

Lo studio fatto nel 2005 per conto di Fvm

L'ingegnere studia e fa i calcoli

Gabriele Bariletti: "Il ripristino è tecnicamente possibile"

Tra gli studi fatti negli ultimi anni per stimare quanto costerebbe riaprire la linea ferroviaria, c'è quello fatto da Gabriele Bariletti, ingegnere che insegna alla facoltà di Architettura dell'Università di Roma 3, realizzato per conto dell'associazione Ferrovia Valle Metauro.

Lo studio - che risale al gennaio del 2005 - parte da alcune "inesattezze riportate nello studio della Società sviluppo Marche (Svim), atte a pregiudicare la riapertura della ferrovia Fano-Urbino e da un dato fornito nel dossier di Rfi relativo alla ferrovia Civitavecchia-Orte, sospesa", spiega Bariletti.

Da quello studio, l'ingegnere calcola il costo annuo al chilometro - per una linea a binario unico non elettrificata - di manutenzione ordinaria e straordinaria. E anche quello relativo al "movimento" dei treni, includendo nel conto i dirigenti preposti al controllo semiautomatico della linea. Il costo annuo al chilometro, da cui parte Bariletti, è di 17.560 euro; quello del "movimento" considerato è di 300mila euro annui.

Bariletti nel suo studio ipotizza l'utilizzo per 12 ore al giorno della linea, attraverso l'alternanza di due turni di lavoro per il gruppo di dirigenti deputati al controllo della marcia dei treni. In tutto, data la lunghezza complessiva della tratta - di 46 chilometri - e considerando che vi viaggeranno sei coppie di treni al giorno - tutti i giorni dell'anno - i costi totali che il gestore dell'infrastruttura dovrà affrontare ammontano a 1.108 milioni di euro all'anno.

Detratti gli oneri finanziari - non calcolati - la continua manutenzione della linea ferroviaria corrisponde al ripristino del capitale reale da cui è costituita. Quindi, secondo Bariletti, "con la manutenzione ordinaria e straordinaria - in trent'anni, durata di vita minima per i binari e gli annessi - tutto l'armamento viene sostituito, alla fine del periodo osservato si avrà una linea completamente rinnovata".

Il costo di investimento iniziale - secondo l'esperto - rappresenta una trasformazione di un capitale monetario in un capitale reale: la ferrovia stessa. Per i costi di circolazione dei treni, Bariletti fa due ipotesi: la prima prevede di affidare la gestione dei treni a una società privata, con il contratto di lavoro ferroviario; la seconda con l'affido dell'esercizio a Trenitalia. In entrambi i casi ipotizzati, si imposta "la composizione del treno tipo in due automotrici a nafta, con velocità commercia-

le di 61 chilometri all'ora". Considerando la prima ipotesi, quella dell'esercizio privato, "l'effettuazione di ogni treno - si legge nello studio - costerà 255 euro, che in un anno ammontano a 1.119 milioni di euro (per 201.618 chilometri)". In questo caso - sottolinea Bariletti - la Regione dovrà erogare "il contributo all'esercizio nella percentuale prevista dalla legge, pari a 727.578mila euro, oltre a stipulare un contratto aggiuntivo con il gestore dell'infrastruttura per altri 906.142mila euro, per lo sbilancio non coperto dai pedaggi". L'ente pubblico, secondo

Bariletti, contribuirà "all'esercizio con 1.634 milioni all'anno e, a questi, si detraggono i soldi spesi per le autolinee sostitutive dei treni". Nella seconda ipotesi, affidando l'esercizio a Trenitalia, "l'effettuazione di ogni treno costerà 363 euro, che in un anno ammontano a 1.592 milioni di euro (per 201.618 chilometri)". In questo caso, precisa Bariletti, "la Regione dovrà erogare il contributo all'esercizio nella percentuale prevista dalla legge, pari a 1.035 milioni di euro, oltre a stipulare un contratto aggiuntivo con il gestore dell'infrastruttura per altri



