



Attivato l'A.C.S. di Roma Termini

di **Luigi D'Ottavi**

L'11 ottobre 1999, alle ore 5.35, è finalmente entrato in funzione il nuovo Apparato Centrale Statico di Roma Termini: l'IR 12282 proveniente da Formia ha infatti inaugurato al pubblico il nuovo sistema di gestione computerizzata del traffico ferroviario, fortemente voluto dalle FS, che con un investimento di 70 miliardi hanno posto le basi per informatizzare il grande nodo romano. Il progetto, ideato da Italferr S.p.a., società di ingegneria delle FS e realizzato da Ansaldo - Divisione Segnalamento Ferroviario, ha richiesto 5 anni di sviluppo e ha comportato, per la sua attivazione, un black-out di 48 ore per la Stazione Termini.



1, Veduta panoramica del piazzale di Roma Termini ripreso dalla vecchia cabina A.C.E., durante le ore di chiusura al traffico. (Foto Luigi D'Ottavi, 9 ottobre 1999)

La sospensione del traffico ha assunto la portata di un evento storico di carattere irripetibile: mai fino ad ora il "Dinosauro" progettato dall'architetto Mazzoni si era fermato, eccetto che per il bombardamento dello Scalo di S. Lorenzo dell'estate 1943.

In questi due giorni circa 120 tecnici hanno provveduto all'allacciamento di tutti i 1.559 enti di piazzale (segnali luminosi di nuovo tipo, scambi, circuiti di binario) e, a partire dalla mattinata di Domenica, le tre locomotive D 143 in dotazione alla stazione per le manovre, hanno verificato il corretto funzionamento di tutti i dispositivi, provando la maggior parte degli itinerari, in costante contatto radio con la sala operativa.

Si è trattato di un'operazione di alto livello, visti i tempi ristretti e le difficoltà da superare, ma finalmente l'A.C.S. di Roma Termini, il primo dei successivi impianti dello stesso tipo che verranno realizzati in Italia con investimenti per 1.000 miliardi, è una realtà in grado di garantire 35 movimenti contemporanei (contro i 12 del vecchio apparato), di monitorare in tempo reale circa 30 stazioni (precedentemente il Dirigente Movimento poteva solo conoscere per telefono la posizione dei convogli con impossibilità di predisporre preventivamente gli itinerari) e di garantire una potenzialità, ulteriormente incrementabile in un prossimo futuro, di circa 800 treni al giorno (contro i 630 del vecchio A.C.E.L.M. Apparato Centrale Elettrico a Leve di Manovra).



2, Il nuovo quadro luminoso dell'A.C.S. di Roma Termini durante la messa a punto, pochi giorni prima dell'entrata in servizio. (Foto Luigi D'Ottavi, 2 ottobre 1999)

Le novità consistono in un aumento considerevole della velocità di ingresso dei convogli, assicurata da una logica in grado di garantire automaticamente l'itinerario con il minor uso possibile di deviate e idonea a evitare, per quanto possibile, inutili attese ai segnali di protezione. La riduzione del tempo di formazione del percorso che scende a 6 secondi contro i 40 che ci volevano per predisporre manualmente gli itinerari con il vecchio apparato a leve. Una diagnostica di tipo predittivo e non più preventivo, che

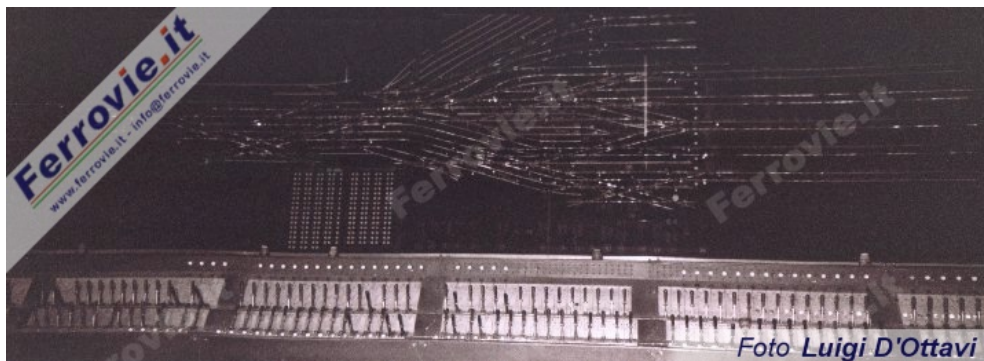
consente di avvisare il Dirigente sulle possibili alternative per evitare anomalie nell'impianto e risolvere conflitti (es. treni che, per ragioni di ritardo, si trovano sul medesimo binario nel medesimo istante). Un piazzamento treni automatico che, tramite la resa grafica che mostra all'operatore la situazione di tutti i binari durante tutto l'arco della giornata, con indicazione dei tempi di manovra e dei ritardi eventuali, è in grado di scegliere automaticamente la destinazione finale dei convogli, sotto la supervisione del Dirigente Movimento. E, infine, una programmazione giornaliera di tipo automatico, e non più manuale, in grado di aggiornarsi costantemente in modo da rendere maggiormente flessibile l'esercizio ferroviario e, conseguentemente, anche i servizi per gli utenti.

Tutte queste modifiche non hanno ripercussioni solo sulla sicurezza, garantita peraltro da due sistemi paralleli (più uno di riserva) che effettuano la stessa operazione e danno un doppio consenso, ma anche sui destinatari del servizio ferroviario: i passeggeri possono, infatti, essere aggiornati attraverso tabelloni simili a quelli di tipo aeronautico, che indicano con largo anticipo l'evoluzione della circolazione dei singoli convogli.

