

da *Approfondimenti* del 16 maggio 2005

La Giulianova - Teramo. Un "ramo secco" rifiorito.

di **Claudio Preite**

La Linea ferroviaria Giulianova - Teramo fa parte di quelle fitta maglia di linee secondarie della rete ferroviaria italiana, che nei decenni passati ha assolto l'importante compito di unire territori, comuni e piccoli centri urbani tra loro, sviluppandone i commerci e i rapporti umani in un periodo nel quale le grandi vie di comunicazione e il servizio pubblico su gomma erano ancora poco presenti in Italia.

Questa linea ha quindi assicurato il collegamento del capoluogo teramano con i comuni limitrofi affacciati sull'Adriatico.



1. Regionale per Giulianova effettuato con una doppia di ALn 668 attraversa un tipico paesaggio della periferia teramana. Sullo sfondo, poco visibile, il massiccio del Gran Sasso D'Italia. (Foto Claudio Preite, 4 aprile 2005)

Dagli anni '50 ad oggi la costa teramana ha visto uno sviluppo urbanistico e commerciale davvero enorme, che ha portato le popolazioni dell'entroterra ad espandersi verso la costa.

Nel contempo, però, Teramo ha mantenuto la sua funzione istituzionale per quanto riguarda uffici pubblici, strutture sociali, istruzione superiore e ha sviluppato un grande polo universitario moderno ed estremamente dinamico.

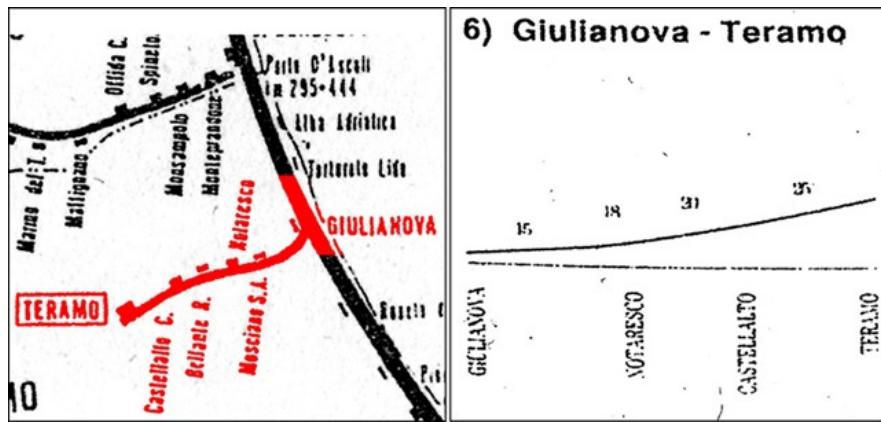
Da qui la necessità di spostamenti giornalieri da e per Teramo di migliaia di persone per lavoro e studio oltre che, nel periodo estivo, in direzione delle località marittime.

La direttrice stradale SS.80 che, oltre al traffico locale, deve gestire anche il traffico della A14 Adriatica e della A24 Teramo - L'Aquila - Roma, è l'alternativa al trasporto ferroviario. I numerosi mezzi pubblici su gomma (più di 33 coppie di autobus al giorno) che coprono la direttrice Teramo - Giulianova non riescono, però, a compiere il tragitto in meno di 45 minuti. L'insieme di queste necessità di movimento rende il traffico su questa direttrice stradale estremamente lento e caotico.



2. Il punto di congiunzione tra le linee Adriatica e la Giulianova - Teramo. Da qui per circa 2 km le due linee correranno parallele fino alla stazione di Giulianova. In questa foto un ETR.500 in viaggio verso nord, ha quasi raggiunto una ALe 582 proveniente da Teramo. (Foto Claudio Preite, 21 marzo 2005)

Il profilo planimetrico della linea pressoché lineare affianca la SS. 80 attraverso terreni agricoli, piccoli centri urbani e dinamiche zone industriali e commerciali della valle del fiume Tordino. Il profilo altimetrico invece prevede una successione progressiva di pendenze che vanno dal 15 al 25 per mille per raggiungere, dopo circa 25 km, la stazione terminale di Teramo alla progressiva 25,077.



