



Scopo di questo studio è quello di evidenziare i motivi per cui è necessario proteggere la ferrovia Fano-Urbino dallo smantellamento, salvaguardandone il tracciato ferroviario e le sue opere d'arte nonché attivarsi per la sua riapertura come Ferrovia turistica (come previsto dalla legge n. 128 del 9 agosto 2017). La linea ferroviaria è sospesa al servizio viaggiatori ed in stato di abbandono ormai da decenni, pur trattandosi di una infrastruttura di rara bellezza architettonica e paesaggistica nonché, per il futuro, di fondamentale importanza per il trasporto turistico (*Urbino è una delle città di Arte*



*più importanti del mondo, annualmente visitata da migliaia di turisti*) e per il trasporto pendolare (*Urbino è sede di una delle Università più antiche e conosciute in Italia e nel Mondo con 20 mila iscritti e con migliaia di studenti pendolari*). Per quanto riguarda il progetto di pista ciclabile (*è un progetto portato avanti da un'associazione locale affiliata alla FIAB e sostenuto dalla precedente giunta regionale. Tale progetto prevedeva il passaggio della*

*ciclabile su parte del sedime ferroviario e nelle gallerie ferroviarie nonché sui ponti ferroviari, coprendo con asfalto il binario, inficiando in tal modo, per sempre, l'utilizzo ferroviario della linea*), si è convinti che la ferrovia storico turistica Fano-Urbino vada tutelata, visto che esistono altre possibilità di costruire ciclabili senza interferire con la ferrovia, (così come già proposto dall'associazione FVM ferrovia Valle Metauro attraverso un progetto di ciclabile trasmesso, a suo tempo, in Regione ma mai approvato dalla Regione Marche), analogamente a quanto avviene nell'Alto Adige dove le ferrovie sono a supporto dei treni (*il passeggero scende con la sua bicicletta o l'affitta e prende la ciclabile per andare a lavorare o se è un turista per andare a visitare gli antichi borghi dove acquisterà i prodotti tipici nei piccoli negozi e*

*dormirà nonché mangerà nelle strutture dell'ospitalità diffusa*) e corrono parallelamente alle linee ferroviarie a sei metri di distanza dalla rotaia esterna, come previsto dal DPR 753 del 1980 (articoli da 49 a 56). La Fano-Urbino, direttamente connessa alla direttrice adriatica, collega la Valle del Metauro ad una realtà urbana di eccezionale valore storico-artistico come Urbino ed il cui tracciato, i ponti, i viadotti e le gallerie costituiscono un patrimonio architettonico ed ingegneristico di grande attrattiva turistica.

Ora è vero che riaprire una ferrovia non è impresa di poco conto, ma se andiamo a vedere i benefici di ritorno si comprende subito che “il gioco vale la candela”. Treni regolari e moderni con un orario cadenzato spostano subito circa il 20% di automobilisti stanchi di code e traffico dalla strada alla ferrovia, mentre una pista ciclabile farebbe rimanere invariato l'inquinamento da auto. Naturalmente va rivisto anche il servizio con autobus, che va asservito alla ferrovia e non messo su strada in concorrenza con essa; infatti, i contributi chilometrici erogati dalle Province e dalle Regioni svantaggiano già in partenza la ferrovia che deve attenersi al contratto di servizio. Ma sappiamo che le lobby della gomma sono ben radicate e difficili da controllare grazie proprio a questi contributi chilometrici. In Lombardia ad esempio la linea Milano-Lecco via Monza-Molteno-Oggiono, a semplice binario e trazione diesel, dalla stessa situazione della Fano-Urbino è rifiorita come non mai. A parte la lungimiranza dei politici locali che ne hanno bloccato il tentativo di chiusura, ci si è messi ad un tavolo e si è trovata una soluzione adatta alla linea stessa, provvedendo al riammodernamento dei vecchi binari, all'adattamento dei convogli esistenti, alla trasformazione delle stazioni impresenziate in semplici fermate e così via. Oggi su questa “affollatissima” linea ci sono dei modernissimi treni automotori come quelli della Merano-Malles che tutti portano ad esempio, tanto che ora ci si domanda già se non sarebbe un bene addirittura elettrificarla. Tra l'altro oggi sta succedendo la stessa cosa anche sulla Como-Lecco che fino a pochi giorni addietro era in odore anch'essa di chiusura mentre ora nuovi treni e nuovi orari.

