

Da dieci anni l'associazione Ferrovia Valle Metauro si batte per la riapertura della linea

Alla ricerca del treno perduto

Sei anni fa la "dismissione" è stata evitata a soli tre giorni dalla firma del decreto che l'avrebbe resa irrevocabile

Da oltre vent'anni attendono che la littorina torni a battere il suo "paso doble" sulle traversine. Sono i cavalieri della Fvm, associazione nata il 14 luglio 2000 per "salvaguardare la memoria storica della Fano-Urbino", linea ferroviaria "sospesa per scarso traffico" il 31 gennaio 1987. Ogni fine settimana si armano di cesoie, forconi, decespugliatori, motoseghe, diserbante e partono per ripulire i binari tra Fano e Urbino, sempre animati dalla stessa speranza: avere indietro il loro treno perduto. E far rimangiare alle Ferrovie dello Stato la decisione che il 31 gennaio 1987 - per fare un regalo ai signori dell'autotrasporto su gomma - consegnò alle ortiche la loro amata linea. All'inizio erano in pochi; poi si sono scoperti numerosi, si sono federati, hanno fatto amici in mezza Italia, e alla fine hanno formato un esercito. Oggi sono tutti schierati a difesa della loro strada di ferro, contro la bosaglia, il cemento e gli interessi privati. Sei anni fa hanno messo a segno il primo colpo, salvando la linea ferroviaria dalla "dismissione" - leggi liquidazione - a soli tre giorni dalla firma del decreto che l'avrebbe resa irrevocabile. Si battono e sperano ancora. Sono convinti che la Fano-Urbino tornerà a vivere.

Carlo Bellagamba, 63 anni, farmacista di Fano, è il presidente dell'associazione: "Davvero non so chi ce lo fa fare", dice seccato. "Abbiamo contro tutto. Ci hanno messo sempre i bastoni fra le ruote per rovinarci il lavoro, ma non ci siamo mai dati per vinti e abbiamo sempre ricominciato. Le ferrovie sono una malattia". A tal punto che per ripulire la sede ferroviaria e renderla percorribile sacrificano la famiglia e il tempo libero. Lo sa bene Giovanni Baldelli, 43 anni, elettricista fanese socio di Fvm, che si brucia le ferie d'agosto sui binari con la zappa e la motoseghe: "Se si lascia anche per un solo mese, la giungla copre tutto". Ma oltre alla bosaglia, c'è di più e di peggio: l'abusivismo. Basta distrarsi un attimo ed ecco un muro abusivo, un'asfaltatura, un cancello. All'altezza di Fermignano i vecchi binari passano su arcate in pietra e mattoni perfettamente integre. E proprio lì, in stazione, sono posteggiate cinque "draisine", gli autocarrelli a motore: il punto di partenza per sognare un nuovo viaggio. Saranno anche l'ultima ruota del carro nel parco ferroviario ma sono anche il simbolo nobilissimo di una manutenzione perduta. Metterli in moto è un miracolo. Tossiscono, scattano, sibillano; poi partono come in un cartoon di Topolino, con l'abitacolo che si riempie di spifferi come un biplano della Grande Guerra. I moschettieri del Metauro li

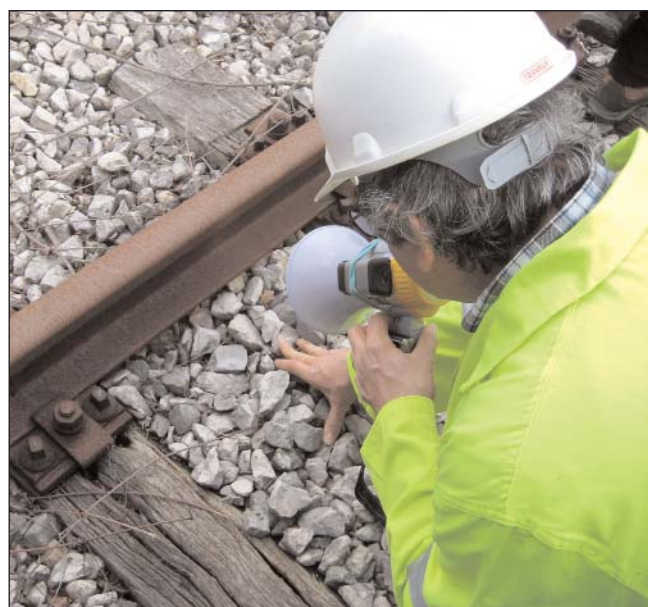
hanno comprati di tasca loro, salvandoli dalla demolizione. E anche per il restauro e la manutenzione sono loro a dover provvedere autonomamente. "Servono a dimostrare che la linea è viva e che il treno può tornare", dice orgoglioso Bellagamba. "Questa non è una battaglia nostra, ma per il Paese!". Il presidente di Fvm spiega che, assieme, "le ferrovie dimenticate d'Italia fanno cinquemila chilometri, come da qui alla Siberia".

