



11 settembre 2004 Visita alla Ferrovia Centrale Umbra

F E R R O V I A C E N T R A L E U M B R A

VERBALE della visita di ricognizione per l'apertura al pubblico servizio con trazione a vapore della linea Umbertide-Todi-Terni, esclusa la diramazione Ponte S.Giovanni-Perugia (Città)

Si premette:

- 1° - Che in base alla Convenzione approvata con R.D. 27 settembre 1908 N°617, la Ferrovia Centrale Umbra doveva aprirsi al pubblico ed esercitarsi con trazione a vapore a semplice aderenza per la linea principale Umbertide-Todi-Terni, e con il sussidio della dentiera sistema Strub per la diramazione Ponte S.Giovanni-Perugia (Città).
- 2° - Che in seguito, con atto addizionale alla Convenzione suddetta, in data 22 ottobre 1914, ed approvato con R.D. 1 novembre 1914 N°1269, venne stabilito che l'esercizio della linea fosse fatto con trazione elettrica invece che a vapore, fissando il termine di un anno per i lavori di elettrificazione e l'apertura dell'intera linea all'esercizio, con decorrenza da determinarsi fra le parti contraenti.
- 3° - Che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, subconcessionaria della Ferrovia, in pendenza della esecuzione degli impianti per l'applicazione della trazione elettrica, fece domanda per essere autorizzata temporaneamente ad esercitare la linea principale Umbertide-Todi-Terni con trazione a vapore.
- 4° - Che con Convenzione suppletiva 11 maggio 1915 approvata

con R.D. del 13 stesso mese N° la Società stessa era autorizzata ad esercitare provvisoriamente la linea principale con trazione a vapore.

In seguito alle disposizioni contenute nella Nota del Ministero dei L.L.P.P. Ufficio Speciale delle Ferrovie N°2556/22592 Div.XV, i sottoscritti:

COMM.ING.GIOVANNI BATTISTA QUAGLIA, Regio Ispettore Superiore nell'Ufficio Speciale Ferrovie;

CAV.UFF.ING.RODOLFO VIANELLI, Regio Ispettore Capo del R° Ufficio di vigilanza alla costruzione della Ferrovia Centrale Umbra;

COMM.ING.LUIGI BARZANO', Direttore Generale della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, subconcessionaria della costruzione ed esercizio della linea;

CAV.UFF.ING.RAFFAELE EMILIO FERRARI, Direttore dei lavori della Ferrovia Centrale Umbra per conto della subconcessionaria Società Mediterranea;

CAV.UFF.ING.ETTORE LOCATELLI, Direttore dell'Esercizio della Centrale Umbra per conto della Società dell'Appennino Centrale, esercente la Ferrovia Centrale Umbra;

CAV.ING.G.RIMINI, Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico Provinciale, in rappresentanza della Provincia di Perugia, concessionaria della linea;

hanno proceduto nel giorno 29 giugno 1915, in contraddittorio, alla visita di ricognizione della linea stessa, per stabilire quando ed a quali condizioni si potesse aprire al pubblico servizio, ed hanno rilevato quanto segue:

1° - PLANIMETRIA ED ALTIMETRIA. - L'andamento planimetrico ed altimetrico risulta dai quadri allegati N°1 e N°2, dai quali si deduce che il raggio minimo delle curve è di m.300 e la massima pendenza è del 20% .

2° - CORPO STRADALE, ARMAMENTO E CHIUSURE. - Le relative indicazioni sono contenute nel quadro allegato N°3; la profondità massima delle trincee è di m.9.00, l'altezza massima dei rilevati è di m.10.50. La larghezza della piattaforma stradale è di m.4.40 nei rilevati, di m.5.60 nelle trincee a massicciata libera, di m.4.90 in quelle a massicciata incassata, comprese sempre le cunette.

La massicciata ha lo spessore di m.0.40 con la larghezza fra i cigli di m.2.60.

