

# 18 anni da DCO

*Fabio Genua*

Questa è la storia di una tratta ferroviaria particolare, della quale sono il DCO da oltre 18 lunghi anni: la “Gardesio-Nevio Lago e ritorno”. In tutto questo periodo ho potuto operare, ininterrottamente, spaziando tra Nevio Lago, Valdosso, Gardesio Darsena, Molinetto e Gardesio Centrale a cui è collegato il deposito di Santo Stefano. Dire che questa “ferrovia” la conosco palmo a palmo è riduttivo. Ogni singola traversina, ogni scambio, marciapiede di stazione, segnale di prima categoria o di avviso, ogni vettura, carro o locomotore che la percorrono settimanalmente mi scorrono nelle vene e di fatto sublimano quel sogno che quasi ogni bambino, tra i 5 e i 10 anni, possiede: avere un grande plastico ferroviario tutto per se con il quale giocare.

## Il primo incontro

A metà degli anni Novanta frequentavo il Dopolavoro Ferroviario di Torino e il suo grande plastico costruito tra gli anni 60 e 70, funzionante con il sistema Märklin a corrente alternata. Non che mi trovassi male con gli amici del DLF tuttavia quei locomotori e quelle carrozze tedesche non li trovavo famigliari. A casa avevo del materiale FS marcato Lima e Rivarossi ma pensare di farli circolare stabilmente sul grande plastico Märklin era quasi impossibile. Fu così che l'amico e socio del DLF Giorgio, signore gentile e dai modi eleganti, nella primavera del 1998 mi disse: “ti devo portare in via Assarotti, dove c'è la sede di Arcamodellismo, il cui plastico è tutto in corrente continua e lì potrai far circolare i tuoi treni”. Il plastico in questione lo avevo già visto durante le mostre che il Club organizzava, già a quei tempi da oltre venti anni, durante il ponte dei Santi. Ma non erano certo dieci minuti, una volta all'anno, a poter acquietare il mio desiderio di veder circolare treni italiani in scala H0. Andammo quindi insieme un giovedì sera di inizio estate e conobbi, in quella circostanza, Beppe, Aldo e Marco. Mi furono presentati come l'élite del Club, ovvero Segretario, Presidente e Capogruppo. Giorgio mi disse di portare qualche treno da “far girare” e così mi presentai con una busta dentro la

quale trovavano posto un locomotore Lima (una E424) e due vetture a pianale ribassato, sempre Lima, ancora in scala 1/100. Beppe mi introdusse quindi nella stanza del plastico e mi fece vedere come “funzionava” la stazione di Nevio Lago. Le sue spiegazioni erano sintetiche ma molto chiare ed efficaci tant’è che pensai: “mi sembra proprio semplice, forse starò tralasciando la parte più complicata visto che sono appena arrivato”. Invece era davvero facile e dopo pochi minuti feci il mio primo viaggio tra Nevio Lago e Valdosso. Al momento dei saluti chiesi se, per caso, potevo tornare la settimana successiva e Marco mi rispose che non ci sarebbero stati problemi ma che, se avessi voluto continuare a frequentare Arcamodellismo anche nel 1999, avrei dovuto fare la tessera associativa. Ringraziai e fra me e me pensai: “1999? Questi signori non hanno capito che mi dovranno sopportare per molto più tempo”!

### Come si sviluppa il plastico Gardesio

Già nei primi mesi di frequentazioni presi dimestichezza con l’intero impianto. All’epoca non tutte le rotaie erano fruibili e alcune interruzioni non permettevano, ad esempio, di utilizzare i binari centrali della stazione principale. Iniziai così a sperimentare piccole malizie che mi permisero di aggirare i guasti temporanei e che, alcuni anni dopo, mi tornarono utili per gestire il plastico come un vero e proprio impianto digitale nonostante sia tutto elettromeccanico e, in conseguenza, analogico. Le varie tratte sono manovrate da tre principali punti di controllo in corrispondenza delle tre stazioni principali: Gardesio, Valdosso e Nevio Lago.