Un patrimonio perfetto per rilanciare una cultura della mobilità collettiva - la cosiddetta "mobilità dolce" - alternativa alla "modalità" di trasporto su gomma, dopo oltre quarant'anni di indiscusso primato. Ma farlo capire non è semplice. "La Regione spende cento milioni l'anno in trasporti, ma continua a fare strade, con le

polveri sottili che passano il limite un giorno su tre", attacca deciso Bellagamba. Il Comune di Fermignano si è schierato con i paladini della Fvm, ha coinvolto la Protezione civile per fare corsi di ripulitura della massciata. Bellagamba sottolinea: "A volte alcuni ci guardano strano, pensano che abbiamo i nostri interessi privati da difendere. Gli amministratori ci accusano di voler eliminare gli autobus, mentre vogliamo solo liberarli dagli ingorghi e offrire coincidenze intelligenti per migliorare l'efficienza del trasporto". Da tempo i soci di Fvm ripetono che è quasi fatta, che è solo questione di pazienza, ma oggi costituiscono vere certezze solo i giorni che passano inesorabili e la determinazione dei volontari dell'associazione.



Bellagamba alla Giornata delle ferrovie il 7 marzo 2010



Il presidente di Fvm spiega la storia dei binari



Autocarrelli a motore alla stazione ferroviaria di Fermignano

FERROVIA VALLE METAURO IN CIFRE

L'associazione Fvm ai raggi x

A farne parte non sono solo ferrovieri ma anche giovani amanti del treno

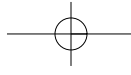
L'associazione Ferrovia Valle Metauro (Fvm) nasce il 14 luglio 2000 per "salvaguardare la memoria storica della Fano-Urbino", linea ferroviaria "sospesa per scarso traffico" oltre 23 anni fa, il 31 gennaio 1987. Fvm ad oggi conta 120 tesserati tra ferrovieri, ex ferrovieri, semplici appassionati e rappresentanti di altre categorie professionali. L'associazione sostiene e organizza iniziative volte a promuovere e rilanciare, a carattere regionale e nazionale, una cultura della mobilità collettiva alternativa alla "modalità" di trasporto su gomma (la cosiddetta "mobilità dolce") per ridurre l'emissione di polveri sottili, tutelando la salute dei cittadini e l'ambiente.

IL GRUPPO NATO SU FACEBOOK

"Quelli che vogliono la riapertura"

L'ha fondato il consigliere regionale D'Anna. Gli iscritti hanno già raggiunto quota 842

"Quelli che vogliono la ferrovia Fano-Urbino". È il gruppo fondato su Facebook dal consigliere regionale del Pdl Giancarlo D'Anna, tra i politici favorevoli alla ripristino della linea. A oggi sono iscritte al gruppo 842 persone, di cui il 7 marzo 2010 in molti hanno partecipato alla Giornata della Ferrovie dimenticate. "La ferrovia Fano-Urbino - si legge nella descrizione che presenta il gruppo - venne chiusa per miopia politica e interessi privati. Oggi cresce la consapevolezza dell'utilità di mezzi alternativi alla gomma. Studenti, impiegati, lavoratori, residenti, turisti e imprese sarebbero i primi fruitori di un servizio che ridurrebbe isolamento e inquinamento".



UN TRENO CHIAMATO DESIDERIO



D'Anna, Bellagamba, De Marchi e il vicesindaco di Urbino Tempesta

In un anno 3 segnali positivi, si vede uno spiraglio

Eppure qualcosa pian piano si muove

Con l'accordo Stato-Regione il ripristino figura tra le priorità

Eppur qualcosa si muove. Tre sono i segnali che in dodici mesi hanno lasciato intravedere uno spiraglio di luce. Il primo è quello che ha dato all'associazione Fvm la forza di andare avanti nonostante il muro di resistenze incontrato finora. Con l'Intesa sull'Atto aggiuntivo quadro sulle infrastrutture marchigiane, firmata il 6 marzo 2009 dal presidente della Regione Gian Mario Spacca e dal presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, si è compiuto un notevole passo in avanti.

