

La linea ferroviaria che collegava il mare Adriatico al Montefeltro fu chiusa il

Fano-Urbino, 23 anni fa

Fu inaugurata il 20 settembre 1898 con manifestazioni e "concorso di popolo e autorità"

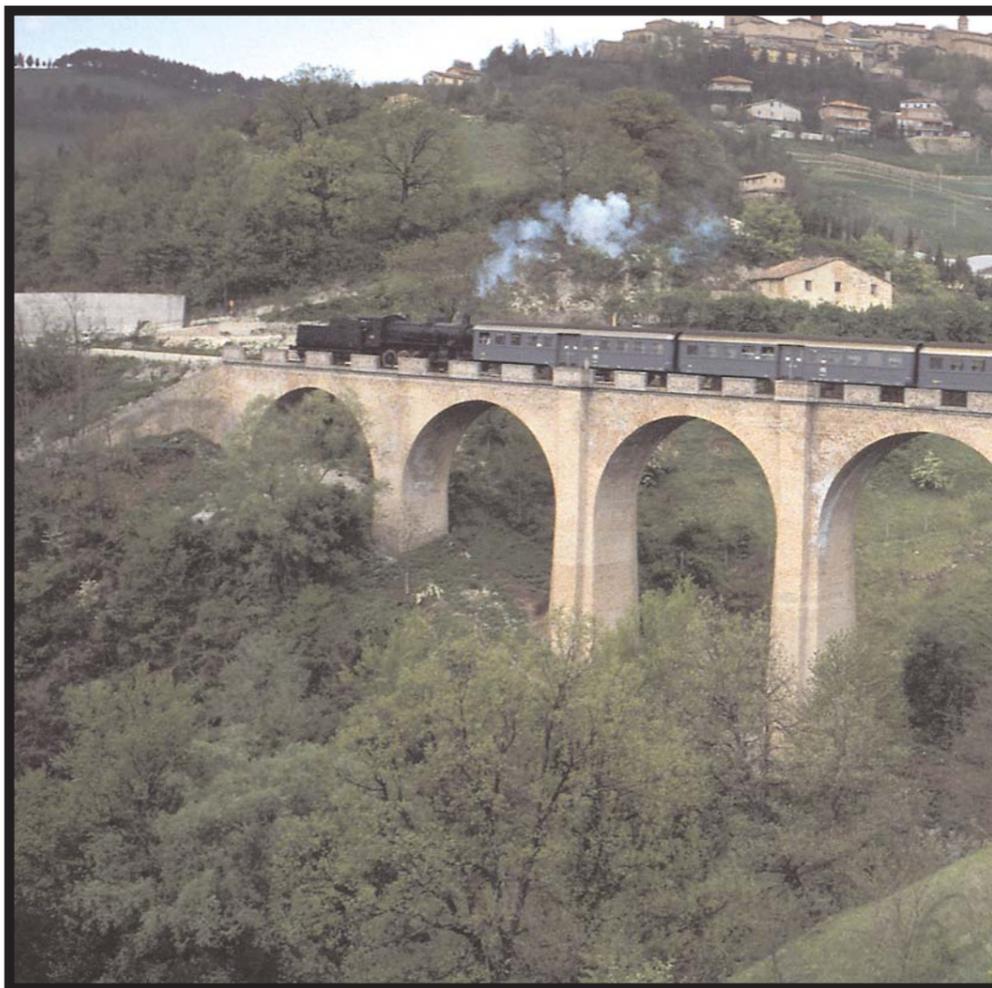
Sono trascorsi oltre 23 anni dal fatidico 31 gennaio 1987, quando l'ultimo locomotore – il treno fu soprannominato "Letizia" dai forsempresoni – transitò sulla linea ferroviaria Fano-Urbino. Dalla chiusura di quel "ramo secco" che collegava il mare Adriatico al Montefeltro, passando per i centri della Valmetauro, il ricordo è ancora vivo in chi è avanti negli anni. Mario Cardilli, 84 anni, ex inviato speciale de *il Resto del Carlino*, racconta: "Era 'festa' quando, prima di 'Letizia' sbuffando vapore a destra e a manca, 'Gigin' con alcuni vagoni e qualche carro, guadagnava la strada ferrata segnalando con il 'fischio' il suo passaggio tra i campi, nell'attesa del saluto dei contadini che lavoravano la terra. Era un 'orologio' per la gente dei campi". La necessità di una ferrovia che collegasse Fabriano con Urbino, sulla trasversale appenninica Ancona-Orte-Roma, passando per i centri di Pergola, Cagli e Fermignano, nell'entroterra pesarese si era avvertita fin dal 1877.