Le rotaie d'acciaio da Kg.27.600 per metro lineare hanno la lunghezza di m.9.00, pesate a giunto sospeso; e per le tratte in pendenza fino al 15% con N°10 traversi per campata delle dimensioni di 2.30 X 0.20 X 0.13, fermate con N°8 piastrine per campata nei rettilinei e nelle curve di raggio da 600 metri a 400 m. (compreso). Piastrine N°20 nelle curve di raggio inferiore a 400 metri. Per le tratte in pendenza oltre il 15% in rettilineo ed in curve di qualsiasi raggio, giunzioni sospese, N°11 traversi per campata; piastrine in tutti gli appoggi e quindi N°22 per campata.

La linea è chiusa in conformità delle prescrizioni dell'art.9 del Capitolato annesso alla Convenzione per la concessione della Ferrovia; i piazzali esterni delle Stazioni sono recinti verso Ferrovia con stecconate in legno e colonnine in

cemento armato.

3° - OPERE D'ARTE SPECIALI. - Dal quadro allegato N°4 si rileva che esse sono in N° di 16. Di queste N°7 sono a travata metallica e misurano una luce complessiva di m.191.38; N°9 invece sono in muratura di pietrame con paramento di bolognini a corsi regolari, o con rivestimento di mattoni stilati alla cappuccina, come nei due ponti viadotti sui torrenti Assino e Mussino. Le opere speciali in muratura misurano una luce complessiva di m.562.00.--

Si fa presente che nei giorni 27 e 28 giugno corrente vennero eseguite le prescritte prove dinamiche e statiche di tutte le travate metalliche che dettero risultati del tutto soddisfacenti, come rilevasi dal Verbale delle prove stesse.

3° bis. - OPERE D'ARTE MINORI. - Come risulta dal quadro allegato 4 bis, le opere d'arte minori sono in numero di 568, delle quali N°30 in cemento armato, con una luce complessiva di m.74.60; N°5 a travata in ferro, con una luce complessiva di m.24.64; e N°533, in muratura di pietrame, parte a volta di mattoni o di calcestruzzo di cemento, e parte a piattabanda, per le piccole luci, con copertura di lastroni in pietra da taglio od artificiale di cemento armato. La complessiva luce dei manufatti in muratura risulta di m.674.86.--

4° - GALLERIE. - Le gallerie, come appare dall'allegato quadro N°5, sono in N° di 7 e misurano una lunghezza complessiva di m.4021.58.

La sagoma delle gallerie ha una larghezza di m.4.20 al piano del ferro, e si allarga a m.4.60 a metri 2.00 sopra al piano del ferro. Per tutte le gallerie, meno per quella denomina-

ta Baldeschi, l'altezza libera fra il piano del ferro e la chiave della calotta è di m.5.50. - Nella Galleria Baldeschi, di lunghezza inferiore ai m.500, la stessa altezza è solo di metri 5.20.--

Le particolarità principali delle varie gallerie sono le seguenti:

1° - Galleria BALDESCHI fra le progr.27925.52 - 28252.60 lunga m.327.08, calotta rivestita in calcestruzzo di cemento, piedritti in pietrame con fascie di mattoni.

2° - Galleria S.M.MADDALENA fra le progr.61450 - 62125, lunga m.675.00; calotta in mattoni; piedritti in pietrame con fascie di mattoni; arco rovescio in mattoni per tutta la lunghezza della galleria.

3° - Galleria dei CAPPUCCINI fra le progr.67372 - 68628, lunga m.1254.00; calotta parte in mattoni e parte in calcestruzzo di cemento; piedritti in pietrame con fascie di mattoni; arco rovescio in mattoni quasi per tutta la lunghezza della galleria, ma ad anelli staccati.

4° - Galleria di S.GIOVANNI fra le progr.93143 - 93572, lunga m.429.00; calotta parte in mattoni e parte in calcestruzzo di cemento; piedritti in pietrame con fascie di mattoni; arco rovescio per tutta la galleria, parte in mattoni e parte in calcestruzzo di cemento.