Gli impegni infrastrutturali previsti dall'accordo sono molteplici e riguardano tutte le Marche, dal nord al sud. "Prioritario - si legge nel documento - è il completamento della programmazione ferroviaria interregionale, con l'Orte-Falconara e l'Ascoli-Antrodoto, senza dimenticare le linee interne come Ascoli-Porto d'Ascoli, Civitanova-Albacina, Fano-Urbino".

Il secondo risultato utile è arrivato pochi giorni dopo la firma dell'Intesa, il 30 marzo 2009, con la delibera - la numero 15 - con cui il Consiglio provinciale ha approvato all'unanimità l'ordine del giorno del consigliere Claudio Mari (gruppo misto-Sinistra democratica): si dava mandato alla Giunta provinciale "di inserire la riapertura della linea ferroviaria Fano-Urbino nel Programma regionale di sviluppo con copertura della spesa in 'project financing' e con progetto da redigersi da parte della Provincia entro due anni".

La Provincia attraverso una circolare vincolante nei confronti

dei Comuni ha anche ribadito "il divieto di destinazione d'uso del sedime del tracciato della linea ferroviaria ad usi diversi da quello ferroviario". A distanza di alcuni mesi, il 12 gennaio 2010 Giuliano Brandoni, consigliere regionale del Partito della Rifondazione comunista, ha presentato una mozione - la numero

384 - "in materia di trasporto ferroviario regionale". Brandoni ha spiegato come, accanto a operazioni che altre Regioni hanno iniziato a fare da tempo "vi è l'individuazione e la riflessione di quei pezzi che non fanno parte solo della nostra storia ma anche della nostra possibilità di trasporto, penso alla linea

molte volte ricordata anche in quest'aula, la Fano-Urbino". Giancarlo D'Anna, consigliere regionale del Pdl, si è confrontato con Brandoni e ha concordato un emendamento votato all'unanimità dal Consiglio regionale. Con l'emendamento si è impegnata la Giunta regionale "a intraprendere ulteriori azioni

per il ripristino delle fermate dei Treni Eurostar e a verificare ulteriori necessità da rappresentare alle aziende ferroviarie" e, attraverso la verifica e l'applicazione dell'accordo Stato-Regione "a operare per il potenziamento della rete ferroviaria regionale in cui sia compresa la riattivazione della Fano-Urbino".

Gli amministratori locali sono discordi: c'è chi dice sì, c'è chi dice no

La riapertura non convince tutti

Ipotenziamento della strada ferrata mette d'accordo, il ripristino della linea no. Nelle Marche gli amministratori concordano sul rilancio del trasporto su rotaie, ma sul destino della "bella addormentata" sono discordi. Il presidente della Regione, Gian Mario Spacca, punta il dito contro le Ferrovie dello Stato: "Non ci garantiscono sufficiente tempestività per gli investimenti programmati e livelli adeguati di servizio. La nostra Regione ogni anno paga alle Ferrovie 40 milioni di euro, ma in cambio riceve molto poco". Spacca spiega la supremazia in Regione del trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia: "Su 100 persone 90 utilizzano la gomma e 10 il ferro. Questo dimostra la disattenzione delle Ferrovie verso i nostri bisogni. Spendiamo poco per sostenere il traffico su gomma, ma altissime sono le spese che affrontiamo per quello ferroviario".

Per Spacca è opportuno creare forme innovative di collaborazione tra pubblico e privato. "I rami secchi - come la Fano-Urbino - potrebbero essere presi in gestione da diverse società di trasporto per favorire una migliore integrazione

tra ferro e gomma, potenziando il trasporto su rotaia". Il presidente della Provincia di Pesaro-Urbino, Matteo Ricci, punta sul trasporto ferroviario, ma avverte: "Dobbiamo cominciare a discutere in termini strategici, non nostalgici". Secondo Ricci è prioritario "collegare



Giancarlo D'Anna alla stazione di Fermignano

Urbino a Roma e al Tirreno, non Fano a Urbino". "Dobbiamo pensare in grande - spiega Ricci - e capire come collegarci alle grandi tratte ferroviarie nazionali migliorando il collegamento nord-sud". Tra

i sindaci dei Comuni interessati dalla linea, Giorgio Cancellieri, primo cittadino di Fermignano, dice: "Tra le infrastrutture da realizzare, prioritaria è la Fano-Grosseto, ma la seconda opera viaria su cui concentrare energie e risorse è la Fano-Urbino. Oggi il ripristino è meno utopico che in passato".