Di seguito verrà esposta l'intera vicenda dalla costruzione della ferrovia Fano - Urbino, alla sua chiusura ai tentativi di riapertura e verranno esposti anche i costi da affrontare per la sua riapertura.

La ferrovia Fano-Urbino è composta da due distinte entità costruite ed esercite differentemente:

- la linea Fano-Fermignano (costruita nel 1916 e chiusa al traffico ferroviario nel 1987);
- la tratta Fermignano-Urbino (costruita nel 1898 e facente parte della ex linea Urbino-Fermignano – Urbania - Acqualagna – Cagli -Acquaviva – Frontone – Canneto - Pergola -che poi proseguiva per Fabriano. La tratta da Fermignano a Pergola fu distrutta dai tedeschi nel 1944 nella seconda guerra mondiale e non più ricostruita. Gli ultimi binari che erano rimasti tra Acqualagna e Cagli vicino alla SS Flaminia furono smantellati negli anni 70).

La prima linea confluiva nella seconda presso la stazione di Fermignano.

Nel 1985, a seguito del decreto ministeriale n.90/T del 4 luglio 1985, venne istituita un'apposita commissione con il compito di svolgere **un'indagine conoscitiva sulle linee ferroviarie a scarso traffico**.

Con decreto del 28 luglio 1986, veniva disposta la **soppressione del servizio viaggiatori** sulla Linea Ferroviaria Fano - Urbino a partire dal 28 settembre 1986. La linea fu sospesa dall'esercizio il 31 gennaio 1987, con decreto del ministro dei trasporti.

Il 14 luglio 2000 nasce la *Associazione Ferrovia Valle Metauro* con lo scopo di **valorizzare la tratta** con un servizio di Velorail ad uso turistico. Con decreto ministeriale n. 430 del 15 dicembre 2011 a causa della decisa contrarietà al ripristino o al mantenimento del sedime dell'allora amministrazione provinciale, la tratta venne dichiarata **ufficialmente dismessa**.

Il 10 aprile 2013 il Consiglio di Stato respinse il ricorso presentato da *Associazione Ferrovia Valle Metauro* contro la dismissione della linea. Il 7 settembre 2017 è entrata in vigore la legge 9 agosto 2017, n. 128 riguardante l'istituzione e la valorizzazione di ferrovie turistiche situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico, tra le quali venne compresa anche la ferrovia Fano-Urbino.

I costi per la riapertura al solo uso turistico vennero stimati in circa **35 milioni di euro**. In data 24 luglio 2019 tramite parere favorevole del CIPE è **stato stanziato un milione di Euro** con cui sarà realizzato uno studio di fattibilità per la

riattivazione della linea ferroviaria Fano-Urbino a fini turistici: l'importo è contenuto nell'aggiornamento al contratto di programma tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI 2017—2021.

Il 14 luglio 2000, come già indicato in precedenza, nasce l'*Associazione Ferrovia Valle Metauro* con lo scopo di valorizzare la tratta con un servizio di ferrocicli ad uso turistico. Successivamente l'associazione puntò al ripristino dell'intera tratta. Nel 2004 con l'appoggio tecnico dell'allora Colonnello **Mario Pietrangeli**, 48° Comandante del Reggimento Genio Ferrovieri, **si cercò di farla ripristinare ed esercire dalle unità del Genio Ferrovieri** (tale ottima iniziativa non riuscì).

La linea Fano - Urbino (km totali = 48,750), è a semplice binario. Essa risulta **completamente armata** (a meno di una parte eliminata per realizzare una strada Fano) e **integra per quanto riguarda l'armamento e le opere d'arte** (ponti, gallerie, viadotti).

Manca invece di tutti gli organi di protezione e regolazione del traffico, da tempo abbandonati a sé stessi. Non sono più presenti le barriere ai PL così come tutti i sistemi a cavo. La ferrovia Fano - Urbino è una linea che unisce la stazione di Fano - terza città delle Marche lungo l'Adriatico - con la città d'arte di Urbino - sito UNESCO.

