

## **Città in crescita e .... Ristrutturazioni**

Ovvero come riutilizzare *modelli* già considerati *persi*

Irene Trabattoni

### **Premessa**

Il mio amico Paolo, tempo fa, espresse il desiderio di partecipare alle mostre organizzate dal Gruppo Italo Briano con pannelli riproducenti una cittadina dotata di una linea tranviaria di tipo interurbano collegante la stazione di Irene Cristophori (vedi IT n. 252) con una località decentrata su futuri pannelli, create un certo traffico turistico ma non in misura tale da giustificare nemmeno una fermata impresenziata della linea ferroviaria principale.

La proposta, programmata su 3 pannelli, fu accolta alle consuete condizioni, ossia che moduli e materiali fossero opera di aderenti al Gruppo, onde invogliare questi ultimi a mettere in pratica quanto imparato partecipando ai Corsi di modellismo tenuti gratuitamente dal GIB.

Il risultato è stato presentato nello stand ETR all'Hobby Model Expo di Novegro 2003 quale complemento cittadino alla sopracitata stazione di testa. E' questo il motivo che ci porta a darne una veloce descrizione.



Capolinea

Paolo è noto per essere il fondatore e Segretario dell'ACT, Associazione Culturale Trasporti –Gli amici del Tram- il cui archivio è fonte inesauribile di documentazione filo-ferro-tranviaria; e come tale si è subito dato da fare per riprodurre le varie situazioni che possono presentarsi in una cittadina attraversata da binari tranviari: ecco quindi sorgere sul primo modulo, in sede propria e nella piazza della stazione per un agevole interscambio dei passeggeri, un capolinea completo di pensiline per proteggere gli utenti da intemperie o solleone, nonché biglietteria e panchine mentre un binario di raddoppio è atto a consentire lo stazionamento di una seconda motrice.



Il corso

Da qui la linea, dopo aver attraversato l'aiuola con funzione di rotatoria al centro della piazza, si immette sul secondo modulo, in sede riservata al centro dello spartitraffico, e percorre la via principale del paese per poi piegare verso l'esterno, su sede promiscua, onde consentire una fermata con eventuale incrocio di una vettura discendente.

Il percorso è stato progettato in modo speculare onde permettere l'inserimento del terzo modulo sia a destra sia a sinistra del complesso, secondo le esigenze di disposizione dei pannelli ferroviari ai quali si abbina.



Il Deposito

Sul 3° modulo, dopo il raddoppio per l'incrocio, mentre il binario principale continua verso la località turistica – meta dei viaggiatori interurbani- uno scambio immette nel Deposito tranviario, dotato di vari binari, di due capannoni, di cui il più antico - ormai in disuso come rimessa per i tram- è ora utilizzato per veicoli gommati di servizio, magazzini e uffici; il complesso ha architettura ispirata al vero ossia ricalca le linee della vecchia rimessa a vapore della STEL a Vimercate, stile anni '20, ora demolita e sostituita da quella per i tram elettrici.

Tutti gli impianti urbani (spartitraffico, marciapiedi e muretti) e gli arredi sono stati realizzati da Paolo con carton-piùma e stucco per gli intonaci, mentre per la linea aerea, in corso di finitura, sono previsti vecchi pali Lima con la mensola opportunamente modificata o i più robusti Rivarossi, ancora reperibili nei mercatini, privati dell'ingombrante tubetto di incastro per la linea di contatto. Anche i fabbricati entro la cinta del deposito tranviario sono opera di Pagnoni sulla base di fotografie e ricordi della realtà.



Piazzale di carico e mezzi accantonati.

Gli altri edifici cittadini sono opera mia, alcuni già descritti nel n. 233 del gennaio 2002 di IT pag. 40-45, uno ristrutturato ed altri nuovi, sempre di ispirazione “Milano dei Navigli” ma più o meno adattati nelle misure per renderli più flessibili nell’inserimento nei pannelli modulari a norme FIMF.

La tecnica è la solita: disegno, fotocopia incollata sul cartoncino e ritaglio; l’edificio in ristrutturazione merita invece qualche parola in più.

