

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da *News ferroviarie* del 03 dicembre 2005

Casalbordino - Ortona in variante

di **David Campione**

ORTONA (Chieti) - La mattina del 27 novembre è stata attivata la variante Casalbordino - Ortona della ferrovia Adriatica, con la contestuale e definitiva chiusura del tracciato storico costiero.

Lunga 25,91 chilometri, di cui ben 18,61 in galleria, ed interamente a doppio binario banalizzato, la nuova tratta si estende dal km 398,908 presso Casalbordino al km 373,00 nei pressi di Ortona, ed è esercitata con Dirigente Centrale che ha sede a Pescara.



1, Panoramica della nuova stazione di San Vito, stretta tra le gallerie Cintioni e Moro, qui ripresa lato Ortona. (Foto David Campione, 13 novembre 2005)

Le velocità massime ammesse dalla linea sono 140 km/h in rango A e 150 km/h in rango B, C e P. Due le stazioni intermedie, San Vito Lanciano e Fossacesia - Torino di Sangro, governate tramite ACS - Apparato Centrale Statico, più il posto di blocco intermedio al km 398,075, per entrambi i binari ed entrambi i sensi di marcia.

Quattro le gallerie: Diavolo di 5.200 metri, San Giovanni di 9.311 metri, Cintioni di 2.088 metri e Moro di 2.011 metri.



2, La E.444.025 corre verso Ortona con l'Intercity 1550 sulla variante già parzialmente in servizio, transitando nella nuova stazione di San Vito. (Foto David Campione, 13 novembre 2005)

La variante era comunque già parzialmente in esercizio da fine anni '90. Per snellire la circolazione sul tracciato costiero e comunque a seconda delle necessità di esercizio, quotidianamente diversi treni a lunga percorrenza, sia merci che viaggiatori, venivano instradati sul nuovo tracciato, comunque soggetto a grosse limitazioni: un solo binario operativo (l'attuale pari), una sola sezione di blocco per i quasi 26 km di sviluppo, stazioni intermedie di fatto "inesistenti" avendo deviatori bloccati e mancando

comunque il presenziamento e perfino i fabbricati viaggiatori, velocità massime ridotte. Ciò nonostante la variante già consentiva il recupero di diversi minuti di ritardo, specie per i treni pari che non dovevano affrontare particolari deviate in entrata ed in uscita.



3. Il moderno ETR.500 n.57 serpeggia lungo la costa abruzzese nei pressi di Fossacesia, sullo storico tracciato costiero a semplice binario ormai abbandonato. (Foto David Campione, 12 novembre 2005)

Con l'attivazione della nuova linea va definitivamente in pensione lo storico tracciato costiero a semplice binario, da sempre esposto all'azione erosiva del mare, che imponeva frequenti e costosi interventi di manutenzione della sede ferroviaria e di protezione dal mare.

David Campione - 03 dicembre 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. 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