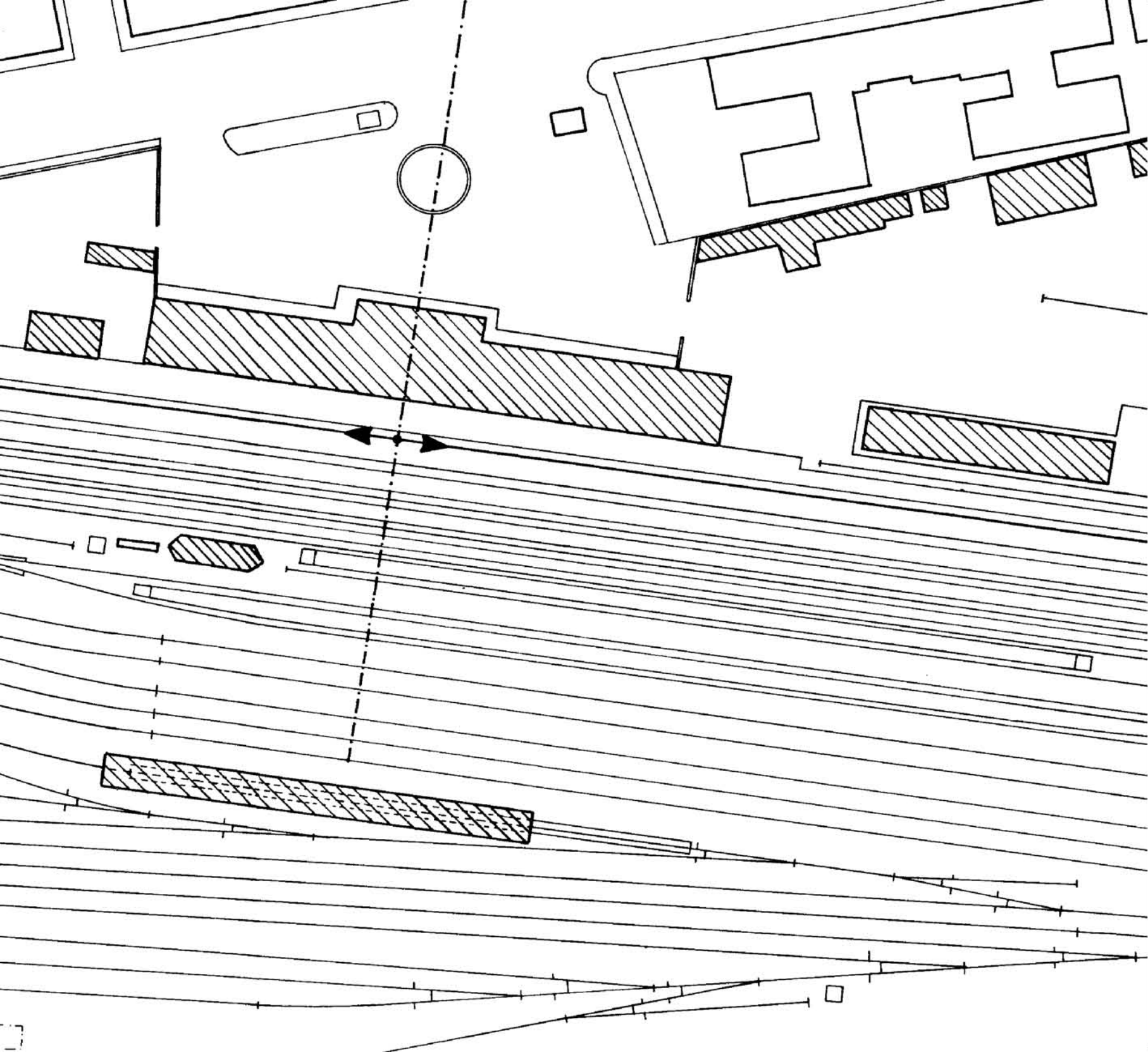
Tutti i diritti riservati
Vietata qualsiasi tipo di riproduzione

www.aternumlands.com

Progetto grafico: *Emilio Totaro*
Ideazione: *Emilio Totaro*

Stampa: Grafiche xxxxxxx - Pescara
Luglio 2014





Sommario

Un po' di storia	7
Il "concept"	12
Primi passi	
Il magazzino merci	
Tecnica: il piano caricatore	
La filiale I.N.T.	
Piazza della Repubblica	
Tecnica: il muro di cinta	
Gli automezzi	
Tecnica: l'edicola	



