

Emilio Totaro

PESCARA CENTRALE

Emilio Totaro
PESCARA CENTRALE

Copyright by ATERNUMLANDS - 2014

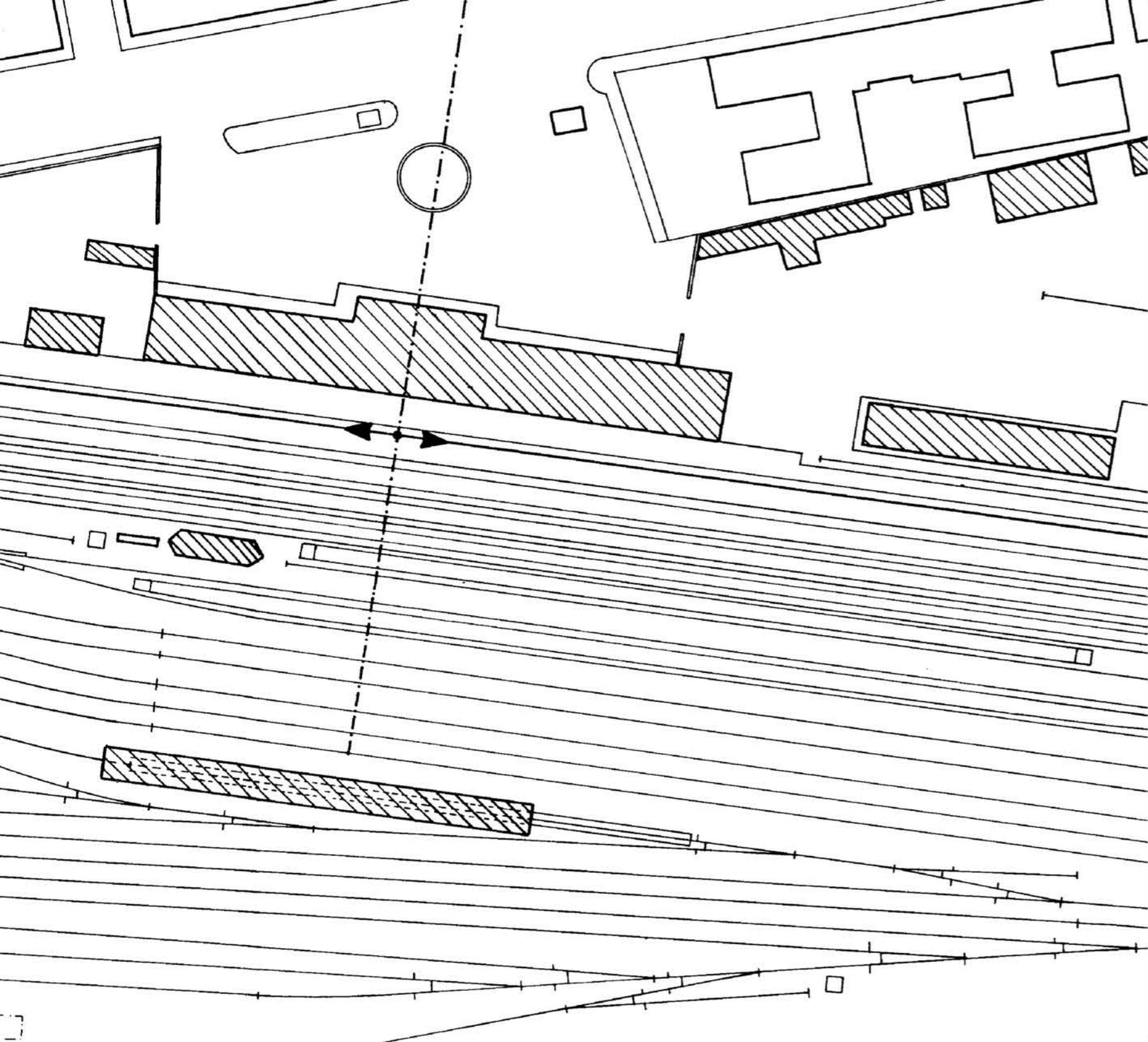
Tutti i diritti riservati
Vietata qualsiasi tipo di riproduzione

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	17
Il Fabbricato Viaggiatori	21
Il Modulo 0.0	27
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 Cusani



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 perché 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 raccoglitore 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.