L’edificio in ristrutturazione merita due parole in più.

## Ristrutturazione edilizia

A tutti voi sarà certamente capitato di imbattersi per strada in lunghe gallerie di ponteggi, ostruenti spesso il marciapiede, abbarbicati ai muri delle case e protesi verso il cielo come novella edera d'acciaio. E la sensazione opprimente che qualcosa possa caderti in testa probabilmente vi avrà fatto passare sul lato opposto della strada.



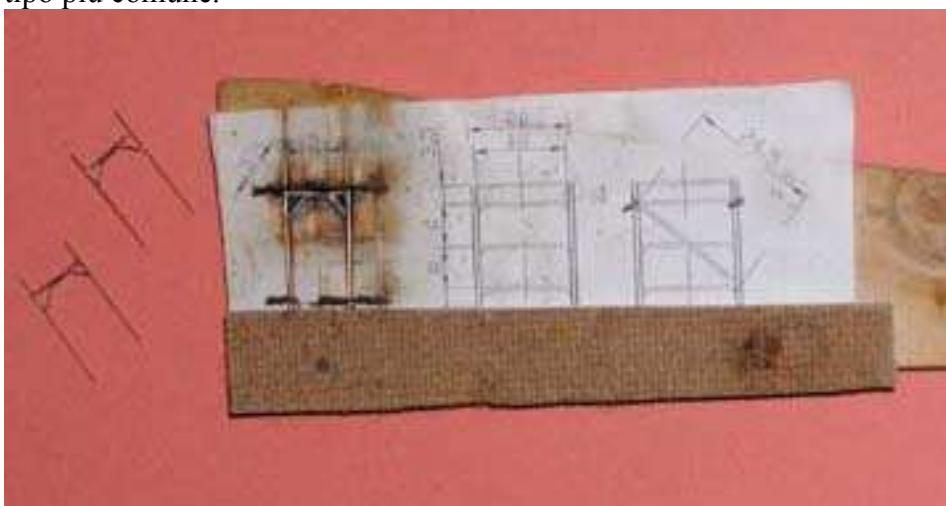
Casello ferroviario in ristrutturazione accanto alla vecchia linea FS, ormai dimessa, a Pian di Poma alla estrema periferia di Sanremo (agosto 2002). Nella seconda foto esempio di pubblicità coprente integralmente un ponteggio (Milano, Naviglio Grande).

Da qui un tempo si vedevano impalcature, operai e stato dei lavori: oggi si tende invece a fasciare le opere con retine leggere o ad utilizzare i ponteggi, opera più costosa, per pubblicità altamente remunerativa e coprente spesso l'intera facciata dello stabile.

Proprio questa "copertura" mi ha fatto sorgere l'idea di come riutilizzare un fabbricato da me costruito anni fa ed esposto su un vecchio diorama (vedi IT n. 172 giugno 1996) che, depositato presso terzi, fu restituito, tramite un gruppo fermodellistico del milanese, abbondantemente cosparso d'olio forse per evitare che il cartoncino ..... arrugginisse.

Lo stato dell'immobile era talmente pietoso da rendere conveniente più la demolizione che non una ristrutturazione ma il noto genio italico si manifesta proprio nelle situazioni più critiche: perché non coprire con un bel ponteggio almeno le parti rovinate più appariscenti?

Dopo aver messo il manufatto a sgocciolare per oltre sei mesi (l'olio era del tipo ad alta viscosità) mio marito si è armato di carta, matita e metro ed è partito alla ricerca di impalcature in opera del tipo più comune.