3. Profili planimetrico e altimetrico della linea. Dal profilo altimetrico si nota la forte acclività della linea che in meno di 25 km passa dai 10 metri s.l.m. di Giulianova ai 434 metri s.l.m. di Teramo. (*Disegno Claudio Preite*)

Il passato

Fino al 2 Ottobre 2003 la linea, a trazione diesel, era gestita dal Dirigente Movimento di Giulianova ed era percorsa da materiale ALn 668 appartenente al Deposito Locomotive di Sulmona.



4. Dopo aver superato la pendenza del 25 per mille, una coppia di ALn 668 transita al fianco del vecchio e caratteristico fabbricato merci della stazione di Teramo. (*Foto Claudio Preite, 4 aprile 2003*)

La linea, armata con binari UNI 52 fissati su traversine in legno, poteva essere precorsa in Rango A e B alla velocità massima di 75 km/h per i mezzi leggeri e di 65 km/h per i servizi merci con locomotive dei gruppi D.343 e D.345.

La circolazione avveniva con il Servizio a Spola e per la partenza dalla stazione di Teramo il Capotreno doveva ottenere il Nulla Osta dal Dirigente Movimento di Giulianova.



5. Un regionale per Giulianova formato da una coppia di ALn 668, pochi minuti prima della partenza da Teramo. (*Foto Claudio Preite, 14 marzo 2005*)

La percorrenza del servizio viaggiatori variava da un minimo di 25 ad una massimo di 33 minuti per l'intera tratta con fermata in

ogni stazione.

Nel decennio 1985 - 1993, la riorganizzazione del sistema ferroviario italiano prevedeva la chiusura dei cosiddetti "rami secchi". In quegli anni anche per la Giulianova - Teramo, si ventilò la possibilità di chiusura, ma mai furono prese posizioni ufficiali in merito.

A motivare i dubbi sulla linea, lo scarsissimo traffico viaggiatori che nel 1993 era di appena 200 passeggeri al giorno sul totale delle quattro coppie di treni che la percorrevano nei giorni feriali.

Negli anni immediatamente seguenti l'Ente Ferrovie dello Stato, iniziò un attento monitoraggio del traffico viaggiatori, sia regionale che nazionale e un'analisi delle possibilità della Giulianova - Teramo di attrarre clientela, non solo allo scopo di giustificare il mantenimento in servizio, ma soprattutto nell'ottica di un sostanziale miglioramento dell'efficienza tecnica della tratta e della fruizione da parte del pubblico.



Ph. Claudio Preite

Foto Claudio Preite

6. Minuetto appena giunto da Teramo sul binario 1 Tronco, pronto per il servizio viaggiatori in direzione di Pescara C.le. (Foto Claudio Preite, 1 aprile 2005)

A questo scopo furono commissionati studi di mercato per capire come gli abitanti della zona percepissero il treno e il suo uso per gli spostamenti tra le tre province abruzzesi.

Fu anche realizzato un progetto pubblicitario all'epoca inedito, volto anche a "rendere visibile" il trasporto regionale su questa tratta, realizzando la totale riverniciatura di una ALn 668 con i colori ed il logo di una nota marca di caffè.