Il consorzio tra i vari Comuni raggiunse i suoi scopi: la linea fu aperta, parzialmente fino a Pergola, nel 1895. E fu inaugurata fino a Urbino, tra il plauso generale, il 20 settembre 1898 con manifestazioni e "concorso di popolo e autorità". Era previsto che le rotaie non si arrestassero nel capoluogo montefeltresco, ma che proseguissero fino a Santarcangelo di Romagna. Il progetto era dettato da motivi militari, per sottrarre un obiettivo strategico come la ferrovia ai bombardamenti navali austriaci lungo la costa adriatica. Molti ponti, viadotti, gallerie e stazioni furono completati ma, finita la Prima Guerra Mondiale, non si sentì più la necessità di terminare la linea. A togliere ogni speranza di realizzare una Trasversale appenninica tra Romagna, Marche e Umbria, ci pensarono, 25 anni dopo, le truppe tedesche in ritirata, con la distruzione di tutti i manufatti. Le Ferrovie Padane, ottenuta per regio decreto la concessione alla costruzione e l'utilizzo della linea, nel 1912 misero mano ai lavori e, nonostante la guerra, completarono la tratta fino a Fossombrone nel 1915 e fino a Fermignano nel 1916, dove la linea si allacciava alla preesistente ferrovia per Urbino. Nel 1933 le Ferrovie Padane furono costrette a cessare l'attività passeggeri e merci per motivi finanziari con la nascita di un autoservizio. Nel 1941 le Ferrovie dello Stato ripristinarono

no il servizio tra Fano e Fermignano, ma in quattro anni, alla fine della Seconda Guerra Mondiale, la Fano-Urbino fu completamente distrutta. La stessa sorte toccò alla consorella Fabriano-Urbino. La ricostruzione nel dopoguerra fu limitata ai tratti Fabriano-Pergola (1948) e Fano-Urbino (completata nel 1955). Dopo qualche anno si arrivò all'epilogo. La ferrovia non poté più far fronte alle crescenti difficoltà economiche di gestione: utenza poco incoraggiata, orari e tempi di percorrenza più consoni a un lontano passato, fasce orarie di dubbio utilizzo,

Mario Cardilli:
"I contadini al lavoro si fermavano per salutare il passaggio del treno"

armamento inadeguato e solo parzialmente rinnovato, mancata adozione di moderni sistemi di dirigenza, numerosi passaggi a livello non automatizzati ne decretarono la morte. La fine arrivò la sera del 31 gennaio 1987 quando, ricorda Cardilli, "stanca, mortificata e umiliata 'Letizia' da Urbino a Fano volle dare l'addio, col suo 'fischio' diventato anche rauco per la commozione, alla gente che aveva servito".