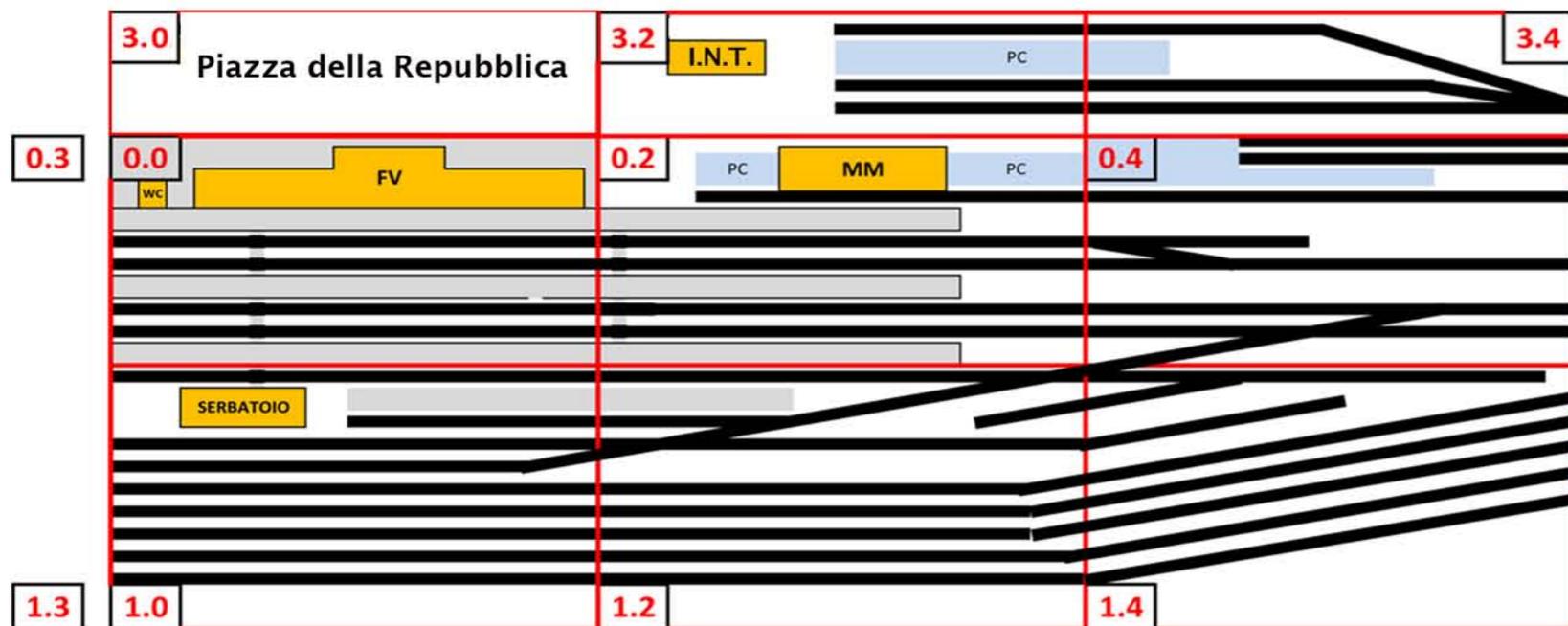
Partendo da questo concetto, le norme F.I.M.F. a cui mi sono ispirato sono state di grande aiuto, e quindi proprio la possibilità di suddividere l'intera area in singoli "lotti" mi ha spinto ad avventurarmi in questo ambizioso progetto. Pianificato il tutto sulla carta decidevo quindi di preoccuparmi 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.





Primi passi

Marzo 1983, *"Un plastico rivoluzionario"* titolava un articolo comparso nell'allora specializzata e futuristica rivista per noi appassionati di treni..... splendida ma purtroppo effimera pubblicazione che terminò la propria storia insieme al suo compianto ideatore Enrico Milan. Una pubblicazione che diede uno scossone al panorama ferroviario in scala, quegli anni si viveva di "manuale dei tracciati" della vecchia Rivarossi, vera autentica Bibbia, un sogno per tanti di noi, ma con concetti ormai superati e relegati al passato. Ed ecco la svolta che con irruenza sconvolse, noi tutti, allora adolescenti, con concetti futuristici ed innovativi.

Citava: "la ferrovia nel suo complesso, e non il solo treno, è il soggetto principale di un plastico, una fusione armonica tra i binari e paesaggio, come nella realtà è avvenuto da tempo.

La maggior parte di coloro che si apprestano a costruire un plastico, ha come prima idea la grandiosità: tanti scambi, stazioni, depositi, "chilometri di binario", ponti, gallerie e chi più ne ha più ne metta. In realtà tutto ciò, per una serie di motivi, difficilmente si realizza, non solo, ma anche chi ha la possibilità di avere spazio, denaro e tempo, sovente pianta tutto lì perché non riesce a vedere "correre" in un tempo ragionevole i convogli sul proprio tracciato!"

La sintesi tecnologica che portò a soddisfare le aspettative dei modellisti più esigenti, si concretizzò con la costruzione di un *"diorama modulare"*, cioè un piccolo impianto che possa avere varie possibilità di impiego e di sviluppo con una tempistica non eccessivamente lunga.