*"....ansimando fuggia la vaporiera....."
quante trasformazioni da allora!*

*Nei rotabili e negli impianti, nel paesaggio e nella città, nella realtà umane e sociali.....
Quale progresso economico e civile è corso sui binari?*

Specie nelle attuali circostanze, si richiede una riflessione su quello che le ferrovie hanno significato per il nostro paese ed hanno apportato a codesta città in particolare.

Sollecitare tale ripensamento, custodire la memoria di ciò che è stato, assieme ai ricordi di adolescente di una ferrovia, di una atmosfera che ormai appartengono alla storia, sono le espressioni e la sintesi che conducono a tradurre attraverso passione e ingegno la replica di questo ormai scomparso impianto...

John Cusack



Un pò di storia

Se, come gli individui umani, anche gli edifici che gli uomini costruiscono avessero una memoria ed un'anima, la vecchia Stazione ferroviaria di Pescara Centrale potrebbe legittimamente essere orgogliosa della sua origine storica e della funzione che ha svolto.

Negli anni immediatamente successivi all'unificazione nazionale, il Comune di Castellammare Adriatico era un piccolo paese con le case sparse a distanze enormi sopra un territorio assai vasto: un piccolo paese del teramano, gravitante verso le colline, il cui Comune si trovava a Colle di Mezzo.

Le cose cominciarono a cambiare quando, il 16 maggio 1863 sua Maestà Vittorio Emanuele II in persona inaugurò la piccola stazione sulla linea Ancona - Foggia; attorno alla stazione, dalla quale ben presto partì anche il tronco per Napoli e che il Fabbricato Viaggiatori assunse nel 1881 l'aspetto che ha conservato fino ai nostri giorni, Castellammare cominciò a stringersi, a raggrupparsi, a coagularsi, recidendo sia pur lentamente i legami con i colli.

La stazione divenne dunque il centro ideale della città, che attorno ad essa cominciò rapidamente ad ingrandirsi e a progredire; divenne il cuore di Castellammare, la porta di ingresso attraverso cui era anche possibile scorgere in lontananza, l'azzurra distesa del mare.

La posizione baricentrica nei grandi traffici in transito sulla dorsale Adriatica e la diramazione verso Roma ,

resero la città quasi una tappa obbligata, hanno incentivato lo sviluppo dei commerci e delle attività connesse facendo crescere la popolazione residente e favorendo il sorgere e l'affermarsi dell'industria.

Intorno alla stazione ferroviaria, si erano sviluppate molte iniziative commerciali e di tipo turistico (oggi si direbbe terziario), come banche, bar, ristoranti ed alberghi. Nella parte vecchia la vita scorreva più calma anche se non mancava la crescita e con le tante piacevoli trattorie che diventavano famose in Italia per il ricco brodetto di pesce, che i viaggiatori, sempre più numerosi nella zona, magnificavano al loro ritorno a casa. La presenza di spiagge e pinete, le dolci colline e la vasta pianura intorno la stazione, favorirono uno sviluppo impetuoso, limitato purtroppo dai binari che divennero una specie di confine tra campagna e città.

In quegli anni il Regno d'Italia intraprese una folle guerra contro mezzo mondo e purtroppo proprio la funzione di importante snodo di traffico della cittadina attirò l'attenzione del nemico. In un bellissimo e caldo giorno d'estate vennero sulla città stormi incontrastati di grandi aerei argentati: scaricarono una valanga di bombe che fecero gravi danni alle case, ai grandi palazzi che erano sorti per la Provincia e le Poste e che causarono tantissimi morti e feriti.