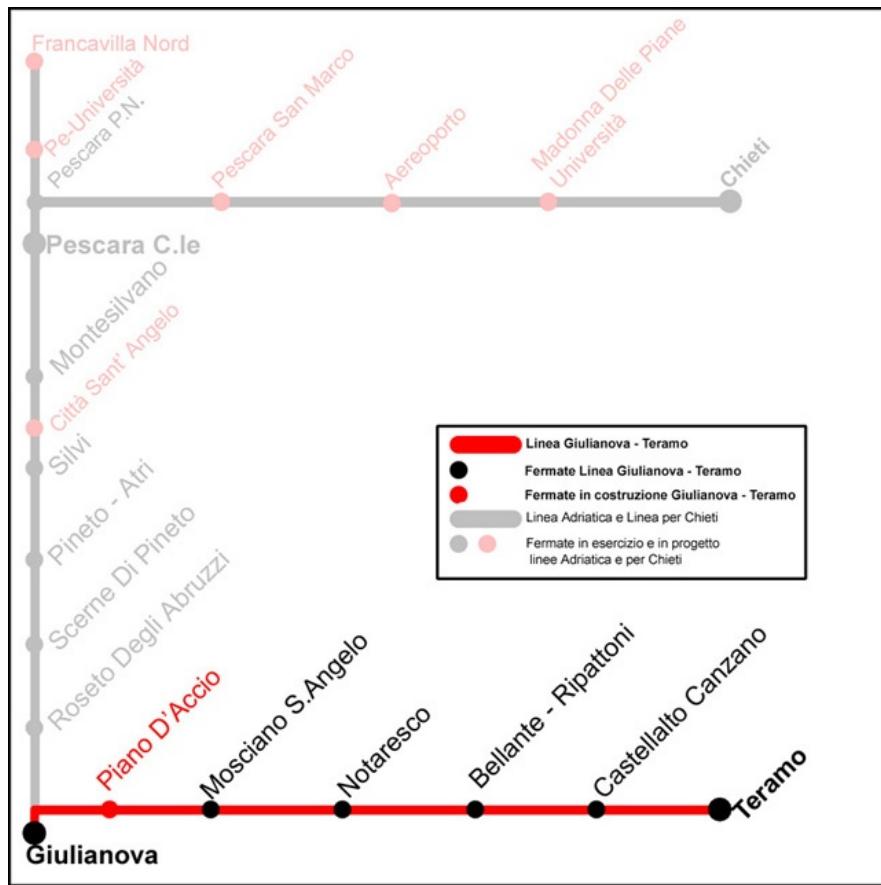
Il risultato fu positivo, poiché apparve immediatamente che i tre poli universitari delle relative province, gli uffici, le zone commerciali e industriali in continua espansione avrebbero garantito viaggiatori per il servizio, a patto, ovviamente, di una diminuzione dei tempi di percorrenza e dalla creazione di nuove e necessarie fermate.

Con l'addendum all'Accordo di Programma Stato - Regione 1994- 2000, lo Stato impegnò 40 miliardi di vecchie lire per un progetto che comprendeva tre punti principali:

Elettrificazione della Giulianova - Teramo;

Velocizzazione della linea;

Realizzazione di un Sistema Metropolitano che collegasse le province di Chieti, Pescara e Teramo con la realizzazione di quattro nuove fermate per il servizio viaggiatori, Piano D'Accio, sulla Teramo - Giulianova, Scerne di Pineto, Pescara Università, sulla Linea Adriatica e Pescara San Marco sulla Pescara - Roma.



7. Schema del "Circuito Metropolitano" formato dalla Giulianova - Teramo la linea Adriatica e la linea Pescara - Roma, con le fermate in realizzazione e in progetto. (Disegno Claudio Preite)

Il presente

La linea, interamente a binario unico, gestita con il CTC (Controllo Traffico Centralizzato) dal DCO di Pescara C.le e il sistema di distanziamento a Blocco Conta-Assi, collega rispettivamente le stazioni di Mosciano S. Angelo, Notaresco, Bellante- Ripattoni e Castellalto - Canzano prima di giungere a Teramo.

Sono ben 18 i passaggi a livello che attraversano la linea, che serve anche due raccordi industriali alle progressive 3,500 e 16,272 ormai in disuso da più di dieci anni.

Il 3 Ottobre 2003 ha preso il via la trazione elettrica a 3 kV CC sulla Giulianova - Teramo, e la gestione della linea è passata al DCO di Pescara e al Dirigente Movimento di Giulianova per gli itinerari di partenza e di ingresso a Giulianova.