### *Gardesio*

È il più importante ed al tempo stesso il più complesso, capace di gestire tutto il traffico dalla stazione di Gardesio fino al Bivio Porta su una linea a doppio binario banalizzato, con diramazione verso la vecchia linea “Darsena”, l’anello di ritorno “Novara”, la stazione sotterranea di tipo metropolitano, la fermata di Molinetto da cui si origina il raccordo industriale, la stazione di testa di Gardesio e l’adiacente deposito di Santo Stefano.

## Valdosso

Si tratta della stazione centrale dell'impianto, e fra tutte è quella che si trova alla "quota" più elevata. Da Valdosso si origina una ipotetica linea internazionale diretta in Svizzera attraverso un tunnel a due binari destinati a fungere da "cappio" di ritorno e riportare il treno, che percorre la galleria, a girarsi su se stesso e riprendere la corsa sul nostro grande plastico. A Valdosso arriva anche la linea proveniente da Gardesio che dal Bivio Porta diventa a binario unico. Questo snodo centrale, di rilevanza fondamentale per la circolazione sul plastico, è oggetto di importanti lavori di ammodernamento del circuito, i quali permetteranno alla stazione di aumentare la propria capacità del 33% del volume di traffico da e per Gardesio. Valdosso ha giurisdizione sul proseguimento della linea, sempre a binario unico, diretta a Nevio Lago fino a metà del tunnel denominato Monticello ove inizia la tratta di competenza di Nevio Lago.

## Nevio Lago

È la seconda stazione, per importanza, dell'impianto e il naturale capolinea della nostra corsa sul plastico. A differenza della stazione di Gardesio qui abbiamo la possibilità di fruire di quattro binari passanti che si tuffano sotto il borgo di Nevio dove, una complicata trama di scambi in galleria permette ai convogli di percorrere molti metri di binario fino ad invertire la marcia e ripresentarsi a Nevio Lago con il locomotore sempre in testa. Saremo quindi pronti a tornare, a tempo debito, verso Gardesio. Il punto di controllo di Nevio Lago è in grado di gestire anche un raddoppio che si trova in galleria e il raccordo definito Or-Te (Origine e Termine), binario sul quale è possibile inserire i convogli per immetterli sul plastico.

## Da Gardesio al Bivio Porta

La tratta ferroviaria si origina dalla stazione di Gardesio, impianto di "testa" dotato di 4 binari centrali e due laterali, uno dei quali adibito al solo traffico postale. Sui marciapiedi di Gardesio possono trovare posto convogli fino ad un massimo di 6 vetture di tipo X, Z o Gran Comfort più il locomotore adibito alla trazione. Lasciando la stazione alle nostre spalle possiamo immetterci in piena linea oppure

raggiungere il Deposito Locomotive di Santo Stefano. Quest'ultimo è dotato di due rimesse, una per la trazione diesel (ex trazione a vapore) ed una per la trazione elettrica. È anche provvisto di due lunghe aste di manovra dove interi convogli possono essere ricoverati provenienti dalla stazione di testa. Proseguendo il viaggio in piena linea, dopo aver percorso in discesa la galleria Gardesio, raggiungiamo la piccola fermata di Molinetto, nella zona industriale del nostro impianto. Molinetto è dotata del semplice binario di corsa più un tronchino di salvamento ed un binario tronco in grado di accogliere dei brevi convogli reversibili. Da Molinetto, attraverso il "trivio" Arata possiamo impegnare la linea passante con i classici due binari di corsa, ciascuno per senso di marcia, oppure imboccare la linea a binario unico denominata Darsena. Attraverso quest'ultima raggiungiamo la fermata sotterranea di "Gardesio Darsena", punto di interscambio con il servizio tramviario.