5° - Galleria PALOMBARA fra le progr.93809 - 94462.50, lunga m.653.50; calotta parte in mattoni e parte in calcestruzzo di cemento; piedritti in pietrame con fascie di mattoni; arco rovescio per breve tratto, ai due imbocchi, in calcestruzzo di cemento.

6° Galleria di POGGIO AZZUANO fra le progr. 95695 - 96335, lunga m. 640; calotta tutta in calcestruzzo di cemento; piedritti in pietrame con legati di calcestruzzo di cemento; arco rovescio su tutta la lunghezza della galleria, parte in mattoni, parte in calcestruzzo di cemento.

7° - Galleria di RIPAROSSA fra le progr. 97023 - 97066, lunga m. 43; con calotta in calcestruzzo di cemento e calottine in mattoni; piedritti di pietrame con legati di calcestruzzo di cemento; arco rovescio per tutta la lunghezza della galleria in calcestruzzo di cemento.

In tutte le gallerie esistono le nicchie di rifugio distanti fra loro, da asse ad asse, m. 30. Esse sono collocate tutte dalla stessa parte e precisamente dal lato ove venne costruita la cunetta di scolo delle acque.

5° - STAZIONI E FERMATE. - Oltre le Stazioni speciali d'innesto di Umbertide, Ponte S. Giovanni e Terni, vi sono N° 12 Stazioni di linea e N° 9 Fermate.

Le Stazioni portano i seguenti nomi: Pierantonio; Ponte Felcine; Deruta - S. Nicolò di Celle; Papiano - Castello delle Forme; Marsciano; Fratta Todina - Monte Castello Vibio; Todi (Ponte Rio); Todi (Ponte Naia); Massa Martana; Acquasparta; Sangemini; Cesi.

Le Fermate si denominano come segue: Monte Corona; Resina - Ponte Pattoli; Parlesca; Ramazzano - Passo dell'Acqua; Ponte Valle Ceppi; S. Martino in Campo - Torgiano; Fanciullata; Rosceto Rosaro; Montecastrilli.

Stazione di Umbertide. - Il piazzale di questa Stazione corre parallelo ed allo stesso piano di quello preesistente del-

la omonima stazione della linea Arezzo Fossato.

Esso comprende il nuovo Fabbricato Viaggiatori di fronte al vecchio; una Rimessa macchine per N°4 locomotive, alla quale è unita una ampia officina per le riparazioni, e un fabbricato per alloggio del personale di trazione che sta in testa alla Rimessa ed alla Officina; un magazzino merci con piano caricatore pel servizio merci esclusivo della Centrale Umbra; altro magazzino merci pure con piano caricatore trasbordatore, e carico di testa, pel servizio promiscuo di transito delle merci delle due linee; e una piattaforma girevole a ponte per le locomotive del diametro di m.7.50.

Avanti al F.V. vi sono tre binari tutti appositamente collegati fra loro, dai quali si può, dalla parte verso Terni, accedere al magazzino merci e al piano caricatore e a due aste di binari tronchi destinati a deposito di carri; dalla parte verso Umbertide i detti tre binari mettono capo alla Rimessa, alle Officine, alla piattaforma girevole e al piano caricatore per trasbordo delle merci. I binari della linea Arezzo Fossato sono allacciati con apposito binario al magazzino merci e al piano caricatore trasbordatore ora detto. Lo sviluppo complessivo binari è di circa ml.2000.

Stazione di Ponte S. Giovanni.- Questa Stazione della linea Foligno-Terontola delle Ferrovie dello Stato viene attraversata dalla Centrale Umbra, che in essa si innesta per proseguire poi verso Terni. Da essa si stacca anche la diramazione per Perugia Città. Ai tre binari esistenti, con largo ampliamento del piazzale verso monte, ne vennero aggiunti altri tre. Oltre i

V.e gli altri impianti del Servizio della Vecchia Stazione, venne aggiunta una rimessa macchine per 4 locomotive con annesso fabbricato alloggi e piccola officina.