8. Dirigente Movimento della stazione di Giulianova all'opera. Nel riquadro, un "itinerario" pronto per Pescara C.le Foto Claudio Preite, 1 aprile 2005

Con l'elettrificazione, la linea è stata dotata di segnali luminosi a protezione dei passaggi a livello automaticamente chiusi dai treni, armamento composto da binari UNI 60 e traversine in CAP - Cemento Armato Precompresso e presso la stazione intermedia di Castellalto - Canzano è possibile l'incrocio di due convogli sempre telecomandato dal DCO di Pescara.

Con l'attuale Orario sono 12, nei giorni feriali, e 2 nei festivi, le coppie di treni che percorrono la nostra linea in Rango A, B e C con velocità massime ammesse di 110, 115 e 120 km/h rispettivamente, con un aumento massimo della velocità commerciale del 60%.

Il primo treno in partenza per Teramo è alle 5.59, l'ultimo verso Giulianova alle 20.50 con cadenza quasi oraria.

Attualmente la linea è percorsa da ALn 668, ALe 644, ALe 804, ALe 582 e dal dicembre 2004 ha fatto la sua comparsa il nuovissimo Minuetto in versione elettrica, sempre del Deposito di Sulmona.



9 Un Minuetto viaggia verso Giulianova, in servizio Regionale. In alto a sinistra un segnale luminoso a protezione dei P.L. automatici. (Foto Claudio Preite, 1 aprile 2005)

La percorrenza media è passata da 28 a 25 minuti con punte di soli 21 minuti per l'intera tratta con un risparmio del 12 - 15% sui tempi dell'esercizio diesel.

I convogli, una volta percorsa la Teramo - Giulianova, proseguono il loro viaggio assicurando il collegamento con le stazioni di Roseto Degli Abruzzi, Scerne di Pineto, Pineto - Atri, Silvi, Montesilvano e Pescara sulla direttrice Adriatica e poi verso Chieti e Sulmona.

La manutenzione dei mezzi diesel continua ad essere svolta presso il Deposito Locomotive di Sulmona, mentre per i mezzi a trazione elettrica, compreso il Minuetto, la manutenzione viene effettuata nel DL di Pescara.



10 Un convoglio GAI - ALe 804 sosta sul 1o binario Tronco di Giulianova, mentre sul binario 2 transita un ERT.500 in direzione nord. (Foto Claudio Preite, 29 marzo 2005)

L'insieme dei miglioramenti tecnologici e della creazione di nuove fermate ha prodotto la crescita del traffico viaggiatori del 15 - 20% annuo negli ultimi quattro anni, arrivando a trasportare punte di 3000 persone al giorno nel 2004.

Il futuro di questa linea si prospetta roseo con la prossima apertura della fermata di Piano D'Accio, nella zona industriale di Giulianova, che permetterà ai dipendenti delle aziende circostanti un comodo servizio metropolitano, con il progetto di portare il cadedramento dei convogli a 30' nelle ore di punta (in attesa di finanziamento).

Per quanto riguarda il resto della linea che collega Giulianova - a Pescara, Chieti e Sulmona, è stata già realizzata la fermata di Scerne di Pineto e sono in progetto le fermate di Città Sant'Angelo, Pescara Aeroporto, Francavilla Nord e Madonna Delle Piane - Università, anche qui con cadenzamento di 30' nelle ore di punta.



Ph. Claudio Preite

Foto Claudio Preite

11. Minuetto in attesa di effettuare il servizio viaggiatori Per Pescara C.le (Foto Claudio Preite, 1 aprile 2005)

Una bella storia, questa, di un ramo secco portato a nuova vita grazie alla perfetta sinergia tra rinnovamenti tecnologici, studio delle reali potenzialità del territorio e delle necessità di mobilità espresse dalle comunità locali oltre ad una attenta applicazione delle più recenti direttive comunitarie sull'ampliamento del trasporto su ferro.

Ringraziamenti

Si ringraziano la Signora Pelisseri (Dirigente Movimento Stazione Giulianova) ed il Dott. Dario Recubini (Direttore Relazioni Esterne Abruzzo/Marche/Molise, Gruppo Ferrovie dello Stato) per le notizie tecniche e le curiosità che mi hanno messo a disposizione con grande cortesia e professionalità.

Claudio Preite - 16 maggio 2005

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. È 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