Il sistema modulare aveva tra i suoi obiettivi principali l'abbattimento delle difficoltà più comuni ed appariscenti che si incontravano/incontrano nella realizzazione di un impianto ferroviario e precisamente:

- lo spazio, uno dei più grandi nemici dei plastici, perché come è ovvio, tutto dipende da questo primo elemento;
- l'esigenza di rendere il più reale possibile il movimento dei treni. Non vi è alcun dubbio, infatti, che si debba tener conto di ciò affinché quest'hobby possa creare sempre maggiore interesse;
- il costo, cercando di limitarlo il più possibile, lasciando alla libertà dei singoli la capacità di implementazione, senza però togliere nulla alle possibilità di esercizio.

Quindi da un "diorama base" il progetto prende forma e spunto, attorno ad esso nasce il tracciato e le varie possibilità di espansioni future. Dalla stazione iniziale, possono essere aggiunti in un secondo tempo nuovi moduli, riproducenti tratti di linea, depositi, posti di blocco, passaggi a livello,



ponti, fasci di smistamento, ecc. disponendo i vari moduli consecutivamente, oltre ad un più razionale sfruttamento dello spazio si ha la possibilità di rendere più reale la corsa dei treni, poiché si potranno realizzare parecchi rettilinei e l'effetto della ferrovia che viaggia da punto a punto, creando l'illusione del passaggio di un treno attraverso la molteplicità di paesaggi.

Ulteriore vantaggio del sistema modulare è data dalla possibilità di eseguire la lavorazione dei vari moduli in un locale più idoneo (scantinato, cantina, garage, sottotetto) di quello destinato all'impianto in modo da evitare di sporcare durante le fasi di lavorazione.

Contestualmente a queste splendide pubblicazioni, in quegli anni cominciarono a diffondersi le varie norme fermodellistiche (NEM avanti tutte) ispirate e elaborate secondo precisi ed imperativi principi che davano come risultato all'incirca le stesse condizioni di funzionamento a parità di sicurezza di esercizio in tutte le scale. Le quote dei diversi elementi funzionali furono scelte in modo da poter essere conformi non solo alle esigenze dei modellisti, ma anche alle necessità della produzione fermodellistica industriale. La



combinazione di questa nuova proposta costruttiva associata alle norme NEM, recepite dalla Federazione Italiana Modellisti Ferroviari ed Amici della Ferrovia, fu alla base della realizzazione di questo ambizioso progetto. Dalle riviste (a dire il vero poche all'epoca) del settore fu semplice ricavare ed adattare alle esigenze costruttive i vari disegni, nacquero così i primi fabbricati da inserire nel diorama 0.0, nucleo principale che conta oggi il superamento del quarto di secolo di età!

Realizzato ma non completato fu allocato in comodato d'uso presso il museo fermodellistico del locale Dopolavoro Ferroviario, dove rimase parcheggiato per quasi tre lustri. Riesumato e rientrato tra le mura domestiche Pescara Centrale ha finalmente preso la rincorsa per un lunghissimo viaggio che spero un giorno sfoci nel suo naturale completamento!



Il Fabbricato Viaggiatori

Il manufatto che cerca rappresentare in scala il fabbricato viaggiatori della vecchia Pescara è la copia esatta della Stazione di Vernio, sulla linea direttissima Bologna – Prato – Firenze, ubicata all’imbocco lato Prato della Grande Galleria dell’Appennino.

Il modello fu realizzato quando il progetto PE C. non era nemmeno nelle intenzioni e nei miei pensieri, anzi all’epoca avevo quasi ultimato in maniera molto grossolana una copia del mitico Vignano, tutte le mie risorse erano concentrate su quel lavoro che però non vide mai la fine. Quel plastico, perché tale era, ormai non corrispondeva più agli “elevati standard” proposte dalle varie riviste di modellismo, anche straniere, che cominciarono a creare la cultura di un fermodellismo molto più evoluto e maturo, pertanto prese la via della edmolizione...

Successivamente, un articolo su *“una stazione italiana in perfetta scala HO”* apparso a puntate su una rivista di modellismo fu l’occasione per avere una valida alternativa ai kit Rivarossi Pergine, San Nazario, Dubino ma anche al successivo famoso San Colombano, il quale comunque aveva una corrispondenza al vero niente male per l’epoca.

L’autocostruzione integrale però mi attraeva troppo, la possibilità di avere finalmente un fabbricato dalle tipiche linee architettoniche che rispecchiano quelle di molte altre stazioni delle FS a basso costo era ghiotta, e così armato di tanta pazienza e di tutta la

“tecnologia” costruttiva allora disponibile realizzai questo simpatico fabbricato.

Realizzata interamente in compensato da 2 mm di spessore (oggi sarebbe stata realizzata in forex) e rinforzata da listelli di taglio a sezione quadra. La parte centrale del prospetto lato città presenta un avancorpo che ne renda la costruzione più laboriosa ma ne movimentava lo stile.

Il tetto a padiglione realizzato in compensato con finte capriate di irrigidimento fa da sostegno al manto di tegole realizzate con lastre in plastica riproducenti i classici coppi, i cantonali e le tegole di colmo sono invece realizzate con cartoncino Bristol opportunamente ritagliato e sagomato.