Stazione di Terni. - A questa Stazione fa capo e termina la Centrale Umbra. La Stazione venne a cura delle Ferrovie dello Stato ed a spese della concessionaria opportunamente ampliata per lasciare disponibili due binari di corsa per uso esclusivo dei treni della Centrale Umbra. In più, a cura e spese della concessionaria, venne costruito un piccolo fascio di binari all'ingresso della Stazione e sulla sinistra, ed una rimessa macchine per 4 locomotive e annesso fabbricato alloggi per uso esclusivo del Servizio di Trazione e di Movimento della Centrale Umbra.

Le Stazioni ordinarie sono munite di fabbricato viaggiatori a due piani, di cesso isolato, di magazzino merci con piano caricatore e sagoma limite di carico. Esse comprendono oltre i due binari di incrocio, un terzo binario per accedere al magazzino merci e al piano caricatore. Da questo binario nelle Stazioni di Pierantonio, Ponte Felcino, Todi (Ponte Rio), Todi (Ponte Naia), Massa Martana, Acquasparta, Sangemini e Cesi si dirama un'asta di binario tronco destinato al carico ed allo scarico della merci di V classe.

Nella Stazione di Marsciano, come più importante vi sono in più tre binari morti per deposito carri e vetture, con uno sviluppo complessivo di m. 410. Il piano caricatore è munito di carico di testa. Nella stazione di Todi (Ponte Rio) i binari di incrocio sono in numero di tre. Dal terzo binario si dirama quello che conduce alla Rimessa per una locomotiva. Anche in questa

stazione il piano caricatore è munito di carico di testa.

Le Fermate hanno speciale fabbricato viaggiatori a due piani e cesso isolato, tranne che quelle della Fanciullata e di Montecastrilli, che hanno una casa cantoniera doppia con dispensa biglietti e saletta d'aspetto al piano terreno.

Tutte le Fermate, tranne quelle di Montecorona, Fanciullata, e Montecastrilli, hanno piano caricatore con magazzino merci e sagoma limite posta in opera sul binario che fiancheggia il piano caricatore.

La distanza normale fra le punte degli aghi degli scambi estremi nelle Stazioni di linea è di m.300; fanno eccezione le Stazioni di Marsciano e Todi (ponte Rio) nelle quali la detta distanza è rispettivamente di m.400 e 450.

Nelle Fermate, aventi binario d'incrocio, la punte degli aghi degli scambi di ingresso e di uscita in via normale distano fra loro m.200. Si eccettuano le Fermate di Montecorona e di Resina-ponte pattoli per le quali la stessa distanza è di metri 250 e 300 rispettivamente. Tanto nelle Stazioni quanto nelle Fermate tutti i binari sono in orizzontale. Solo la Fermata di Montecastrilli che non ha binario d'incrocio è in livelletta del 2%.

Tutti gli impianti fissi nelle stazioni sono indicati nel quadro allegato N°6.

Gli ampliamenti delle Stazioni di Ponte S. Giovanni e Ter-
ni risultano conformi a quelli concordati con verbale in data
20 dicembre 1910, approvato dal Consiglio d'Amministrazione del-
le Ferrovie di Stato in data 19 aprile 1912. L'ampliamento della
Stazione di Umbertide fu concordato con la Direzione della Fer-

rovia dell'Appennino Centrale in data del 15 Dicembre 1910. Tali accordi tutti furono approvati dal Ministero dei L.L.P.P. con D.M. 23 marzo 1911 Div.XV N°1586.

6° - CASELLI CASE CANTONIERE E GARETTE. - Dal quadro N°7 rilevasi che lungo la linea vi sono N°3 case cantoniere doppie due delle quali, appositamente, adattate servono per le Fermate della Fanciullata e di Montecastrilli; N°89 caselli semplici e N°29 garette. - Le case cantoniere ed i caselli sono muniti di un cesso e di un forno isolati, del pezzo o della cisterna.

7° - DEVIAZIONI E SISTEMAZIONI DI CORSI D'ACQUA E DI STRADE. - Risultano dall'allegato N°3. Sono completamente sistemati.