Le modifiche hanno interessato anche il tracciato in modo da accrescere il numero dei binari di arrivo, i quali, attraverso la riconversione di alcuni tronchini di manovra, arriveranno a 32 contro i 27 attuali.

Un'autentica rivoluzione che ha mandato in pensione il vecchio Apparato Centrale a Leve Meccaniche, vero e proprio capolavoro di ingegneria ferroviaria degli anni '30.

Il vecchio banco, il cui progetto risale al 1939, e la cui messa in funzione fu attuata definitivamente solo nel 1943, è stato infatti disattivato alle 0.27 di sabato 9 ottobre: dopo che l'ultimo treno, proveniente da Pisa, è stato ricoverato al Parco Prenestino, il capostazione titolare di Roma Termini, Giuseppe Martorella, ha firmato l'ordine di Servizio che autorizzava la disattivazione e l'inizio dei lavori per il nuovo A.C.S..



3, Un'immagine in bianco e nero del vecchio Apparato Centrale Elettrico di Roma Termini, negli ultimi giorni di funzionamento. (Foto Luigi D'Ottavi, 2 ottobre 1999)

L'addio al vecchio banco a leve non è stato privo di momenti di grande pathos in perfetto stile amarcord: un anziano deviatore attualmente in pensione, in servizio per 28 anni dagli anni '60 alla fine degli anni '80, ha infatti comandato gli ultimi itinerari, con una memoria ancora lucidissima e un'agilità insospettabile, mentre si dimenava tra le centinaia di leve.

Infine una buona notizia per tutti gli appassionati di cimeli ferroviari: la vecchia sala A.C.E.L.M sarà infatti adibita a Museo, con possibilità non solo di ammirare l'enorme banco di manovra, ma anche un'impareggiabile vista sul Piazzale di Roma Termini: se infatti il cervellone elettronico dell'A.C.S. non richiede più agli operatori di seguire dal vivo il movimento dei treni, per il ferroamatore lo spettacolo degli incroci e dei movimenti di piazzale rappresenta sempre un panorama ineguagliabile.



4, Un malinconico cumulo di marmotte, rimosse da poche ore dopo decine d'anni di servizio, attendono il loro destino, dopo aver ceduto il testimone a più moderni segnali bassi di tipo luminoso. (Foto Luigi D'Ottavi, 9 ottobre 1999)



Foto Luigi D'Ottavi

5. Altro passaggio di consegne, con il nuovo segnale di partenza che domina su quello vecchio, da poco demolito ed adagiato sul marciapiede. (Foto Luigi D'Ottavi, 9 ottobre 1999)

L'A.C.S. di Roma Termini e la stampa

Durante le giornate di lunedì e martedì, successive all'attivazione del nuovo apparato, si sono registrati alcuni inconvenienti al sistema, che, unitamente alla mancata attivazione di alcuni tabelloni informativi, si sono tradotti in gravi disagi per i passeggeri.

E' però necessario stemperare il clamore suscitato dai giornali, che hanno titolato alcuni articoli, con scarsa competenza ferroviaria, parlando di A.C.S. in tilt o di Cervellone bloccato.

In realtà il sistema è partito regolarmente ma ha registrato alcune disfunzioni che non erano prevedibili con i test effettuati con le sole locomotive da manovra.

Ciò è dovuto principalmente al fatto che non è stato possibile, per ovvie ragioni, provare tutti gli itinerari con treni a composizione ordinaria. A ciò aggiungasi l'anomalia prodotta da alcuni deviatori che non hanno registrato alcuni comandi e il parziale blocco dell'itinerario predisposto ogni volta che, per ragioni afferenti a ritardi o manovre non previste, si deviava dalla programmazione.



6. Ritagli dalle prime pagine dei principali quotidiani.

Giova però ricordare che il sistema aveva comunque bisogno di essere rodato almeno per qualche giorno e che, forse, l'unica vera accusa imputabile alle FS è stata quella di non aver provveduto ad una riapertura parziale della stazione (magari aprendo solo ai servizi ES e dirottando provvisoriamente i grossi flussi dei pendolari nelle stazioni satelliti).

Del resto, per dover di cronaca, basti ricordare come anche durante i lavori di attivazione dell'A.C.E.I. di Milano Centrale si verificò qualche disagio, forse mitigato dalla minor attenzione dei media verso le ferrovie e dal fatto che le stesse appartenevano allo Stato, e forse erano sottratte a giudizi lapidari. Nè si trattava di un cambiamento epocale come quello del passaggio da una logica meccanica a una digitale, sicuramente più complesso del semplice accorpamento di cabine che venne effettuato, comunque a tempo record, nella stazione della capitale lombarda.

Nelle ore in cui scriviamo (le 23 del 14 ottobre) la situazione sta tornando verso la normalità con circa il 75% dei convogli di ogni categoria "rientrati" nelle competenze di Roma Termini, dopo essere stati dirottati per alcuni giorni nelle stazioni Tiburtina ed Ostiense o, nel caso dei treni regionali provenienti dai Castelli, limitati alla stazione di Ciampino.

Per la cronaca non sono mancati momenti di entusiasmo, a opinione di chi scrive, nel vedere comunque simultaneamente fino a 6 convogli incrociarsi sul piazzale e nell'ammirare un sistema di segnalazione finalmente chiaro e visibile e soprattutto funzionale. Purtroppo non sono mancati neanche episodi di intolleranza dei viaggiatori, che esasperati dai disagi di questi giorni, hanno perfino aggredito il personale FS in servizio nello scalo romano, come se la colpa di tutto ciò fosse la loro.

☐ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

☐ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).
(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003