Treno in transito sul Ponte del Metauro nell'estate 1986

906.142 euro, per lo sbilancio non coperto dai pedaggi". "L'Ente pubblico - spiega Bariletti - contribuirà in tutto all'esercizio con 1.941 milioni di euro all'anno". I costi rimanenti, in entrambi i casi dovranno essere coperti dai viaggiatori. Nell'ipotesi dell'esercizio di tipo privato, saranno sufficienti 65 viaggiatori per treno, paganti un biglietto medio di 1.375 euro a viaggio. Il che significa che ogni giorno si dovranno spostare da un capolinea all'altro almeno 390 viaggiatori. Nell'ipotesi di esercizio da parte di Trenitalia, saranno neces-

sari 80 viaggiatori per treno, paganti un biglietto medio di 1.375 euro a viaggio. Questo significa che quotidianamente si dovranno spostare da un capolinea all'altro almeno 550 viaggiatori. Dall'analisi compiuta da Svim sui flussi di traffico, secondo Gabriele Bariletti "questi numeri sono ampiamente soddisfatti: ogni viaggiatore in più che dovesse usare il treno determinerebbe per l'esercente il servizio". La riapertura non è quindi utopia, ma conclude Bariletti: "Tecnicamente è possibile, amministrativamente un po' meno".

Dopo 15 anni di chiusura, la linea è stata riaperta a maggio 2005

Merano-Malles: un esempio di trasporto locale



Ferrovia della Val Venosta: un giovane attende il treno



Convoglio in transito lungo i binari della tratta

È il modello a cui si ispira Fvm per far sentire la voce e premere per il ripristino. Tanto che un socio dell'associazione, iscritto su Facebook al gruppo "Quelli che vogliono la Fano-Urbino", in un post ha scritto: "Se ce l'hanno fatta loro, ce la possiamo fare anche noi". La ferrovia della Val Venosta, nota anche come "Merano-Malles" poiché collega Merano a Malles Venosta, in Alto Adige, è a scartamento normale - la distanza fra le due rotaie è di 1.435 millimetri - e di proprietà della Provincia autonoma di Bolzano. La linea, inaugurata il 1° giugno 1906 dopo poco più di due anni di lavoro, nel 1919, dopo l'annessione dell'Alto Adige all'Italia, passò alle Ferrovie dello Stato. Che dopo varie vicissitudini, nel 1990 chiusero il traffico passeggeri e merci sulla linea, considerandola un "ramo secco". Negli anni seguenti il tracciato - compresi fabbricati e pertinenze - fu acquistato dalla Provincia autonoma di Bolzano. Dopo un periodo di incertezze sul possibile riutilizzo dell'infrastruttura, alla fine degli anni Novanta si decise la riattivazione tramite la controllata Strutture Trasporto Alto Adige Spa (Sta). Da subito si scartò l'ipotesi di un'elettrificazione per gli eccessivi costi di realizzazione - con la necessità di alcune sotto-

stazioni elettriche per l'alimentazione - e di manutenzione. Messo a disposizione il necessario finanziamento con il coinvolgimento dei Comuni interessati - gli fu affidato il restauro degli edifici, in particolare delle stazioni - si procedette con i lavori. Grazie a un'opera di ammodernamento - i ponti e le gallerie furono risanati, i piani di stazione rifatti, ampi tratti di binario sostituiti, diversi passaggi a livello eliminati mediante sottopassi o strade laterali di collegamento e l'elettrificazione di quelli rimasti - la ferrovia è tornata in funzione il 5 maggio 2005. Il numero di passeggeri trasportati, nonostante si tratti di una linea ferroviaria secondaria, raggiunse presto cifre da record. Il successo riscosso ha riaperto in Trentino-Alto Adige il dibattito sul ripristino di altre tratte abbandonate negli anni Sessanta e Settanta. La ferrovia ha una lunghezza di 56 chilometri ed è servita da moderni treni diesel dotati di confort. I treni sono accessibili con facilità anche ai diversamente abili in carrozzella. L'efficace modello di trasporto locale offerto dalla ferrovia della Val Venosta rimane tale nonostante la tragedia successa il 12 aprile 2010, dove, a causa di una frana che ha investito un treno in transito lungo i binari, sono morte 9 persone.



