

# RIATTIVARE LA LINEA FANO-URBINO



La linea ferroviaria Fano -Urbino si dirama dalla linea Adriatica dalla stazione di Fano, giunge fino ad Urbino percorrendo la valle del fiume Metauro e attraversando 8 comuni: Fano, Cartoceto, Saltara, Serrungarina, Montefelcino, Fossombrone, Fermignano e Urbino.

La linea (2012) risulta completamente armata 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 se stessi. Non sono più presenti le barriere ai PL così come tutti i sistemi a cavo. Sono invece intatte le stazioni, i binari di transito e di sosta, le banchine e i fabbricati accessori di stazione. Il collegamento con la linea adriatica risulta ancora integro e funzionale ma non più percorribile a causa della vegetazione spontanea cresciuta sui binari

## FanoprogettaFano

### Chi

- Anziani
- Bambini
- Disabili
- Famiglie
- Giovani/Studenti
- Commercianti
- Dipendenti
- Liberi professionisti
- Imprenditori
- Disoccupati
- Associazioni
- Altro\_\_\_\_\_

### Cosa

- Casa
- Istruzione
- Lavoro
- Impresa
- Cultura/Eventi
- Turismo
- Sport/Tempo libero
- Sociale
- Sanità
- Ambiente
- Trasporti
- Altro\_\_\_\_\_

### Dove

- Zona Mare
- Centro storico
- Porto
- Zona industriale
- Quartiere:
- \_\_\_\_\_
- Aree residenziali
- Aree verdi
- Aree fluviali
- Aree agricole
- Aree dismesse
- Altro\_\_\_\_\_

proponente



codice idea

**023**

L'associazione Ferrovia Valle Metauro propone da anni la sua ri-attivazione, con diverse soluzioni di mobilità integrata

E' stato sviluppato uno studio di fattibilità dall' Ing. Mauro Santinelli che lavora nel Comune di Pesaro nel quale di occupa di pianificazione della mobilità e del traffico e progettazione di infrastrutture viarie.

Secondo tale studio in sostanza il costo della riapertura si aggirerebbe intorno ai 90 milioni di euro e la gestione annua ammonterebbe a circa 3,5 milioni.

Come indicato nell'ultima pagina della relazione il bilancio annuo di esercizio potrebbe essere positivo con un disavanzo di 1,5 milioni/annui.

Lo studio di fattibilità non tiene conto dell'intervento del Genio per i lavori di recupero, quindi i costi sono quelli realmente da sostenere.

Nel caso di intervento del Genio si avrebbe una riduzione di circa il 65-70% almeno per quanto riguarda la parte relativa all'armamento.

Il progetto è stato integrato, attraverso uno studio sulla cartografia del territorio della vallata del Metauro, illustrando come si possano sfruttare le strade che corrono parallelamente alla ferrovia, in piste ciclabili, lasciando la ferrovia al suo posto e assumendo ad essa il ruolo principale per la mobilità urbana.

Le strade utilizzabili dalla ciclabile esistono già in parte e sono costituite da percorsi stradali esistenti, sia strade asfaltate che vie di campagna.

Per le strade esistenti la ciclabile può essere affiancata, creando un percorso separato e comunque molto sicuro, mentre per le strade di campagna, si può utilizzare lo "status quo" destinando a queste ultime un traffico promiscuo, derivante sia dai mezzi agricoli, che dalle poche auto dei residenti autorizzati, così come già avviene in Val di Sole.

Le strade bianche, attraverso interventi mirati, con un massimo contenimento dei costi (ricarico del manto, costipamento e addirittura un depolverizzante), possono essere rese transitabili da parte di biciclette, mentre i "pezzi mancanti" ovvero i collegamenti che si verrebbero a creare tra i tratti esistenti, saranno realizzati ex-novo.

I dati metrici desunti dalla cartografia, farebbero pensare a lunghezze importanti realizzando un percorso di addirittura 57 chilometri, leggermente più lungo della stessa linea e articolato in luoghi ben più caratteristici.

Per meglio comprendere il tipo di intervento si può addirittura scendere nel dettaglio, citando qualche dato metrico:

- le ciclabili su percorsi esistenti saranno pari a m. 47,100;
- le ciclabili su nuovo tracciato saranno m. 10.500;
- 18 fermate a richiesta lungo la linea, compresi i capolinea.

Le stazioni potranno essere tutte di tipo impresenziato e comandate direttamente da un unico centro di controllo che potrà avere sede ad esempio a Fano. Lungo la linea si dovranno prevedere nuove fermate. Queste ultime saranno ubicate in punti strategici, ovvero, sia nei punti "di contatto" tra la ciclabile e la ferrovia, che in nuove zone scelte sul territorio a seconda delle reali necessità della popolazione, ovvero a seconda dell'ampliamento e dello sviluppo urbanistico dei comuni.

Le stazioni, declassate a semplici fermate, saranno del tipo "a richiesta" tranne chiaramente i capolinea (Fano e Urbino) e la stazione di inversione (Fermignano) dove sarà sempre garantita la sosta dei mezzi.

Le fermate e le stazioni impresenziate, avranno dispositivi atti a informare sugli orari ed i tempi di attesa, oltre naturalmente che a fermare i convogli qualora ci siano viaggiatori, in sostanza una sorta di metropolitana di superficie.

Questa soluzione è stata già adottata in molte altre linee ferroviarie, come ad esempio la Merano-Malles e la Trento-Malè-Marilleva.

In alcune stazioni, sarà presente un moderno sistema di Bike Sharing come avviene in alcune linee del nord Italia e in particolare in quella della Val Venosta, in cui sarà possibile noleggiare una bici per il tempo strettamente necessario (ad esempio per girare in città) oppure per percorrere un tratto di ciclabile e poi riconsegnarla in uno dei "punti di raccolta" disposti lungo la linea.

Un'altra soluzione applicabile per la diminuzione del traffico, è la costruzione di un moderno sistema di parcheggi, atti a soddisfare l'esigenza delle città più importanti, delocalizzando il traffico verso altre zone periferiche e più vicine alle grandi arterie di comunicazione.

In questo modo la ferrovia oltre a valorizzare il territorio inserendosi come un utile mezzo di trasporto, potrebbe portare nuove aspettative anche sotto il profilo turistico. Oltre a poter apprezzare le meraviglie naturalistiche della nostra provincia, il percorso è adiacente a molti percorsi storico-culturali, come le importanti città di Urbino (patrimonio Unesco) e Fossombrone nonché di svariate testimonianze del passato come le rovine romane di Forum Sempronii, nonché la Gola del Furlo, le Marmitte dei Giganti, solo per citarne alcune.

L'interscambio tra i vari mezzi per la mobilità urbana, avverrà attraverso moderne stazioni che consentiranno il passaggio da un sistema di trasporto ad un altro, nello specifico dal mezzo su ferro (notoriamente più sicuro ed affidabile) al mezzo su gomma, infinitamente più versatile.

Un esempio in loco è la stazione ferroviaria di Fano e un esempio di semplicità ed economicità è la stazione di Malles (BZ) in cui il treno si affianca all'autobus, consentendo il trasbordo veloce dei passeggeri.

Quest'ultima soluzione potrebbe essere adottata sia a Fermignano che ad Urbino!