La mazzette delle porte e delle finestre, le cornici e gli stipiti aggettanti, le gronde e tutte le modanature verticali ed orizzontali sono ottenuti da listelli in legno di varie dimensioni, più o meno sagomati, mentre le lesature e le zoccolature sono realizzate con cartoncino Bristol pesante, lo stesso dicasi per le persiane dotate anche dell’imitazione del telaio con sottile profilo in legno. Lo stesso dicasi per gli infissi mentre l’imitazione dei vetri è il classico acetato delle scatole per camicie.



Nasce con alcuni compromessi questo impianto, alcune difformità dovute ad esigenze di esercizio a favore dell'operatività e del "movimento", altre legate invece alla semplificazione dello stato dei luoghi al fine di favorirne la riproduzione in scala; ovvio che si è cercato di semplificare il meno possibile, ma come ho scritto altrove volevo rendere unico questa riproduzione inserendo un tocco personale a favore delle mie necessità.

Trovando utile alla causa il F.V. sopra descritto, dopo la disamina dell'originale, che con la sua imponenza non era facilmente riproducibile, almeno all'epoca, anche per via della mancanza di tavole e disegni utili alla riproduzione, vista la leggera somiglianza dovuta allo stesso modulo di cinque ingressi/finestrature ma con un piano in meno, correva in aiuto anche lo stile simil Liberty che hanno in comune, cominciava a scatenarsi la fantasia.

E proprio il caso di dire: "è nato prima l'uovo o la gallina"? Da questo piccolo manufatto prendo lo spunto per costruirci attorno tutto un plastico, e così fu! Con qualche piccolo ritocco e l'inserimento del grande orologio in sommità ecco pronto il cuore del progetto. Mancavano le due ali laterali, quindi sulla stessa matrice e con la stessa metodologia costruttiva del precedente manufatto si procedeva alla realizzazione dei due corpi di fabbrica adiacenti che completavano l'intero complesso principale. Così si compì il primo compromesso...