Quando si diradò il fumo e si posò la polvere delle rovine, i superstiti, che erano terrorizzati e sgomenti, videro che il vecchio fabbricato della stazione non

era stato nemmeno scalfito da quell'uragano di fuoco. Fu l'inizio di un periodo terribile che si prolungò per dieci lunghi mesi. La città fu evacuata perché sottoposta ad un continuo martirio di bombe dal cielo e cannoneggiamenti dal mare; ultime le mine che l'esercito di occupazione fece saltare sotto i ponti e le case rimaste in piedi. Solo la stazione si salvò inspiegabilmente da quel massacro apparentemente indiscriminato.

Finalmente la guerra atroce finì e gli abitanti tornarono. La città risorse come per miracolo più bella e più grande di prima, ed ancora la stazione fu protagonista e centro di questo sviluppo. Nella grandiosa opera di ricostruzione però essa, che era rimasta intatta, non venne coinvolta perché gli Amministratori dell'epoca si opposero al suo ampliamento ed alla sistemazione, reclamando dall'Ente ferroviario il suo spostamento verso Ovest, ben ricordando che limite era stato, per lo sviluppo ordinato della città, il binario-bastione che correva parallelo e troppo vicino al mare.

Inoltre, a tale rapido sviluppo urbanistico ed economico, non si accompagnò un parallelo adeguamento delle infrastrutture ferroviarie, gli impianti rimasero sostanzialmente quelli delle prime costruzioni pur con gli adeguamenti via via apportati, fra cui l'elettrificazione attivata rispettivamente l'1 gennaio 1957 verso Termoli, il 16 maggio 1959 verso Ancona l'1 ottobre 1959 verso Sulmona; le linee rimasero a binario unico, con numerosi passaggi a

livello nell'interno dell'abitato, ma le stazioni prive di apparati centrali e sottopassaggi, oltre che con fabbricati angusti del tutto inadeguati ai livelli del traffico e al rango della città. È così che, insieme alle elettrificazioni ed ai programmi di raddoppio per la linea Adriatica, all'inizio degli anni sessanta è stata progettata una adeguata sistemazione per l'intero nodo di Pescara, atta a risolvere definitivamente non solo i problemi ferroviari ma anche l'intera sistemazione urbanistica, con soppressione completa degli attraversamenti a raso mediante adeguata sopra elevazione degli impianti ferroviari che così cessarono di costituire una barriera nell'interno della città.

Con la variante al Piano Regolatore del 1957 si diede inizio all'iter che avrebbe portato alla realizzazione della nuova "Centrale", ma contestualmente fu anche l'inizio della fine del nostro storico impianto. Terminata l'elettrificazione delle linee afferenti al nodo pescarese, le FS si guardarono bene da effettuare ulteriori investimenti sul patrimonio esistente, ciò portò ad avere una infrastruttura ormai datata e non più idonea non solo dal punto di vista dei servizi offerti all'utenza, ma anche allo stesso esercizio ferroviario. Non furono mai realizzate pensiline per accogliere i viaggiatori in caso di intemperie o assolamento, i marciapiedi erano decisamente stretti ed inospitali, l'unico modo per potervi accedere data la mancanza di idonei sottopassi erano i due attraversamenti a raso; sovente a causa della limitata lunghezza dei binari per ricevere i treni passeggeri, nel momento in cui