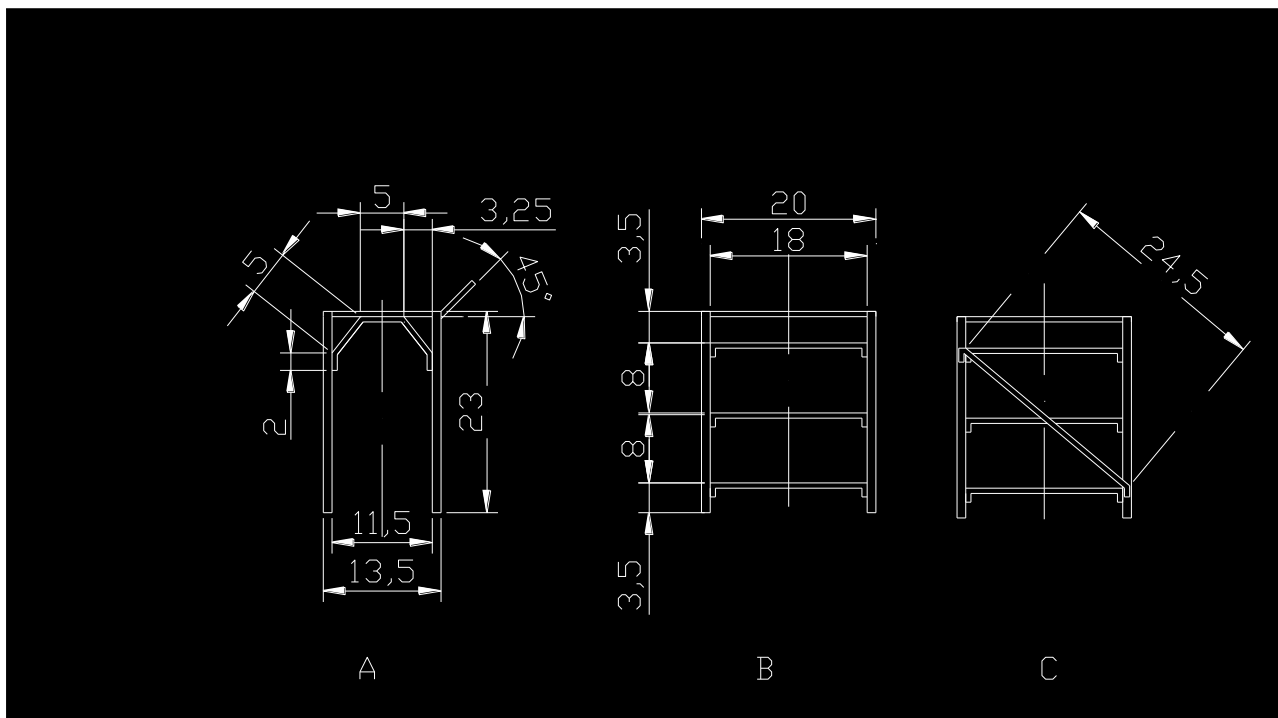
La dima col ponteggio standard.

Approntare un disegno in scala, incollarlo su una tavoletta di compensato e trarne una dima piantandovi dei chiodini senza testa nei punti dove era necessario mantenere i pezzi in squadra è stato un gioco da ragazzi; così pure realizzare il ponteggio standard per verificarne l'impatto visivo in scala 1:87.

Dopodiché è accaduto quello che temevo: mi sono vista consegnare prototipo e i soliti rotoli di ottone crudo  $\phi$  1 mm e bronzo fosforoso  $\phi$  0,6 e 0,3, che ormai dimorano da anni a casa mia, con una frase sibillina "quale magùtt e magnan non sarebbe più opportuno che continuassi tu?".

Alta considerazione per le *specializzazioni di muratore e stagnino* guadagnatemi o delega ai lavori ripetitivi? Ai posteri l'ormai abusata ardua sentenza.

Fortunatamente il lavoro è risultato facile: una volta deciso per quanti piani, compreso il pianoterra, si desidera realizzare il ponteggio si tagliano spezzoni di filo  $\phi$  1 mm lunghi mm [23 moltiplicato per il numero-piani] in numero di 4 per la prima colonna di ponteggio più 2 per ognuna delle successive. Il numero delle colonne dei ponteggi è ovviamente in relazione alla lunghezza dell'edificio interessato ai restauri (ossia lunghezza in mm diviso modulo di 20 mm).