8° - PASSAGGI A LIVELLO. - Come risulta dal quadro N°8, vi sono N°211 passaggi a livello per l'attraversamento di Strade Provinciali, Comunali, Consortili, campestri, di accesso privato ai fondi e di sentieri. Di questi attraversamenti: N°13 sono chiusi con cancelli di ferro della luce variabile da m.6.00 a m.3.00; N°149 sono chiusi con sbarre girevoli di ferro della luce variabile da m.5.00 a m.3.00; N° sono chiusi con cancelli in legno muniti di lucchetto a chiave essendo essi di uso esclusivo del proprietario del fondo attraversato dalla Ferrovia. N°4 sono chiusi con girandola in legno perchè pedonali; ed infine i rimanenti N° vennero lasciati aperti trattandosi di ~~passaggi campestri di nessuna importanza, e solo furono muniti~~ della tabella di avviso colla scritta: "Attenti ai treni". Tutti poi i passi a livello sono provvisti delle prescritte "Tabelle monitorie".

9° - OPERE DI CONSOLIDAMENTO. - Dall'allegato N°9 risultano le opere di consolidamento esistenti.

10° - SERVIZIO D'ACQUA. - Il servizio d'acqua per le locomotive è basato sui seguenti impianti:

a) Nella Stazione di Umbertide un serbatoio a due vasche in ferro, accoppiate, sostenute da pilastri in mattoni e della capacità complessiva di mc. 25.000, alimentato con pompa a mano che vi immette l'acqua dal sottoposto pozzo in muratura.

b) Nella stazione di Ponte S. Giovanni un serbatoio a due vasche accoppiate, sostenute da castello di legname, e della capacità complessiva di mc. 25.000, alimentato da condotta fornita di presa d'acqua diramantesi dall'acquedotto comunale di Perugia.

c) Nella stazione di Capiano-Castello delle Forme, impianto simile a quello della Stazione di Umbertide.

d) Nella Stazione di Todi Ponte Rio, come il precedente.

e) Nella stazione di Massa Martana, come il precedente.

f) Nella Stazione di Terni: il servizio d'acqua alla gru idraulica è fatto mediante condotta che si parte dal rifornitore delle Ferrovie di Stato. Una speciale Convenzione fra le due Amministrazioni, Ferrovie di Stato e Mediterranea, regola le condizioni di prelievo dell'acqua, fissato nella misura di mc. 30.000 nelle 24 ore.

11° - TELEFONO. - In luogo della linea telegrafica, in vista che verrà applicato il sistema di trazione elettrica, venne colla approvazione della competente Autorità, eseguito l'impianto del servizio telefonico autinduttivo brevetto Perego. La linea è costituita da due fili di ferro zingato di andata e ritorno, sulla quale, in derivazione, si allacciano gli apparecchi telefonici delle varie Stazioni e Fermate. Presentemente la li-

nea telefonica è fissata su isolatori montati su pali di legno. In seguito, quando sarà stata eseguita la condotta per il trasporto della energia elettrica, in allora i pali di ferro di questa condotta serviranno di sostegno anche ai fili telefonici.

12° - SEGNALI E ARREDAMENTO DELLE STAZIONI. - In tutte le Stazioni e Fermate gli scambi interessanti la circolazione dei treni (esclusi quelli che nelle Fermate immettono nel binario tronco per le merci) sono manovrati con apparecchi centrali del sistema Max-Jüdel, collegati con dischi di protezione all'ingresso delle Stazioni e Fermate; detti apparati sono muniti dei relativi dischetti indicativi o imperativi.

Le stazioni e fermate sono arredate del mobilio occorrente e di cassette di pronto soccorso.

13° - IMPIANTI PER SERVIZIO TRAZIONE. Gli impianti, come risulta anche dal quadro N°6, sono i seguenti:

Stazione di UMBERTIDE.-Rimessa per 4 locomotive con fossa di visita e annessa officina per le grandi riparazioni; fabbricato alloggi per il personale della trazione; piattaforma girevole di m.7,50 per le locomotive.