un treno di rango, TEE o rapidi, o gli stessi lunghissimi espressi, gli attraversamenti stessi restavano bloccati per parecchi minuti creando disagio, e costringendo molto spesso i viaggiatori a passare all'interno del treno fermo che sbarrava loro il passaggio per raggiungere le uscite o gli altri convogli in partenza. Le sale di attesa erano inospitali e tutti gli uffici operativi delle stesse F.S. erano sparpagliati lungo le aree di sedime. Per la gestione del traffico, l'esercizio, fino alla cessazione avvenuta nel 1988, era regolato da impianto A.C.E. con banco a leve e chiavi, sussidiata da due posti di manovra e da due cabine di blocco poste a Nord e a Sud a protezione dello scalo; la cabina B a Nord (PKm 349 + 555) comandava tutti i P.L. fino al confine con il Comune di Montesilvano. Il complesso degli scambi era totalmente manuale ad eccezione dei due di estremità che erano per l'appunto elettrici. L'armamento di binario era di tipo antiquato e le traverse tutte in legno, raro era vedere qualche squadra di operai a lavoro per sanare tratti di binari, di contro gli interventi di riparazione sugli scambi a causa di guasti era molto frequente. Insomma questo impianto ha visto la sua fine nel peggiore dei modi, è stata lasciata all'abbandono totale pensando che a breve la nuova stazione iniziasse il suo lavoro, ma così non fu. Una lunga gestazione durata quasi trent'anni ha lasciato in lenta agonia la nostra Centrale, come un malato terminale di cui si attende la sua ora. Era da brivido vedere le potenti "Tartarughe" al traino "dell'Adriatico" sobbalzare in avviamento sugli inglesi e sui binari da 36, stridii e

cigolii erano da film dell'orrore ma per il sottoscritto era la più bella musica.

Ora che la vecchia , gloriosa stazione, dopo oltre un secolo di servizio , è andata in pensione, va ricordata la funzione che ha svolto, e se fosse possibile, esprimerle tanta, tanta gratitudine. Essa appartiene alla storia non solo di Pescara, ma a quella dell'Abruzzo intero, e perchè no? Anche di tutta Italia.

Su di essa è passata sopra l'ala del tempo che conta, che incide, anche se oggi non esiste più, nel mio cuore è rimasta idealmente viva.

E appartiene anche, la vecchia stazione, alla piccola ma insignificante storia dei singoli cittadini di Pescara: quella storia che, come diceva Montale "non si racconta" ma che pure ha la sua verità e il suo valore. E dunque mio impegno cercare di far rivivere attraverso la costruzione di questo plastico il trascorrere quotidiano della nostra cara e rimpianta vecchia stazione!



Il “concept”

PESCARA CENTRALE è l'espressione dei sogni di adolescente che vedevano nel vecchio impianto ormai non più esistente il collegamento tra la città ed il resto del mondo. Ricordo, all'epoca i servizi a Vapore, dalla 835 che sovente di notte (abitavo di fianco la stazione) effettuava lo smistamento dei carri con delle spettacolari manovre a spinta a colpi di scappamento ben ritmati, o le ultime 625 pronte all'evenienza sul treno soccorso o le 740 con qualche merci raccoglitrice proveniente da Teramo o da Termoli, il tutto accompagnato da ALn 772, ALe 790/880 e ETR 200... A questo scenario aggiungo le 428 e 626 che lasciavano i primi servizi alle sfavillanti E 645 E 646 modanate che la facevano da padrona su tutti diretti rapidi e direttissimi. Ecco, questa è l'immagine che è rimasta impressa nella mente e che il “progetto” vorrebbe riproporre, ma non disdegno ambientazioni anche successive fino a quella che è stata secondo me il canto del cigno dell'amato sogno: l'avvento del XMPR.

Questo plastirama cerca di rappresentare quindi la vecchia stazione di Pescara Centrale che ha cessato la sua esistenza nel 1988 allorquando furono messi in esercizio i nuovi impianti sopraelevati rispetto al piano di città. Il modello che viene realizzato con vari moduli componibili da cm 120 x 60 riproduce nella sostanza ma non nelle forme vere e proprie la vecchia realtà, di fatti la mia fantasia ha apportato alcune modifiche per rendere l'esercizio più gestibile dal punto di vista modellistico, sono stati inseriti il

doppio binario (all'epoca esisteva il binario unico) e i sottopassaggi che nella realtà non esistendo impedivano l'attraversamento del piazzale se un lungo espresso o rapido stazionava nella normale fermata. Inoltre il F.V. è stato abbassato di un piano e il M.M. preso a modello è quello della stazione di Pescara Portanuova, dato che il reale era troppo grande e moderno da riprodurre. In conclusione mi sono concesso qualche licenza poetica che nulla a che pretendere sul rispetto perfetto della realtà, mi spiace per qualche purista che storcerà il naso ma fare il copiato 87 volte più piccolo proprio non mi andava! Quindi, ho cercato e cercherò di riprodurre con la massima precisione l'intero piazzale, ovviamente con qualche compromesso dovuto più che altro ad effettive esigenze di esercizio in scala ed alle motivazioni sopra esposte.

