

## **SCENARIO "FORMIA-NAPOLI 1977"**

### Premessa

Diversi anni fa ho realizzato lo scenario in Train Director della tratta Roma-Formia, prima parte della Direttissima Roma-Napoli, con ambientazione nel maggio 1977 e con l'orario reale di servizio dell'epoca, completo di treni viaggiatori e merci.

Poiché nel mio archivio c'è anche il fascicolo della stesa epoca per la tratta successiva Formia-Napoli, ho pensato ora di realizzare la simulazione per questa tratta, sempre con orario completo.

### Lo scenario

Sono riprodotti:

- il tronco Formia-Villa Literno-Aversa-Napoli Bivio Poggioreale, con le uscite verso Napoli Scalo, Smistamento, Centrale e Piazza Garibaldi;
- la "bretella" San Marcellino Frignano-Gricignano Teverola, che consente l'istadamento da Villa Literno verso Caserta senza inversione ad Aversa;
- il tronco Gricignano Teverola-Aversa;
- l'uscita da Villa Literno della "Direttissima" verso Napoli Mergellina.

Naturalmente i piani di stazione sono semplificati e adattati in funzione delle esigenze di movimento.

Tutte le stazioni sono dotate di pulsanti di itinerario e dei pulsanti per il "libero transito".

### Il traffico

Il traffico riproduce esattamente quello risultante sull'orario di servizio nei giorni feriali. Non sono compresi eventuali treni "straordinari" che avrebbero potuto determinare perturbazioni alla circolazione in un contesto già affollato ed impegnativo.

Sono quindi presenti nell'orario tutti i treni viaggiatori e merci delle relazioni:

- Formia-Napoli (verso Centrale, Scalo, Smistamento, Piazza Garibaldi, Mergellina);
- Formia-Caserta;
- Caserta-Napoli;
- Villa Literno-Napoli Mergellina.

Le icone dei rotabili riproducono le composizioni effettive dell'epoca.

### L'esercizio

Il traffico è molto inteso con punte particolarmente elevate al primo mattino e nel tardo pomeriggio; si susseguono infatti a distanza ravvicinata e con velocità differenti numerosi treni, viaggiatori e merci, che vanno gestiti con attenzione sia per i "liberi transiti" sia per le precedenza previste in orario.

C'è purtroppo un problema che determina per diversi treni leggere sfasature tra l'orario reale previsto e quello che accade nella simulazione. Train

Director, infatti, ammette per ogni tratta 8 ranghi di velocità, mentre sull'orario di servizio e nella realtà la velocità dei treni è molto più "modulata" (anche nella stessa tratta) ovviamente in funzione della composizione, della prestazione della locomotiva, dell'andamento planoaltimetrico della linea; ho dovuto ricorrere ad un compromesso, inserendo tutti i treni negli 8 ranghi ammessi ed accettando quindi alcune piccole "sfasature" in alcune stazioni, che in genere non causano comunque ritardo nella destinazione finale.

In generale, i treni più veloci (rapidi ed espressi) tendono a viaggiare con anticipo di qualche minuto, per cui è talvolta necessario realizzare le precedenza dei treni più lenti che li precedono in stazioni diverse da quelle previste dall'orario reale, con la conseguenza di qualche ritardo dei treni più lenti. Comunque questo riguarda praticamente solo treni merci, per i quali piccoli ritardi sono da considerare del tutto normali.

La simulazione è impostata con durata di 24 ore, con partenza alle 0.01. I treni in viaggio a quell'ora sono stati "sdoppiati": compaiono nella posizione relativa alle 0.01 e proseguono fino a destinazione. In serata, lo stesso treno ha termine prima della mezzanotte nell'ultima stazione utile.

Nelle stazioni di Villa Literno ed Aversa sono impiantati dei dispositivi che consentono di simulare le previste manovre di accoppiamento / separazione delle diverse sezioni di alcuni rapidi effettuati con Ale601 (da/per Caserta, Mergellina, ecc.).

In particolare:

- a Villa Literno, il binario 5 è predisposto per la separazione delle sezioni da Roma verso Caserta e Mergellina: la manovra avviene comunque in automatico;
- sempre a Villa Literno, il binario 4 va utilizzato per l'accoppiamento in senso opposto: la prima sezione che arriva va instradata sulla piccola sezione di binario compresa tra la due cifre "4" tramite il deviatore "4U" posizionato in alto a destra vicino ai pulsanti; dopo l'istradamento, occorre rigirare il deviatore per consentire l'ingresso e la partenza sul binario 4 della seconda sezione; quando questa parte (sempre che si rispetti l'orario) l'icona della prima sezione scompare in automatico; quando il deviatore "4U" è sul corretto tracciato il binario 4 è normalmente utilizzabile;
- ad Aversa la stessa funzione dei binari 5 e 4 di Villa Literno è realizzata rispettivamente dai binari 1 e 2 con le stesse regole.

Buon divertimento!

Valerio Varriale - 2020

P.S. Ho in archivio anche il fascicolo orario 1977 del tronco Villa Literno-Napoli Gianturco (metropolitana, più lunghe percorrenze, più merci...) e chissà che in futuro non realizzi anche quello scenario...