Il modulo 0.0

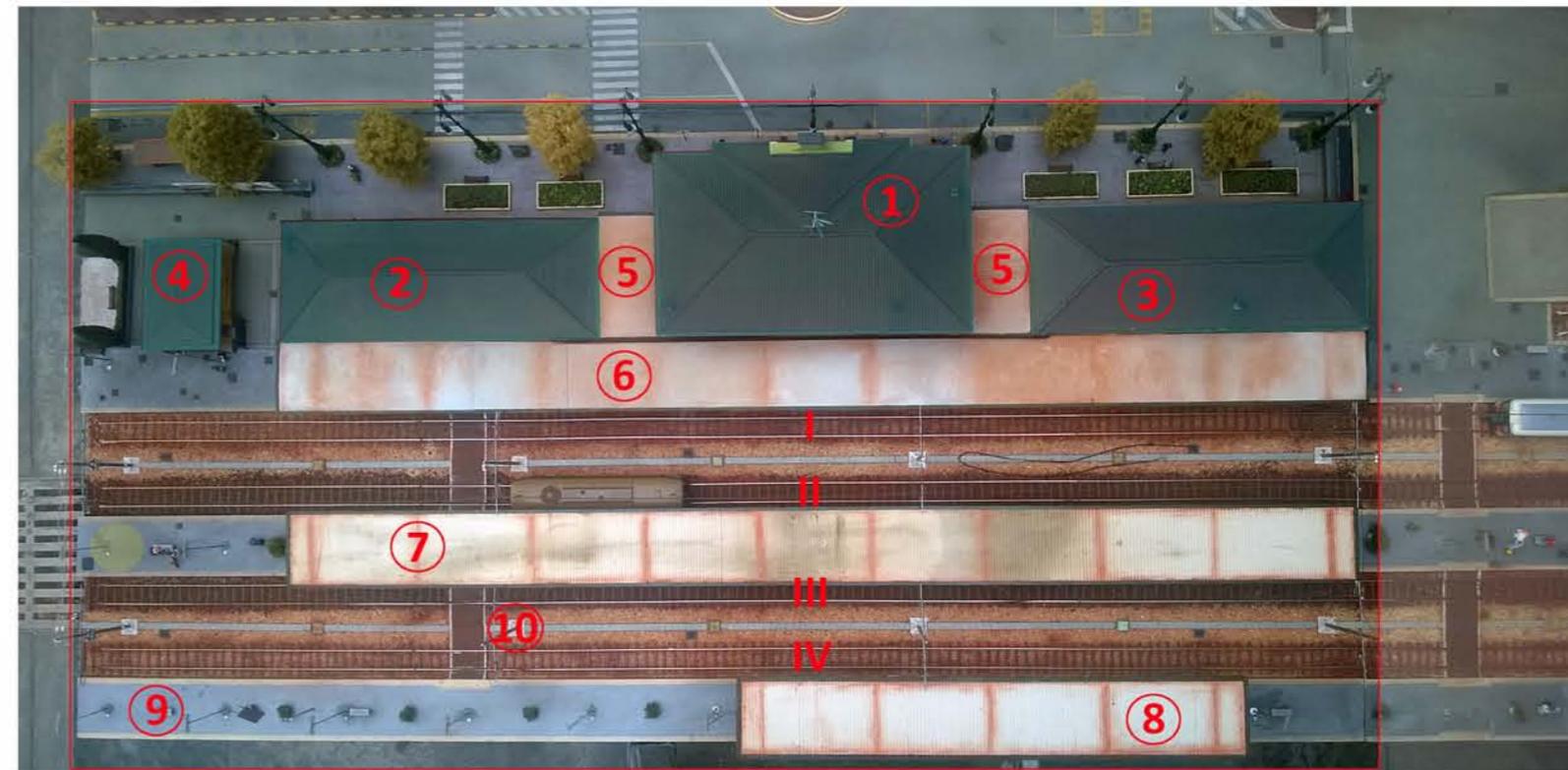
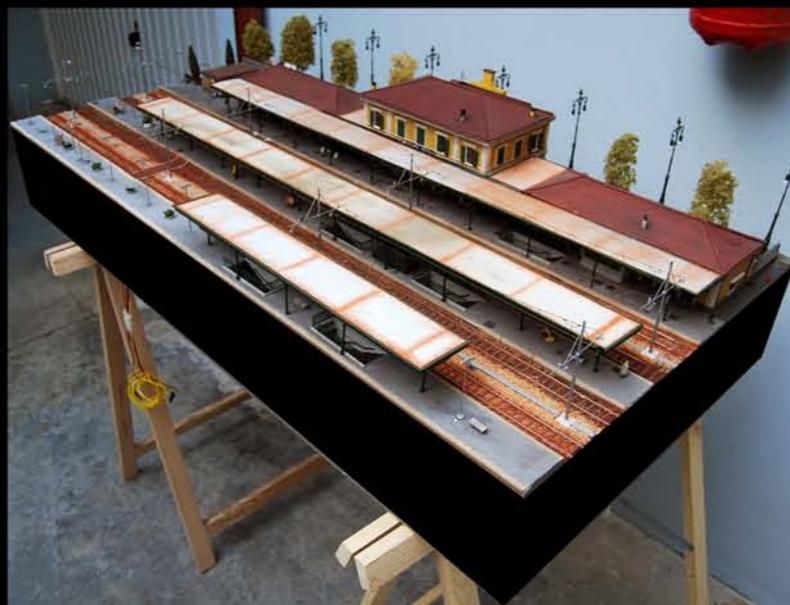
ARMAMENTO I quattro binari passanti, come quasi tutti quelli messi in opera nel resto del diorama completo sono gli affidabili flessibili ROCO cod. 83 (profilato da 2,1 mm), che corrisponde approssimativamente alla rotaia più pesante al vero (tipo UIC da 60 Kg/m). All'epoca della progettazione e della successiva realizzazione del modulo 0.0, l'unica gamma disponibile con facilità e con scelta completa di elementi vari (scambi, incroci, ecc.) in codice 83 era proprio quella della ditta austriaca. Gli impianti di binario esteticamente erano ben riusciti, con un profilo relativamente sottile del fungo della rotaia, che restituiva un aspetto molto raffinato. Nel frattempo i sistemi di binario e la loro proposta economica si è molto affinata ed oggi lo scenario è composto per un realismo assoluto, da un bell'assortimento di varie ditte anche in codice 75 (profilato da 1,9).

Al fine di evitare una tendenza ad avere un passo delle traverse troppo regolare, caratteristica questa dell'armamento delle linee principali ed ottenere quindi un aspetto complessivo più dismesso si è dovuto intervenire sui singoli binari. Quindi prima della posa, tutte le traversine sono state scollegate tra di loro mediante una paziente e lunga azione di cutter, ciò al fine di ottenere un interasse tra le stesse compatibile all'epoca di riferimento, simulando un armamento più leggero ed antiquato. Nel contempo quasi tutti gli spigoli delle traverse sono stati smussati con lama affilata ad imitazione del

logoramento dovuto alla vetustà. Una bella verniciata finale con una tinta bruna per le traverse, e ruggine per le facce esterne delle rotaie ha completato il lavoro. La posa dei binari così artefatti è stata la prima lavorazione apportata sul modulo dopo aver incollato il fondo in sughero da tre mm. Gli stessi sono stati bloccati con colla vinilica direttamente sul supporto. Sull'utilizzo del sughero non si è lesinato, di fatto si è preferito un impiego uniforme sul tutto il modulo evitando l'utilizzazione solo al disotto dei binari.