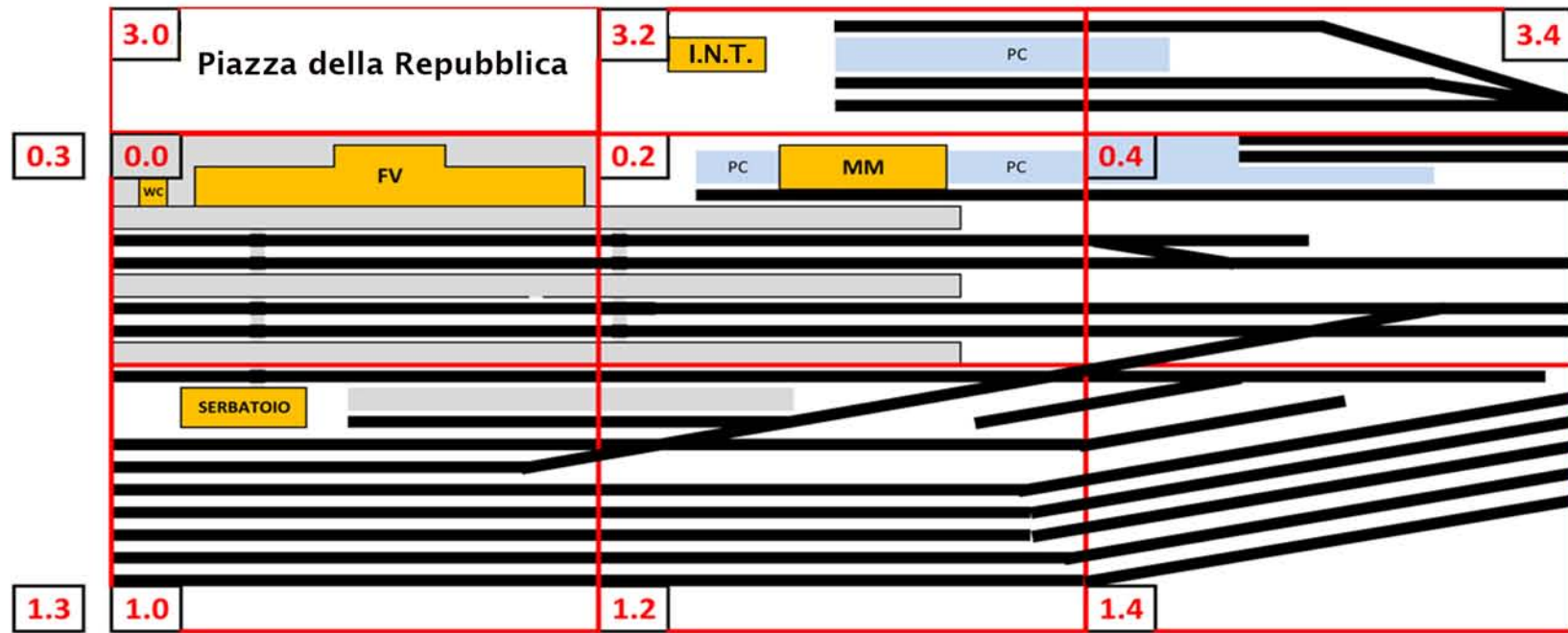
Partendo da questo concetto, le norme F.I.M.F. a cui mi sono ispirato sono state di grande aiuto, e quindi proprio la possibilità di suddividere l'intera area in singoli "lotti" mi ha spinto ad avventurarmi in questo ambizioso progetto. Pianificato il tutto sulla carta decidevo quindi di preoccuparmi in principio della carpenteria, e con l'aiuto di un amico falegname vedevo realizzati una quindicina di moduli in legno compensato, assemblati con cura e precisione. Ovviamente i moduli fanno riferimento alla norma sopracitata quindi la base geometrica è costituita dal classico 120 x 60, che uniti a dovere ed a

progetto concluso porteranno alla realizzazione dell'intera stazione, si spera! In alcuni punti esterni verranno aggiunti dei semimoduli da 120 x 30 per compensare eventuali posizionamenti di binari e fabbricati ubicati al vero "fuori sagoma".