Ad esclusione dei suddetti elementi verticali tutti gli altri orizzontali si tagliano dal filo  $\phi$  0,6 mm: le misure del disegno non sono tassative poiché nella realtà variano alquanto (ad esempio, per fare gli elementi di supporto del tavolato io ho trovato comodo utilizzare come dima la larghezza di circa 5 mm dei becchi delle pinze piuttosto che misurare ogni volta il pezzo da piegare). Per gli elementi orizzontali da 20 mm conviene usare spezzoni di filo lunghi quanto la loro somma ossia lunghi quanto il fabbricato.

La costruzione sulla dima è veloce: si inseriscono gli spezzoni da 1 mm nella dima A a partire da quota zero; su questi si saldano i supporti orizzontali da 11,5 mm e successivamente i sottostanti rinforzi. Poi si sfilia il tutto dai chiodi (che è bene siano di ferro acciaiioso, ossidati o unti per evitare che si saldino con i ponteggi) e lo si sposta di 23 mm verso il basso onde procedere con la seconda sopraelevazione. E così via. Al termine, tutti gli elementi A si congiungono con gli spezzoni

orizzontali B; si finisce il lavoro con i tiranti obliqui C in filo da 0,3 mm, previsti dalla normativa in materia antinfortunistica.



Risultato finale: ponteggi e pubblicità coprente.

Ricordo che per saldare diversi pezzi nello stesso punto è bene che la zona di saldatura risulti ben pulita e brillante onde non doverla scaldare troppo a lungo con conseguente dissaldatura dei pezzi precedenti.

Oggi giorno si usa disporre, in genere al primo piano, anche impalcature sporgenti e oblique atte a trattenere eventuali calcinacci in caduta dai piani superiori: la cosa può essere riprodotta allungando a una ventina di millimetri gli elementi da 11,5 mm dei moduli a piano terra: la sporgenza verrà piegata a 45° evitando così di dover saldare un elemento obliquo apposito.

A questo punto una spruzzata di vernice color ruggine (Mo-lak LL 016 “rust”) darà un’idea di vissuto all’intera opera.

Sugli elementi da 11,5 mm di tutti i piani (e sulle sporgenze a 45° del piano terra) si poseranno poi dei listelli di legno secondo disponibilità (comunque di spessore inferiore a 0,6 mm) incollandoli con colla a due componenti (comodissima quella che fa presa in 5-6 minuti, come il Pattex Bi-forte o l’Extreme della Henkel).

Per la pubblicità coprente conviene creare un cartoncino della misura desiderata, incollargli sui bordi 4 striscette –sempre di cartoncino- per imitare la cornice e applicarci all’interno la foto della pubblicità preferita reperita da riviste o fotografata su cartelloni stradali.

Il ponteggio è finito e va fissato in posizione ancorandolo alle pareti del fabbricato con occhielli di filo da 0,3; se si dispone di una pinza a fustella di 2-3 mm di diametro si possono ricavare dei piccoli dischi, di cartoncino o polistirene sottile, da posizionare alla base dei ponteggi imitando i

piedini regolabili degli stessi (in mancanza potete usare i dischetti di cartoncino che rimangono nel serbatoio delle macchinette perforatrici quando in ufficio si creano i doppi fori nei divisori per raccoglitori: così tutto viene riutilizzato!).

E se i ponteggi non dovessero risultare bene in piano, o per preservare l'asfalto del marciapiede, possono sempre essere aggiunte –sotto i piedini- delle assicelle di legno (o strisce di cartoncino nel nostro caso) come nella realtà.



Scenetta del sollevamento di un elemento di ponteggio: l'olio che ha impregnato il cartoncino ha contribuito egregiamente a dare il senso del degrado e vetustà dello stabile.

E per creare una scenetta di lavoro si può aggiungere un ferro forgiato a gru per il sollevamento dei ponteggi o altri piccoli carichi.

In questo semplice modo un caseggiato –da considerare perduto ma che mi ricordava tempi piacevoli- è risorto, novella Araba Fenice, dalle sue stesse ceneri.