Il treno poco prima di arrivare alla stazione di Urbino



L'ultimo viaggio di "Letizia", partita da Pesaro



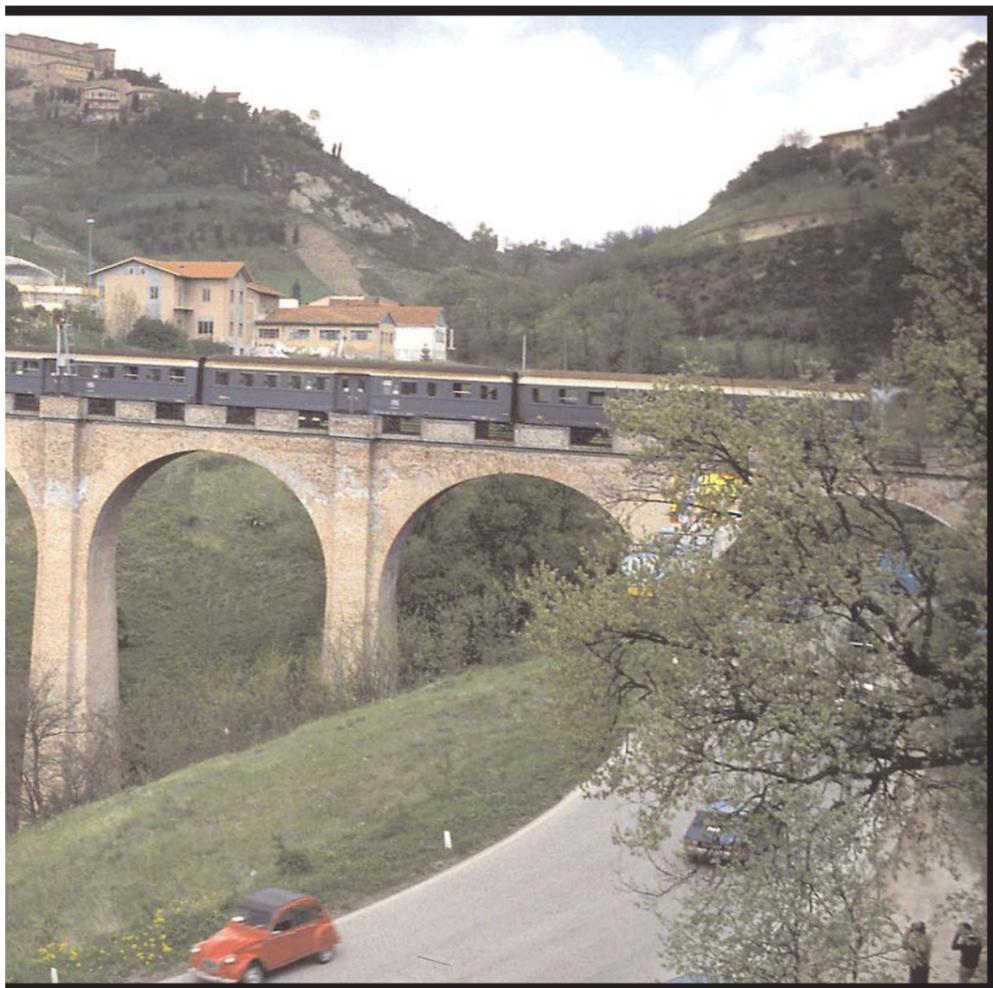
UN TRENO CHIAMATO DESIDERIO

31 gennaio 1987 per "scarso traffico"

l'ultima corsa

Claudio Signorile ex ministro dei Trasporti

“Andava chiusa, era sottoutilizzata”



Claudio Signorile, esponente del Partito socialista italiano, dopo Lombardi è stato il leader della sinistra lombardiana, e fra i protagonisti della "svolta del Midas" che portò Bettino Craxi alla segreteria nazionale e alla Presidenza del Consiglio. Signorile dal 4 agosto 1983 al 17 aprile 1987 - durante il primo e il secondo Governo Craxi - è stato ministro dei Trasporti. Ha promosso la riforma delle Ferrovie dello Stato - legge 210/1985 - costituendo l'ente economico e tentando di razionalizzare la rete ferroviaria attraverso la riduzione dei "rami secchi", tra cui la Fano-Urbino. Dopo oltre 23 anni dal 31 gennaio 1987, lo abbiamo intervistato.

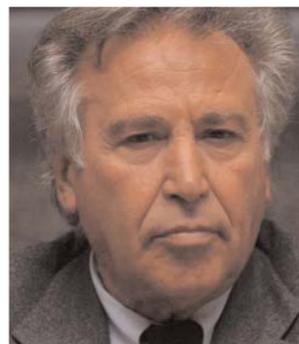
Perché fu presa quella decisione?

"La Fano-Urbino non nacque come iniziativa statale, ma locale: i Comuni consorziarono e diedero vita alla ferrovia. Non è mai stata strategica per le Ferrovie dello Stato, così com'erano prima dell'85, cioè azienda di Stato. La linea è sempre stata considerata un 'ramo collaterale'. Con la trasformazione delle Ferrovie da azienda di Stato in ente eco-

nomico, nel 1985, si pose il problema dei cosiddetti 'rami secchi', tronchi ferroviari che non facevano parte del circuito complessivo: tra le linee sopresse c'era anche la Fano-Urbino. Dopo la riforma delle Ferrovie, le linee dovevano essere portatrici di un conto economico e non più di un'esigenza di pubblico servizio".

Era un "ramo secco" o fu un'opportunità persa?

"Non fu un capriccio. Con la riforma, la tratta era diventata di competenza regionale. Il senatore Paolo Volponi prese a cuore la questione e venne diverse volte da me, tanto che mi portò a tentare di convincere i dirigenti delle Ferrovie a fare una sperimentazione sulla linea - nel 1985 - che, infatti, non fu chiusa in quell'anno. Si trattò di un servizio che aveva un target prevalentemente scolastico, usando anche i treni a vapore.



Claudio Signorile, tra i leader del Psi

Si cercò di dare una risposta, ma l'esperimento non andò bene anche perché, nello stesso periodo, la Regione aveva costituito l'ente regionale trasporti e, oltre alla ferrovia, c'era la superstrada, più pratica e con costi inferiori. Il tentativo non riuscì anche perché non c'era utenza, i ragazzi e gli studenti preferivano l'autobus. Si arrivò alla proposta di chiusura del 31 gennaio 1987".

Come risponde a chi dice che si tentò di chiudere la ferrovia per miopia politica e per favorire gli interessi privati?