Questo sistema modulare è stato adottato per ovviare a varie esigenze le quali hanno contribuito in fase di progettazione ad andare verso una direzione ben precisa. A monte è stato redatto un PROGETTO DIRETTORE, che racchiude all'interno una pianificazione dettagliata dei vari livelli esecutivi e costruttivi, mantenendo lo scopo principale che è' quello di vedere un giorno questo impianto ricordato ai vari plastici che girano per mostre, fiere, esposizioni ecc. ecc., per cui alle estremità dello stesso saranno realizzati degli opportuni moduli di raccordo (FREMO e FIMF) per interfacciarsi con i plastici degli altri amici ed associazioni sparse sul territorio. Tra l'altro il sistema a moduli risolve i problemi logistici dovuti al trasporto ma soprattutto la maneggevolezza negli eventuali spostamenti è garantita, allo stesso tempo anche lo stoccaggio quando non utilizzato risulta molto più agevole. Altro fondamentale motivo di scelta del sistema a moduli è la praticità di esecuzione. L'idea di realizzare un grande plastico con struttura unica e monolitica, che di fatto ha un inizio ma spesso non ha mai una fine, magari nasce e muore in una stanza per tanti motivi, non mi ha mai allettato. Realizzando singoli moduli si è costretti a rispettare la condizione

imperativa di non iniziare il successivo modulo se non è ultimato il precedente e così via; questo significa che con uno spazio di 120 X 60 a disposizione, il tempo sufficiente a ultimare lo stesso non è infinito come la realizzazione di un grande impianto, è un obiettivo facilmente raggiungibile, quindi in un periodo relativamente breve si riesce ad ultimare un tassello del grande mosaico con grande soddisfazione personale, ma soprattutto si ha qualcosa da mettere immediatamente in funzione, vuoi per fare foto, vuoi per esporre modelli, vuoi per fare esperimenti, insomma per essere soddisfatti subito; inoltre questo concetto mette al riparo da eventuali "cali di desiderio....Modellistici" che porterebbero ad un sicuro abbandono del lavoro. In ogni caso in uno spazio così ridotto si riescono a curare al meglio il dettaglio ed i particolari.

In questa prima pubblicazione verranno esposte le fasi lavorative e le tecniche costruttive adottate per la realizzazione dei primi quattro moduli. Intorno al diorama con il F.V. che costituisce il nucleo centrale, realizzato agli inizi degli anni 90' ed implementato recentemente, si realizza l'intero programma. Denominato convenzionalmente 0.0, è stato ampliato con altri elementi che prendono denominazione secondo lo schema allegato.



MODULO 0.0 F.V. binari 1-2 e 3-4 120 x 60

MODULO 0.2 M.M. binari 1-2 e 3-4 120 x 60

MODULO 3.0 Piazza della Repubblica 30 x 60

MODULO 3.2 Scalo merci e I.N.T. 30 X 60

Oggetto di questa pubblicazione sono i quattro moduli sopra descritti.

Si è scelto di denominare i moduli e creare una partizione secondo la seguente logica:

0.0 nucleo d'origine

0.2., 0.4, 0.6, 0.8 e così via con il numero pari in direzione Sud;

0.1, 0.3, 0.5, 0.7 e così via con il numero dispari in direzione Nord;

1.0, 1.2, 1.4, ecc. indicano la seconda serie di moduli verso Ovest con lo stesso criterio di cui sopra;

3.0, 3.2, 3.4, 3.6 ecc. indicano i semimoduli da 30 x 120 verso Est.