PONTE S.GIOVANNI.-Rimessa per 4 locomotive con fosse di visita e annessa piccola officina e fabbricato alloggi per il personale viaggiante.

TEDI PONTE RIO.-Rimessa per una locomotiva con fossa di visita.

FERRI.-Rimessa per 4 locomotive con fosse di visita, piccola officina e annesso fabbricato alloggi per il personale della trazione.

14° S. MATERIALE ROTABILE - Il materiale rotabile è costi-

tuito da:

N°8 locomotive tender a tre assi accoppiati, delle quali 1 di proprietà della Società subconcessionaria e le altre 7 prese in affitto dalla Amministrazione delle FF.SS. per il tempo durante il quale funzionerà la trazione a vapore.

N°14 vetture di I e II classe (miste) a due assi, munite di freno Westinghouse automatico ad azione rapida.

N°24 vetture di III classe a due assi con freno come sopra.

N°8 bagagliai posta a due assi con freno come sopra.

N°1 carro gru da 5 tonnellate.

N°28 carri chiusi per merci e bestiame con freno a mano (24 di questi sono muniti di freno Westinghouse come sopra.)

N°23 carri chiusi per merci e bestiame senza freno

N°10 carri aperti a sponde basse con freno a mano

N°14 carri scoperti a sponde alte con freno a mano

N°14 carri scoperti a sponde alte senza freno

N°10 carri scoperti a sponde basse senza freno

N°6 carri scoperti a sponde basse con bilico.

Nelle vetture manca il riscaldamento a vapore. Le vetture e i bagagliai sono muniti di illuminazione ad acetilene sistema..... La portata dei carri è di 12 tonna. Tutto il materiale rotabile venne collaudato separatamente dai funzionari e ciò delegati dal Ministero dei T.L.P.P. Div. XX, come risulta dai rispettivi verbali.

15° - PERSONALE. - Il personale di macchina è assunto in servizio temporaneo per la durata dell'esercizio con trazione a vapore. Tanto i macchinisti che i Capostazione e i Capoferma sono autorizzati al servizio attenendosi alle norme approvate.

te con D.M. in data 18 luglio 1908.

16° - DICHIARAZIONE DEI DELEGATI GOVERNATIVI.- I delegati Governativi dichiarano che la visita è stata eseguita al solo scopo di riconoscere lo stato dei lavori, degli impianti e delle provviste in relazione alla possibilità di iniziare sulla linea un regolare e sicuro esercizio, ma che la detta visita non ha nè può avere valore alcuno circa l'accettazione dei medesimi riservata al collaudo definitivo, da eseguirsi in conformità dell'art. 258 della Legge sui Lavori Pubblici 20 marzo 1865.--

17° - APERTURA ALL'ESERCIZIO. - I sottoscritti Delegati Governativi ritengono, ed i Rappresentanti della Società concessionaria concordano in tal parere, che tenuto conto dello stato dei lavori sulla linea, questa può essere aperta anche subito al pubblico servizio viaggiatori, bagagli, cani e merci a piccola e grande velocità. Ma stante il non completo allestimento quindi regolare funzionamento della linea telefonica, che si preveda possa funzionare nei primi giorni di luglio, si propone alla data del giorno 12 luglio per l'apertura all'esercizio della intera Ferrovia centrale Umbra, linea principale Umbertide-Terni, esclusa la diramazione Ponte S. Giovanni-Perugia (Città). Nessun altro lavoro di speciale importanza è da prescriversi prima dell'apertura della linea all'esercizio.

Il presente verbale è stato compilato in tre originali, dei quali uno sarà inviato al Ministero dei L.L.P.P. a cura del dirigente l'Ufficio di vigilanza della costruzione della Ferrovia centrale Umbra, uno viene ritirato dal Rappresentante della Provincia di Perugia, concessionaria della linea, il terzo

dal Rappresentante della Società Italiana del Mediterraneo, sub
concessionaria della costruzione ed esercizio della linea.

Perugia, li 30 Giugno 1915.--