Unica immagine esistente della fermata sotterranea Gardesio Darsena

Lasciata la fermata alle nostre spalle la linea Darsena si ricongiunge al passante in galleria al cui termine sbuchiamo nella zona dei “tre ponti” e ci attestiamo al Bivio Porta, snodo cruciale del nostro plastico. Da qui in avanti il binario diventa unico e rimarrà tale per quasi tutto il resto dell’impianto.

### Da Bivio Porta a Valdosso e Nevio Lago

Poco prima dell’imbocco in galleria sotto il Monte Magno i due binari confluiscono in uno scambio percorribile a 60Km/h sul ramo deviato. Dopo un breve rettifilo, ancora all’aperto, ci tuffiamo nel lungo doppio elicoidale, sempre sotto il Monte Magno, che ci porterà in quota ovvero fino alla stazione internazionale di Valdosso. Poco prima dell’uscita, alcuni lavori propedeutici sono già stati realizzati all’interno del tunnel in vista di un futuro, nonché difficoltoso, raddoppio in galleria tant’è che l’ultimo pezzo è già stato raddoppiato. Arrivati a Valdosso uno spettacolare tratto pianeggiante, diviso in due dalla galleria sotto il paese di San Filippo al Sole, ci permette di viaggiare fra ponti a travata metallica, un laghetto prealpino dall’acqua di un chiarissimo azzurro ed un tratto tortuoso costeggiante una pianura arricchita da una tipica fattoria con animali brulicanti, campi di grano, frutteti ed un trattore manovrato dal fattore al lavoro in una tipica giornata di campagna. Il segnale a tre luci posto poco prima della galleria Monticello ci preannuncia il successivo arrivo nella grande stazione di Nevio Lago, il cui fabbricato è un tipico esempio dell’architettura del ventennio, naturale capolinea della nostra linea ferroviaria.

### Le immagini della micro telecamera

La bellezza di questo grande plastico consiste nella enorme varietà di itinerari che si possono percorrere, simulando incroci, precedenza, lunghe soste o passaggi a gran velocità. I meriti di chi lo ha progettato e poi realizzato più di 30 anni fa sono evidenti: l’accuratezza del paesaggio, in alcuni punti assolutamente aderente ad un grande diorama, permette ai convogli di immergersi completamente fra ponti, gallerie, strade, vallate e boschi come se stessimo percorrendo una reale ferrovia del nostro bel Paese. La perfetta posa del binario e gli scambi continuamente mantenuti impediscono quasi del tutto sviamenti e permettono ai convogli di procedere a velocità realistiche, molto suggestive sia per l’occhio che osserva il movimento dei convogli sia per quello che guarda un piccolo TV color di 14 pollici

installato all'interno della stanza. Su questo monitor si possono osservare le immagini che una micro telecamera, installata nella cabina guida di una vettura pilota MDVE dotata di vestibolo intercomunicante, trasmette in diretta. L'effetto è stupefacente e lo fu anche per noi fin dalla sera di quasi 15 anni fa in cui provammo, per l'epoca, questo piccolo ritrovato della tecnologia. Difficile da descrivere, occorre provare a viaggiare, almeno una volta, seduti al posto del nostro macchinista...

## Conclusioni

Gardesio è un gioiello realizzato a mano, centimetro per centimetro con la passione e la competenza di tutte le persone che, negli anni, hanno speso diverse centinaia di ore del proprio tempo libero per realizzare questo impianto. Certamente tutti i Soci che ci hanno lavorato o semplicemente “giocato”, come faccio io da oltre 18 anni, non possono esimersi dall'associare Gardesio ad Aldo, storico Presidente di Arcamodellismo, e ad immaginare che lui sia felice ogni qual volta qualcuno di noi gira la chiavetta e l'impianto prende nuovamente vita.

Dedicato a tutti coloro che hanno “condotto” almeno una volta un convoglio sul “Gardesio” e prodotto qualche irrimediabile pasticcio...