



I segreti di Roma Termini di scena all'Eliseo

di Luigi d'Ottavi

Si è svolta al Piccolo Eliseo di Roma, grazie alla sapiente regia di Cultura Eliseo, e successivamente alla Stazione Termini, un'interessante iniziativa promossa dalla casa editrice Il Mulino insieme alle Ferrovie dello Stato ed all'Università Roma Tre volta a celebrare il grande scalo passeggeri capitolino: l'evento è stato celebrato sia con una conversazione all'interno del teatro, introdotta dall'Ing. Cantamessa, del Prof. Menduni, prendendo spunto dal suo libro "Andare per treni e stazioni" (Il Mulino editore), che da una visita nel fabbricato viaggiatori organizzata dallo stesso direttore della Fondazione FS; in particolare per l'occasione è stato aperto al pubblico, per la prima volta, il bunker sotterraneo dell'apparato di controllo dell'impianto ferroviario capitolino risalente al 1940 (Apparato Centrale a Leve d'itinerario ACELI) e, successivamente, l'Apparato Centrale Statico (ACS) che governa oggi la circolazione nella stazione e nelle linee limitrofe.



Foto Luigi d'Ottavi

1

1. Foto Luigi d'Ottavi

All'interno del dinamico Teatro di Via Nazionale il Professor Menduni ha aperto la conversazione sulla Roma ferroviaria ricordando al pubblico la particolarità del connubio archeologico-ferroviario unico al mondo della realtà romana; infatti già con la prima stazione Termini avviene la rottura degli archi di Porta Maggiore per portare il capolinea all'interno delle mura e poi con l'ampliamento della stazione negli anni '40 si dà vita ad una conurbazione specialissima: la grande stazione non è infatti che una gigantesca "scatola da scarpe" che si appoggia letteralmente sulle vestigia romane all'interno del quartiere esquilino; la trasformazione dell'antico fabbricato viaggiatori di Salvatore Bianchi, con il suo celebre orologio ed il Ristorante Valiani, lasceranno quindi spazio, per esigenze di ampliamento dei traffici, ad una stazione di testa che diverrà il capolinea della città di Roma capitale e della nazione, creando un'amalgama specialissimo tra vestigia storiche e comunicazioni per le nuove cattedrali del vapore, accanto ad acquedotti romani ed antichi templi (celebre quello della Minerva Medica proprio accanto allo scalo romano).

L'Ing. Cantamessa ha voluto raccontare la centralità della stazione romana con qualche aneddoto evidenziando il passaggio dalla stazione "camuffata" durante la visita di Hitler nel 1938 al razionalismo dell'Architetto Angiolo Mazzoni del Grande che nel 1937 immaginò la nuova stazione Termini nell'attuale configurazione e con un grande portale in stile neoclassico sulla piazza cittadina: alla fine della guerra il progetto fu sostituito dando vita al celebre "Dinosauro" e lasciando gli enormi capitelli che avrebbero dovuto decorare il prospetto come ornamento all'interno di alcune fontane delle stazioni del centro Italia. Al contrario i corpi di fabbrica vennero realizzati secondo il pensiero del grande architetto compresa la celebre "Cappella Mazzoniana" su Via Giolitti e le enormi torri dell'acqua che costituiscono il portale lato piazzale ferroviario coniugando le esigenze tecniche (disponibilità di acqua per la trazione a vapore sul colle Esquilino) con quelle estetiche (le celebri torri, con le scale elicoidali, sono oggi celebrate da molti pittori contemporanei).

Nel dopoguerra, con la rete ferroviaria distrutta per oltre il 75%, Roma Termini diventò il crocevia obbligato per i collegamenti nazionali e internazionali: il celebre indicatore di percorrenze della Ditta Solari di Udine componeva infatti quotidianamente non solo le destinazioni nazionali (come Roccasecca e Palermo) ma anche quelle più lontane, tra cui le principali città europee e la capitale moscovita.

Negli anni del boom italiano, prima della supremazia automobilistica, la stazione riceveva anche il celebre treno azzurro, il convoglio di lusso tra Napoli e Milano, il cui colore di speranza sostituiva idealmente il rosso e nero delle locomotive belliche a vapore o il "tuttoletti" con carrozze CIWL tra Roma e Milano, su cui aveva viaggiato lo stesso Mussolini nella marcia su Roma del 1922.