Un portatore di handicap sale a bordo

UN TRENO CHIAMATO DESIDERIO

I soci di Fvm e i partecipanti alla terza Giornata nazionale delle ferrovie dimenticate che si è svolta a Fermignano domenica 7 marzo 2010 passeggiano lungo i binari della Fano-Urbino per sensibilizzarne il ripristino



A Fermignano

La Giornata delle ferrovie dimenticate

Una passeggiata domenicale lungo i binari della loro amata. Cinque chilometri, da Fermignano a Canavaccio, per ricordare la "bella addormentata", nella speranza che possa risvegliarsi quanto prima. L'associazione Fvm, il 7 marzo, in occasione della terza Giornata nazionale delle ferrovie dimenticate - si sono svolti in Italia 65 eventi: tre nelle Marche e 62 in altre 16 regioni - l'ha resa possibile grazie alla ripulitura della bosaglia dalla sede ferroviaria. Un centinaio i partecipanti, tra cui diversi soci di Fvm e amanti della ferrovia.

La Giornata nazionale delle ferrovie dimenticate nasce con l'intento di tramandare alle giovani generazioni "il valore e l'importanza della ferrovia come mezzo di trasporto sostenibile". Il presidente di Fvm, Carlo Bellagamba, ha inaugurato la Giornata alla stazione di Fermignano: "Non siamo contro gli autobus, ma vorremmo che nella nostra Regione si realizzasse un Piano di trasporti ideale dove tutti i mezzi concorrano a migliorare la qualità del trasporto". Ha colto l'occasione per lanciare un chiaro messaggio ai politici presenti: "Il ripristino della Fano-Urbino dipende dalle persone che nella stanza dei bottoni possono dare il là alla riapertura. Basta solo una firma!". Gian Carlo Frisoni, socio di Fvm e presidente dell'Associazione nazionale trasporti alternativi (Anta), ha messo gratuitamente a disposizione dei partecipanti un trenino turistico, di cui abitualmente si serve in Riviera per la sua attività imprenditoriale: "Sono stato coinvolto in questa battaglia per caso, ma mi sono appassionato e ne ho subito sposato la causa. Il ripristino della linea comporterebbe benefici per tutto il territorio e, con la crisi energetica in atto, assumerebbe ancora più valore". In tanti sono saliti a bordo del trenino per raggiungere Canavaccio dal parcheggio della stazione di Fermignano: bambini, giovani e anziani. Di colore nero, il trenino, dotato di gomme, può trasportare su strada un massimo di 36 persone alla volta. In 25 minuti i "passeggeri" hanno raggiunto la meta. Oltre a rievocare l'ultimo treno transitato sulla linea il lontano 31 gennaio 1987, il trenino ha consentito di tenere desta l'attenzione nell'opinione pubblica. Per accrescere la dimensione di "realtà" e tornare indietro nel tempo, gli organizzatori - l'idea è di Bellagamba - hanno fatto in modo che, durante tutto il tragitto, a bordo si sentisse il "fischio" ritmato della littorina - *ciu ciu, ciu ciu* - grazie a un cd acquistato negli Stati Uniti. Bellagamba a conclusione della Giornata ha rivolto un invito a tutti gli urbinate e ai politici presenti, tra cui il vicesindaco di Urbino, Lorenzo Tempesa, il consigliere regionale del Pdl, Giancarlo D'Anna e il candidato al consiglio regionale nella Lista civica Marche, Carlo De Marchi: "Avete una bella addormentata, svegliatela!".



Una "draisina" a motore posteggiata a Canavaccio



Un particolare del binario lungo la linea ferroviaria



Trenino parcheggiato a Canavaccio



Un altro particolare del binario



Il presidente di Fvm lungo i binari



Bellagamba a Canavaccio con un socio dell'associazione Fvm



Il trenino nero arrivato alla stazione di Fermignano