La massiciata utilizzata è ad imitazione del pietrisco di tipo calcareo (bianco per intenderci) impiegato normalmente fino all'epoca V, sostituito successivamente nella realtà da quello siliceo che vediamo oggi impiegato su tutta la Rete Nazionale. La formazione della massiciata ha visto la luce dopo il montaggio delle banchine, le quali hanno svolto la funzione di cassero e quindi sono state molto utili per delimitare l'area di lavoro. Il sistema classico composto dalla miscela di acqua, colla vinilica e goccia di tensioattivo ha fatto da legante. Il livellamento del pietrisco uniforme, compreso anche tra gli spazi presenti tra i binari contigui, ha fatto in modo di evitare zone più alte rispetto ad altre così come in uso nei piazzali di stazione.

Concepito inizialmente per l'analogico, in fase iniziale le varie rotaie furono dotate di sezionamenti per consentire a vari convogli di stazionare sullo stesso binario; successivamente il digitale invece ha



1- Fabbricato Viaggiatori

2- F.V. ala Nord

3- F.V. ala Sud

4- Servizi igienici

5- Pensiline di accesso

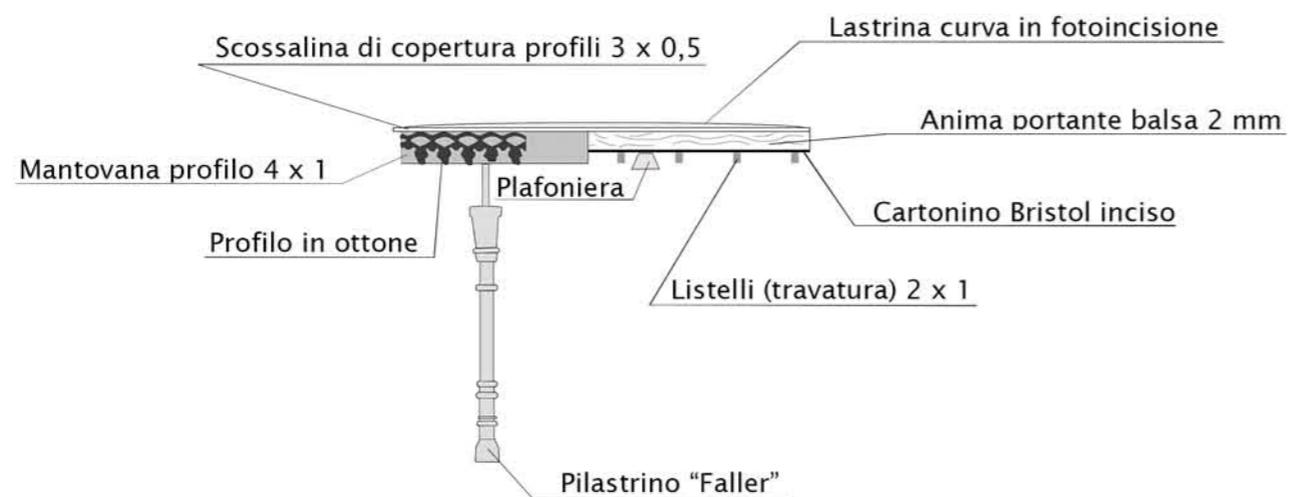
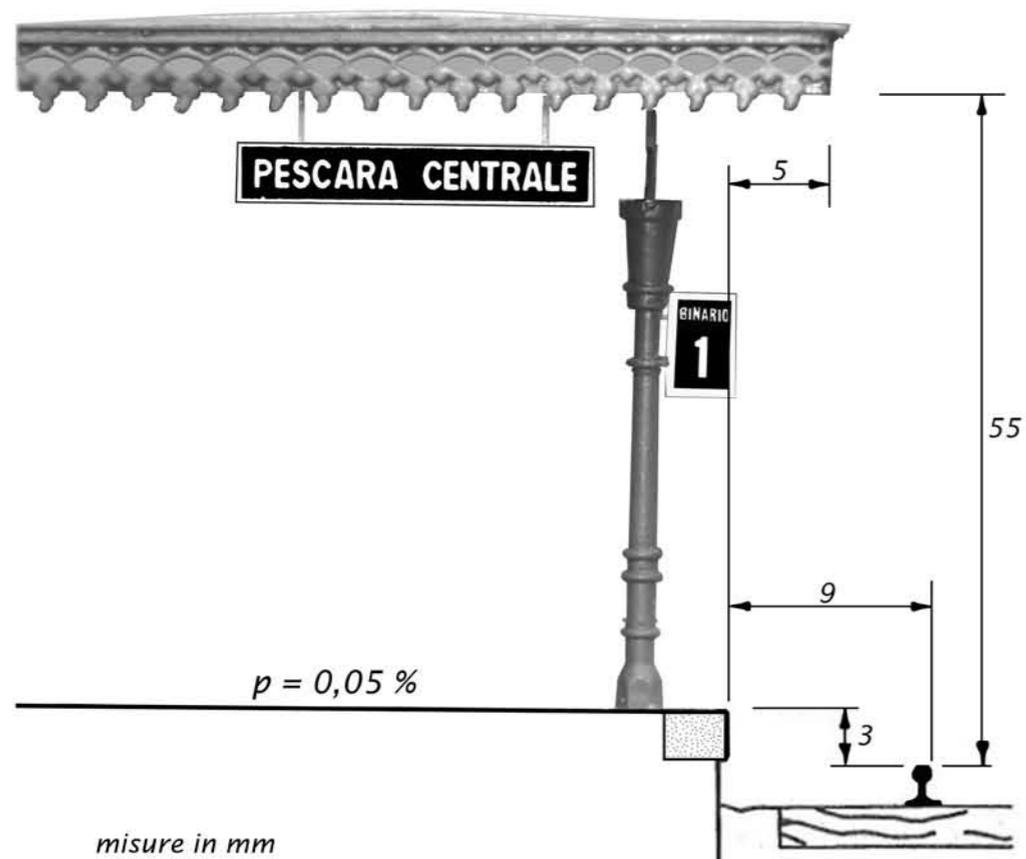
6- Pensilina binario I