Non è dello stesso parere il sindaco di Urbino, Franco Corbucci: "Quella della Fano-Urbino è un'esperienza non più praticabile. Occorre puntare sul collegamento con Roma, ma è indispensabile la partecipazione dello Stato". Il sindaco di Fano, Stefano Aguzzi, è categorico: "La cosa peggiore è il limbo. Sono abituato a discutere di cose concrete e possibili. Serve una azione concertata fra Enti locali, Regione, Stato e Ferrovie; se la Fano-Urbino può diventare qualcosa di diverso, cominciamo a lavorarci da subito, altrimenti la si chiuda per sempre". Il consigliere regionale del Pdl, Giancarlo D'Anna, è ottimista: "Io ci credo. Una valida alternativa al traffico su gomma ridurrebbe le polveri sottili e il numero d'incidenti, migliorando la qualità della vita delle persone".

Richiesto nel patto presentato il 12 marzo a Bordo del Treno Verde

Legambiente: "Il ripristino è un'occasione"

Legambiente Marche vuole il ripristino della Fano-Urbino. Con il patto per una Regione capace di futuro - presentato il 12 marzo a bordo del Treno Verde in sosta nella stazione di Ancona - lo ha messo nero su bianco.

L'associazione ha chiesto ai tre candidati alla presidenza delle Marche di sottoscriverlo - si legge nel documento - "per ridurre l'effetto serra e l'inquinamento, rendere più vivibili le nostre città, realizzare le infrastrutture indispensabili, conservare e valorizzare le ricchezze del nostro territorio, costruire una Regione più moderna, pulita e civile che sappia fare della sfida ambientale

un'occasione per crescere e vincere".

Da tempo Legambiente sostiene il potenziamento della "strada ferrata" e l'elettificazione delle linee interne come unica via per alleggerire il traffico di merci su gomma e fornire un'alternativa al trasporto con mezzi privati.

Dieci i punti previsti. Al settimo, oltre che del completamento del raddoppio della linea Orte-Falconara Marittima - strategica per il collegamento e il trasporto di merci e persone fra il Tirreno e l'Adriatico - dell'elettificazione e potenziamento come treno urbano delle ferrovie interne Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno e Civi-

tanova Marche-Albacina, si parla anche di "ripristino della Fano-Urbino".

Luigino Quarchioni, presidente di Legambiente Marche, è ottimista: "Grazie all'associazione Ferrovia Valle Metauro, che con il suo lavoro ne ha evitato lo smantellamento, il ripristino è possibile; ciò comporterebbe benefici ambientali ed economici". Sono 391 i chilometri di binari che percorrono la Regione. Ogni giorno circa 24 mila viaggiatori, di cui 4 mila e 500 abbonati, utilizzano il treno.

"Gli investimenti fatti in questi anni per lo sviluppo e il rafforzamento della rete ferroviaria e dei mezzi di trasporto pubbli-

co sono stati troppo pochi - spiega Quarchioni - soprattutto se paragonati con quelli per le strade, come il Quadrilatero. È necessario potenziare il trasporto pubblico urbano favorendo una maggiore integrazione tra ferro e gomma".

Con il patto - firmato da Spacca e Rossi; in parte condiviso da Marinelli, favorevole alla riattivazione della Fano-Urbino - Legambiente ha chiesto ai candidati di impegnarsi "per promuovere, sostenere e sviluppare un modello di mobilità alternativa a quello che tutti i giorni vede le strade marchigiane intasarsi".

In questi ultimi mesi, Ancona è diventata la terza città più in-

quinata d'Italia per gli sfioramenti da polveri sottili.

Secondo l'associazione, lungo i 180 chilometri di costa marchigiana, è opportuno sviluppare una metropolitana di superficie o treno urbano - un sistema di mobilità snello e leggero - "per consentire ai cittadini di raggiungere in maniera agile, veloce ed economica le città costiere".

"Una tratta già esistente, da ripristinare - conclude Quarchioni - non è una disgrazia ma una fortuna: per tornare a servirsene occorrono investimenti, cifre, comunque, di molto inferiori a quelle che servirebbero per doverla crearla ex novo".