"In quel periodo la Regione stava riorganizzando e potenziando il servizio di trasporto e aveva legittimamente impostato una sua strategia. Nella polemica che ebbi con il dirigente delle Ferrovie - in qualche modo sposava la tesi del mantenimento - mi venne dimostrato che se avessimo mandato gli utenti della ferrovia in taxi avremmo speso di meno. Feci fare uno studio approfondito. La tratta non era utilizzata: eravamo nell'ordine delle decine di unità. Aveva prevalso il trasporto su strada. Eravamo nell'87, non negli anni Cinquanta. Non si può dire che si preferì la gomma al ferro".

Quindi il ripristino è utopico?

"Serve un progetto. Gli enti locali potrebbero ritrovare una forma di accordo. Il ripristino in chiave puramente ferroviaria non avrebbe un ritorno economico, ma potrebbe averlo con un progetto organico della Valle del Metauro nel contesto di una valorizzazione del territorio dal punto di vista turistico, culturale ed economico, attraverso l'utilizzo del mezzo ferroviario. Non deve trattarsi di una sostituzione di trasporto, dalla gomma al ferro; in quel caso la gente sceglierebbe la gomma, più comoda e meno costosa".

La storia di Giuseppe Mearelli, ultimo capostazione di Fermignano

Inseguire un sogno a ottant'anni

Il suo sogno è salire di nuovo su quel treno prima di intraprendere il lungo viaggio senza ritorno. Giuseppe Mearelli, ottant'anni, originario di Cerreto D'Esio (An), si è trasferito a Fermignano con la moglie e la primogenita nel 1964. Figlio di ferrovieri - i genitori erano casellanti; anche il nonno lavorava nelle Ferrovie come caposquadra - a 18 anni ha iniziato la sua lunga carriera nel mondo della ferrovia, partendo dal basso: "Ero un aspirante assuntore. All'epoca i capistazione delle linee secondarie si chiamavano assuntori e, quando andavano in ferie o erano malati, dovevano essere sostituiti. I miei primi quattro mesi nelle Ferrovie li ho fatti alla stazione di Cerreto D'Esio: sostituii l'assuntore titolare che, malato, fu costretto a rimanere a casa. Con il tempo ho fatto carriera e sono diventato capostazione, ma dopo molti anni". Nel 1958 Mearelli è diventato titolare di stazione a Melano-Marischio (An), lungo la Fabriano-Pergola; poi coadiutore amministrativo a San Severino Marche. E a Fermignano, prima è divenuto gestore capo - da assuntori titolari si era passati a gestori, suddivisi in gestori di prima classe e gestori capo - poi, con il nuovo cambiamento di categoria, capostazione. Mearelli, ricordando il passato, tiene a

precisare: "Sono 'nato' in mezzo alle rotaie. Quando ero piccolo, facevo arrabbiare i miei compagni: gli ripeteva che dovevo fare il ferroviere. E loro mi rispondevano: "Non lo sei!". Ma io replicavo: 'Come no! Quando ero nella pancia della mamma sentivo il treno passare: tata, tatan', rit-



La consegna della paletta di comando a Mearelli

ma entusiasta. Ma pochi istanti dopo scuote la testa: "Nelle Marche, a dispetto di quanto si diceva, di tutte le cinque linee ferroviarie interne si chiuse solo la Fano-Urbino. Si diede la colpa allo 'scarso traffico', ma tra le linee regionali quella era la

meno deficitaria".

Mearelli, con la voce rotta dalla commozione, confida: "Prima di fare l'ultimo viaggio senza ritorno sarei contento di salire sul treno per ripercorrere quel tratto di linea. È il mio sogno". "Ero di turno io - prosegue - quando passò l'ultimo treno delle 20,25. Da Urbino, lungo tutta la linea, il macchinista suonò la tromba del treno più volte e sempre più piano. Piansi". Il suo amore per la ferrovia è incondizionato. Tanto che, pur potendo andare in pensione subito dopo la chiusura della linea, ha voluto rimandare: "Nel 1987 avevo 37 anni di servizio, ma ho aspettato il 1991. Ho lavorato altri cinque anni alla stazione di Pesaro. Facevo avanti e indietro: partivo il mattino e tornavo la sera".

Una volta andato in pensione, il vuoto si è fatto sentire: "Per una quindicina di giorni non sono uscito di casa. Amavo il mio lavoro". E con orgoglio aggiunge: "Mi sono sentito un ferroviere vero. Ce l'ho messa tutta per fare il mio dovere fino in fondo e per garantire che lo facessero anche coloro che lavoravano con me". Mearelli, socio di Ferrovia Valle Metauro (Fvm), associazione che da anni si batte per il ripristino della linea, da quando è nata si sente sempre più ferroviere.