7- Pensilina binari II e III

8- Pensilina binari IV e V

9- Banchina binari IV e V

10- Passerelle di servizio



prevalso sulle scelte e tutti i sezionamenti sono stati rimossi, quindi i "tagli" sono stati ripristinati con fusioni di stagno ricreando la continuità del circuito. Al fine di avere una distribuzione di corrente capillare e continua, ogni 100 cm circa, da entrambe le facce esterne dei funghi delle rotaie si dipartono dei sottili fili in ferro che vanno ad allacciarsi ad una rete dorsale posta sottopancia, la quale corre lungo tutto l'impianto.

L'invecchiamento della massiciata non è identico per tutti i binari. Normalmente quasi tutto il pietrisco conserva la sua colorazione d'origine con un piccolo viraggio tendente al grigio (sporco leggero); nei binari 2-3 di transito e corretto tracciato a causa della polvere dei freni si è preferito invece utilizzare una colorazione bruna di base trattata successivamente con polveri colorate di varie gradazioni e tonalità. Nelle zone invece dove sostano frequente locomotive ed automotrici si è provveduto a lordare con spruzzi di inchiostro nero di china, vernice opaca e lucida sempre nera ad imitare le aree cosparse di grasso.

MARCIAPIEDI. Sono lastre in fotoincisione realizzate da MFAL, sia quelli ridossati al F.V. sia quelli interbinario; posate su una base in legno di balsa atta a garantire oltre una presa sicura anche un corretto allineamento dei singoli moduli (20 cm circa) e dei relativi incastri. Una mano di Primer di fondo e successiva verniciatura con tinta acrilica

restituiscono il colore grigio delle tipiche mattonelle in catrame, i cordoli invece utilizzano una tinta crema a simulare il travertino bocciardato. A completamento della scena vi sono panchine autoconstruite in legno, fioriere di varie dimensioni, carrelli portabagagli in metallo e non, i classici lampioni a cetra garantiscono l'illuminazione notturna e per finire le paline in metallo con le tabelle per l'indicazione dei binari con in sommità gli altoparlanti per gli annunci sono sparpagliati in buon numero nel piazzale. Il tutto è arricchito da chiusini riportati di vario tipo sempre di MFAL. Gli attraversamenti in fotoincisione imitano quelli reali in legno con dotazione delle strisce bianche di sicurezza.

PENSILINE Per queste componenti il discorso è diverso, si tratta di autoconstruzione integrale. I pilastrini sono in ottone realizzati al tornio sul prototipo di un campione Faller, furono realizzati tanti anni fa e mi sarebbe dispiaciuto non utilizzarli; le tettoie stesse hanno l'anima in compensato da 2 mm e ricoperte sopra e sotto da cartoncino Bristol inciso per dare il senso della gregatura delle lamiere; la struttura al vero in acciaio che compone le travature sull'intradosso è realizzata con vari profili ad H in ottone; le guarnizioni sulle mantovane sono delle cornici in ottone rubate al modellismo navale; vari listelli in legno completano le grondaie, scossaline ed altro.