La linea attraversa zone di grande pregio turistico/ambientale/artistico e può servire un bacino d'utenza nella Valle del Metauro superiore a 125.000 residenti oltre Pesaro. L'*Associazione FVM - Ferrovia Valle Metauro*, con i propri soci e con primarie società di ingegneria ferroviaria - “Pegaso Ingegneria/Sistema Ingegneria” ha emesso nel 2015 il **progetto “preliminare di ripristino” della linea** ad uso trasporto pubblico locale (TPL).

Scopo del progetto è **analizzare i costi di ripristino e di gestione** nonché individuare le più importanti interferenze, specie quelle con la viabilità ordinaria. Il progetto preliminare studiato in dettaglio, fornisce ad Organizzazioni Pubbliche o Private i principali dati economici ed ingegneristici per richiedere finanziamenti. L'attività ha definito in circa **87 (ottantasette) milioni di €** - netto IVA - il costo di investimento per il **ripristino dell'opera**, con durata di 30 mesi. In agosto 2017 la Legge Nazionale 128/17, che istituisce le Ferrovie Turistiche, ha incluso la Fano - Urbino tra le prime 18 linee italiane da riutilizzare. Qualora si decidesse di avviare l'attività limitandosi al ripristino a fini turistici, con specifiche realizzative e di gestione meno stringenti, il costo si ridurrebbe a **non più di 35-40 milioni di euro**. In estrema sintesi, con due ipotesi d'uso della linea, si ha:

Per TPL (Solo Turistica)

- Lavori civili su opere d'arte esistenti, stazioni e fermate 13.100.000 € / (6.000.000 €)
  - Nuove opere d'arte (viadotti, rilevati, sottovia, antirumore) 20.025.000 € / (2.000.000 €)
  - Eliminazione passaggi a livello (da 55 a 21) 6.000.000 € / (1.000.000 €)
  - Ballast, armamento, binari nuovi, segnalamento 34.500.000 € / (19.500.000 €)
  - Rilievi, sondaggi, espropri minori, utenze, legal activities, progettazione & direzione lavori, imprevisti vari 13.125.000 € / (5.700.000 €)
- Totale netto IVA = 86.750.000 € / (34.200.000 €)

Nel caso TPL, sono possibili almeno **dodici coppie di treni giornalieri con dieci fermate**; tale frequenza garantirebbe il pareggio tra costi e ricavi. Ecco alcuni dati e parametri della linea per TPL secondo il progetto preliminare di ripristino:

**LA FERROVIA STORICO TURISTICA METAURENSE FANO - URBINO**

**“LA FERROVIA DI RAFFAELLO SANZIO”**

Numero di stazioni*	7
Numero di fermate	5
Tipologia di rotaie	60 UNI
Tipologia di traverse	RFI 230
Tipologia di scambi	30/60 km/h
Velocità massima/minima	120-75km/h
Numero coppie di treni possibili	Fino a 18
Coppie necessarie ad ottenere un sostanziale pareggio di bilancio**	12
Tempi di percorrenza	50-60 min.
Capacità	3600-5400 persone/giorno/direzione
Numero di PL esistenti (regolari)	55
Numero di PL eliminati	34
Costo ripristino comprese le nuove opere d'arte	87 M€
Ponti principali	14
Gallerie	8
scartamento	ordinario
Bacino di utenza potenziale***	125000 ab.
Stazioni e fermate:	Fano, Rosciano di Fano, Cuccurano, Cartoceto-Lucrezia, Saltara-Calcinelli, Serrungarina-Tavernelle, Montefelcino-Isola del Piano, Fossombrone, S. Lazzaro di Fossombrone, Calmazzo, Canavaccio, Fermignano, Urbino

\*più un posto movimento non abilitato al servizio viaggiatori

\*\* in base ai parametri di finanziamento abitualmente in essere per il TPL su ferro ed ipotizzando l'attuale utenza dei bus oppure 1200 A + 1200 R passeggeri/giorno.

\*\*\* riferito ai soli residenti e senza considerare Pesaro

Ad integrazione, FVM ha predisposto un progetto di ciclabile su strade esistenti poco trafficate e limitrofe alla ferrovia ma senza interferire (circa 52 km di piste) con una spesa di 9,7 M € + IVA.

\* \* \*