

### **Ad Urbino in treno, auspicio finalmente possibile, di Alberto R. Rutter**

“L’inserimento del ripristino della linea Fano - Urbino nell’Accordo di Sviluppo delle Infrastrutture siglato tra il Governo e la Regione Marche il 7 marzo c.a. e la delibera della Provincia di Pesaro ed Urbino del 7 aprile c.a., è un provvedimento che sancisce il coronamento del prezioso operato affrontato dai volontari della società FVM - Ferrovia della Val Metauro, che hanno certamente contribuito al raggiungimento degli obiettivi sopraccitati. L’attività del sodalizio citato va presa a modello ed emulata per tutelare ed in seguito procedere alla riattivazione di linee ferroviarie poste da decenni fuori servizio, ma fortunatamente mai disarmate, attraversanti zone molto popolate anche in altre Regioni italiane, tra le quali il Friuli - Venezia Giulia. Il percorso è irto d’ostacoli, in quanto risulta difficile nel Nostro Paese ricostruire una cultura della mobilità collettiva alternativa alla “modalità” di trasporto su gomma. La diffusione della motorizzazione privata, non è mai diminuita dal boom dell’automobile degli Anni Sessanta del XX sec., consolidandosi successivamente come soluzione di trasporto principale nella coscienza degli italiani. Da un decennio a questa parte però si sta facendo timidamente strada, grazie all’influenza della sensibilizzazione di grandi istituzioni internazionali, prime fra tutte l’Unione Europea, dopo la firma del Protocollo di Kyoto, ed anche attraverso cultura della mobilità d’altri Paesi comunitari, una maggiore attenzione ai temi ambientali e quindi anche economici che certamente un po’ tutti i nostri concittadini stanno recependo, in rapporto alla necessità di ridurre se non abbattere le esternalità quali inquinamento chimico (da emissioni di gas di scarico), acustico, volumetrico, ed altre (congestione, incidentalità, ecc.)...

La forsennata operazione di disarmo e scomparsa di più di tremila chilometri di ferrovie e tranvie avviata soprattutto dagli Anni Cinquanta dello scorso secolo in poi, a causa dell’aumento della motorizzazione privata e della conversione in autolinee delle sopraccitate infrastrutture, ha provocato un negativo effetto economico sulla rete ferroviaria secondaria italiana. Le linee principali, le ferrovie secondarie, quelle vicinali e le tranvie urbane ed extraurbane costituivano un “sistema di trasporto”, assolutamente autonomo e competitivo rispetto a quello stradale ed autostradale, che se fosse stato opportunamente ammodernato e mantenuto in efficienza, avrebbe evitato lo sproporzionato aumento delle sopraccitate esternalità soprattutto in quelle che sono divenute, nel frattempo, aree metropolitane o conurbazioni di media-piccola estensione. Oggi risentiamo moltissimo di quei tagli e parecchi sono i chilometri di linee ferroviarie secondarie che, avendo perso la funzione di adduzione ad altrettanti chilometri di binari (che servivano capillarmente il territorio attraversato), hanno via via diminuito la domanda di trasporto.

Il calo della domanda di trasporto ferroviario, a sua volta, provoca una riduzione dell’offerta su certe direttrici e questo peggiora i servizi, a vantaggio di altre modalità di trasporto.

Importantissimo è il ruolo delle professioni tecniche mirato al riequilibrio modale

dei trasporti, anche quando bisogna confrontarsi con l'aspetto economico dei costi di realizzazione, manutenzione e di esercizio di una linea o di una rete di trasporto su ferro. Imbattersi nell'opportunità di riaprire una linea ferroviaria posta fuori servizio ma non smantellata, risparmiando sui costi di realizzazione ex novo, che attraversa e serve città d'arte, insediamenti industriali, artigianali e siti d'elevato pregio ambientale, è quindi un'occasione di fronte alla quale risuona incomprensibile l'opposizione o il fiorire di interessi avversi, siano pubblici o privati.

Se, per di più, la linea ferroviaria citata collega una realtà urbana di eccezionale valore storico-artistico come Urbino, il cui centro antico è stato inserito undici anni tra i siti UNESCO, che rappresenta una meta turistica unica al mondo ed è anche sede di un'antica e prestigiosa Università e di altre istituzioni didattiche superiori, l'infrastruttura diviene di fondamentale importanza per fornire una soluzione sostenibile alla domanda di trasporto turistico e pendolare, favorendone ed assorbendone anche un eventuale notevole incremento.

All'atto della tanto auspicata riapertura della linea Fano-Urbino, la linea dovrebbe tuttavia essere immediatamente ripercorsa da servizi espletati con materiale leggero, tanto da Bologna, quanto da Ancona e, almeno nel periodo estivo, da treni provenienti anche dalla linea Ferrara - Ravenna - Rimini, nel quadro delle già descritte necessità di rilancio della rete ferroviaria convenzionale e secondaria italiana attraverso servizi regionali capillari, concepiti tanto per risparmiare materiale rotabile (ovviamente non a spese di prolungamenti che determinino tempi di percorrenza proibitivi e l'indisponibilità di materiale rotabile su altri tratti di linea o su altre linee), quanto a ridurre (ed in qualche caso azzerare), i cambi.

Il ripristino della linea che toglierebbe dall'isolamento il cuore del Montefeltro, aprirebbe la strada, in una fase successiva, a nuove opportunità occupazionali di profilo tecnico, in rapporto alla pianificazione, alla progettazione, alla realizzazione ed all'esercizio di una rete ferrotranviaria di non modesta ma essenziale estensione collegante il Piceno con il Fabrianese, il Montefeltro, la Repubblica di San Marino e la Romagna, mirando all'adozione di soluzioni di trasporto su rotaia convenzionale rapide, ma economiche ed articolate su una notevole diversificazione dell'offerta (istituendo servizi no-stop tra i principali insediamenti, servizi celeri con poche fermate intermedie e servizi locali, come sapientemente indicato da un autorevole tecnico, nello studio degli ipotetici tempi di percorrenza della linea della Valle del Metauro).

Risulta opportuno che in Italia, parallelamente al sistema ferroviario ad Alta Capacità/Alta Velocità, porre la massima attenzione al potenziamento ed allo sviluppo della rete ferroviaria convenzionale, senza la quale quella celere in fase di completamento verrebbe fortemente penalizzata”.

Alberto Roucher-Rutter, Trieste