Lo scalo romano fu anche capitale per i convogli più lussuosi: dal celebre Settebello (con belvedere sul binario, prima esclusivo appannaggio del macchinista ora con cabina elevata) fino al treno presidenziale che fu dotato di apposita rimessa proprio accanto a S. Bibiana su Via Giolitti e che l'Ing. Cantamessa si augura di esporre al pubblico a breve, appena completato il restauro delle 19 carrozze per celebrare la leggenda di un treno in liberty eclettico che, partendo dall'originario treno reale, fu ricostruito nel 1948 e che viaggiò con orari segreti e staffette di precedenza a beneficio e protezione della Presidenza del Quirinale. Accanto ai treni celebri non va neanche dimenticata la partenza da Roma della Littorina alimentata a benzina con cui Mussolini giunse nell'agro pontino per celebrarne la bonifica.



2/3. Foto Luigi d'Ottavi

Il Prof. Menduni, con una piacevole narrazione a tratti ironica, ha voluto concludere la conversazione con citazioni cinematografiche dal celebre Roma Termini di de Sica fino al felliniano 8 1/2 ambientato proprio nella rimessa presidenziale. La conversazione ha poi enfatizzato il declino ferroviario degli anni '60 a favore della automobile con un Settebello ideale piroscalo su rotaia che si contrapponeva al mito individualista delle quattro ruote: i 3 ETR 300 potevano infatti competere con le Alfa Romeo Giulietta ma non con la motorizzazione di massa anche perché l'autosole fu costruita, per volontà delle industrie private, in soli 7 anni mentre per la direttissima Roma-Firenze ce ne vollero oltre 25. Solo con l'Alta Velocità degli anni '90 ed il pragmatismo dei manager negli anni '2000 le FS ridiventano cruciali per il trasporto nazionale, dando vita ad un'eccellenza ed a primati mondiali non ancora metabolizzati nel Bel Paese.

Alle 11:30 gli ospiti sono saliti a bordo di un autobus Busitalia che li ha trasferiti alla Stazione Termini dove hanno avuto il privilegio di visitare l'apparato centrale a leve d'itinerari (sigla ACELI-CIWFS), impianto gemello di quello posto nell'edificio "I" della stazione e situato nel bunker sotterraneo che veniva attivato in caso di attacchi bellici.

All'interno del sito è stata illustrata dall'Ing. Cantamessa la particolarità del lavoro svolto dalle squadre di ferrovieri (circa 60 persone compresi il Capostazione e i due vice) che potevano operare - anche senza vedere i convogli - in questa sala di controllo - autonoma e dotata di ricircolo dell'aria - grazie ad un innovativo apparato di governo degli enti (deviatoi e segnali) con impianto luminoso e leve meccaniche che costituiva il cervello della stazione. Logiche militari (ridondanza e doppia autorizzazione) permettevano di eliminare errori o tentativi di non corretta impostazione degli itinerari mentre una cella di sicurezza poteva isolare eventuali soggetti che non avessero retto l'isolamento dalla superficie. Un gioiello tecnologico italiano costruito dalle migliori industrie dell'epoca (Compagnia Italiana Westinghouse con componentistica TIBB) sotto la supervisione di FS.



4/5. Foto Luigi d'Ottavi

Se è vero che le stazioni ferroviarie sono le cattedrali del vapore del '900 ai presenti è sembrato di assistere alla visita di una cripta, con le sue liturgie rappresentate da un mondo oggi scomparso e che dobbiamo avere il coraggio di riscoprire.

Successivamente si è passati, sotto la guida degli ottimi responsabili del COER - Direzione Commerciale ed Esercizio Rete di RFI - alla visita del moderno ACC-ACS (commissionato da FS ad Ansaldo STS, ex Finmeccanica oggi Hitachi Rail) in grado di governare, con logiche sempre mutate dal vecchio sistema ma con processi interamente digitali, l'intenso traffico ferroviario che conta oltre 1000 movimenti ferroviari al giorno e che oggi permette all'operatore di vigilare sulle varie opzioni oggi suggerite direttamente dal computer: un passaggio epocale avvenuto nell'ottobre del 1999 e che ha segnato il passaggio dal precedente sistema rimasto in servizio ininterrottamente fin dall'agosto 1943 per oltre mezzo secolo (per approfondimenti vedi news ferroviarie del 15 ottobre 1999 su Ferrovie.it).

Nel complesso una lodevole iniziativa volta finalmente a promuovere la cultura ferroviaria anche nella città di Roma con la speranza che si sappia maggiormente valorizzare l'archeologia industriale nazionale anche nella realtà capitolina.

Luigi d'Ottavi - 10 dicembre 2016

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.