Le pensiline MFAL estremamente belle che rispecchiano perfettamente quelle vere hanno ispirato il lavoro, ma qui di contro si è cercato di riprodurre un tipo leggermente diverso di cui era dotata la vecchia stazione di Pescara Centrale prima della II guerra mondiale. La scelta è stata anche dettata da motivi economici in quanto quelle realizzate per questo diorama sviluppano complessivamente circa 2,50 metri, quindi utilizzare quelle di produzione commerciale/artigianale avrebbe decisamente fatto accrescere i costi in maniera esponenziale. Nelle foto che riproducono il modello la verniciatura in verde è provvisoria, resta da effettuare l'invecchiamento e la mano finale di opacizzante

IL FABBRICATO VIAGGIATORI. Realizzato con tre corpi di fabbrica distinti ed uniti visivamente unicamente dalle pensiline di accesso ai binari. Nell'edificio centrale, al piano terra trovano posto i classici locali destinati al servizio del pubblico viaggiante, quindi un ampio atrio ci accoglie entrando dalla prospiciente Piazza della Repubblica, ed oltre la classica edicola varie aperture di passaggio ci separano dai locali di seguito descritti:

- Biglietteria
- Sala attesa prima classe
- Sala attesa seconda classe
- Deposito bagagli
- Archivio

- Segreteria
- Schedario
- Vano scala

Ovviamente da quest'ultimo si accede ai piani superiori ove troviamo alcuni alloggi ed uffici amministrativi interdetti al pubblico.

Nel corpo di fabbrica posto a Nord sono ubicati invece:

Il Ristorante "Leon D'Oro", in memoria di un prestigioso luogo di ristoro ormai scomparso e ben ricordato dai meno giovani; anche qui una piccola licenza poetica con la creazione di un "falso", di fatto nella realtà in quei locali vi era il "Caffè Ristorante "MELANI", citato anche da Luigi Pirandello nella novella "NOTTE":

Alla fine il treno si fermò alla stazione di Castellamare Adriatico.

Per altri venti minuti di cammino, gli toccava aspettare più di cinque ore in quella stazione. Era la sorte dei viaggiatori che arrivavano con quel treno notturno da Roma e dovevano proseguire per le linee d'Ancona o di Foggia.

Meno male che, nella stazione, c'era il caffè aperto tutta la notte, ampio, ben illuminato, con le tavole apparecchiate, nella cui luce e nel cui movimento si poteva in qualche modo ingannar l'ozio e la tristezza della lunga attesa. Ma erano dipinti sui visi gonfi,



pallidi, sudici e sbattuti dei viaggiatori una tetra ambascia, un fastidio opprimente, un'agra nausea della vita che, lontana dai consueti affetti, fuor della traccia delle abitudini, si scopriva a tutti vacua, stolta, incresciosa.

- All'interno del ristorante e con affaccio sui binari troviamo il bar/tabacchi;

di fianco:

- Ufficio Capo Stazione Titolare;
- Segreteria Capo Stazione e relativo archivio;
- Ufficio Materiale Rotabile e relativo archivio;

Infine, nell'ala Sud trovano posto altri importanti servizi:

- Primo su tutti l'ufficio movimento con la sala A.C.E.I. ed un'altra vano adibito a schedario;
- Ufficio Capo Gestione;
- Ufficio Personale Viaggiante e relativi servizi;
- Infine l'Ufficio Posta Ferroviaria

FABBRICATO BAGNI. Sull'estremo del lato Nord del modulo troviamo un tipico fabbricato a pianta rettangolare adibito a servizi igienici. Ingressi separati per donne ed uomini hanno annesso anche un piccolo magazzino. Realizzazione in plasticard per le pareti, lastre di tegole per la copertura e legno di balsa inciso per le porte. Un paravento in fotoincisione a copertura dell'ingresso "uomini" completa l'edificio.



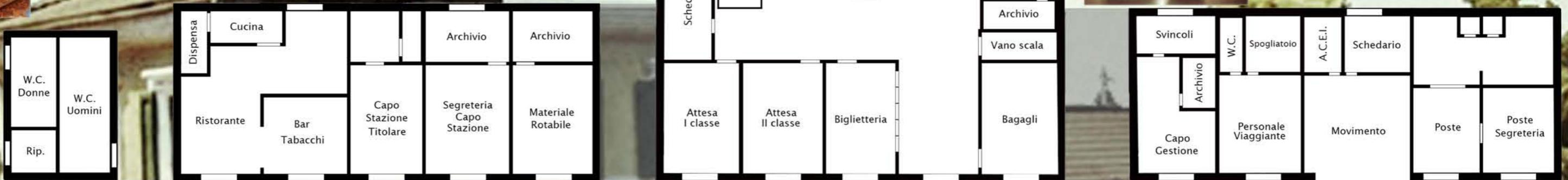
FABBRICATO bagni in forex



ARREDO URBANO



SOTTOPASSAGGIO ai binari realmente collegato. RINGHIERE in fotoincisione



BAGNI uomini e donne con paravento metallico in stile Liberty



PORTATABELLE di percorrenza in metallo



PENSILINE stile Liberty autoconstruite in legno, cartoncino e ottone complete di illuminazione

58

62

58

62

58



MARCIAPIEDI in fotoincisione con scivoli per attraversamento



BINARI codice 83



CUNICOLI passacavi e pozzetti

FIORIERE in resina TABELLE indicatrici autoconstruite



PASSARELLA attraversamento ai binari in fotoincisione



PALI LINEA AEREA in metallo e catenaria in fotoincisione