

## **Interrogazione n. 648**

*presentata in data 14 dicembre 2022*

a iniziativa dei Consiglieri Biancani, Vitri, Mangialardi, Bora, Carancini, Casini, Cesetti, Mastrovincenzo

### **Studi fattibilità riattivazione linea ferroviaria Fano-Urbino e collegamento linee Fabriano-Pergola, Fano-Urbino**

a risposta orale

I sottoscritti consiglieri regionali

Premesso che:

- la linea ferroviaria Fano-Urbino venne sospesa dall'esercizio nel 1987,
- dopo l'avvio da parte di RFI del procedimento di dismissione della linea, in quanto ritenuta non più necessaria all'esercizio ferroviario, la SVIM su mandato della Regione Marche realizzò nel 2003 uno studio per verificare la fattibilità del ripristino della ferrovia dismessa,
- lo studio evidenziò che le condizioni del sedime erano notevolmente degradate, l'antropizzazione della zona avvenuta nel frattempo con insediamenti residenziali e produttivi aveva creato dei significativi ostacoli urbanistici, ambientali e normativi (rispetto alla legislazione sulle condizioni di sicurezza delle linee ferroviarie nel frattempo entrata in vigore); inoltre il costo del ripristino in senso stretto (rifacimento dell'infrastruttura e acquisto del materiale rotabile, esclusa l'eventuale elettrificazione della linea) poteva essere stimato per almeno 75 milioni di euro ai quali andavano aggiunti i costi di gestione, i costi per l'adattamento delle infrastrutture stradali, degli indennizzi per gli espropri, dei sovrappassi, della messa in sicurezza dei centri abitati ed altri che inducevano a preventivare una spesa sostanzialmente doppia rispetto a quella necessaria per il ripristino in senso stretto (oltre 150 milioni di euro),
- la Giunta regionale, dopo aver espresso un primo parere del 2005 non favorevole alla rinuncia alla concessione dell'esercizio sulla tratta, nel 2011 espresse parere favorevole per la dismissione della linea ferroviaria Fano – Urbino,
- la linea fu definitivamente dismessa con il D.M. n. 430 del 15/12/2011,
- all'inizio della legislatura precedente a quella attuale, nel 2015 il Consiglio regionale ha impegnato il Presidente della Giunta regionale ad attivarsi con urgenza per avanzare la richiesta di acquisizione sia del sedime che delle ex stazioni per scongiurare lo spezzettamento del compendio ferroviario a favore dei privati,
- nel 2016 il Consiglio regionale, con una successiva mozione, ha impegnato la Giunta regionale a confrontarsi ulteriormente con RFI e ad avviare un progetto per promuovere la mobilità dolce (pedonale e ciclabile) salvaguardando la possibilità di riconvertire la linea ferroviaria a fini turistici o di metropolitana di superficie o tram,
- con DGR 293 del 17 marzo 2017 la Giunta regionale, in attuazione delle mozioni consiliari, ha avviato attività finalizzate alla valorizzazione e al riutilizzo della tratta ferroviaria Fano-Urbino, predisponendo verifiche sul sedime per valutare il possibile migliore utilizzo del tracciato,

- con la legge 9 agosto 2017, n. 128 “Disposizioni per l’istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico” la linea Fano – Urbino è stata individuata fra le tratte ferroviarie ad uso turistico,
- nel maggio 2017, a seguito della richiesta da parte della Regione Marche circa informazioni tecniche sulla situazione aggiornata della ex linea Fano – Urbino, RFI (coproprietaria per circa il 16% della linea, oltre alla restante parte di proprietà di Ferrovie dello Stato italiane SpA), in qualità di ente competente ha rappresentato che:
  - ✓ il tracciato della linea dismessa era caratterizzato da 7 gallerie, 25 ponti, sette stazioni della linea, 97 passaggi a livello,
  - ✓ in seguito al disuso, in alcuni tratti sono stati asportati rotaie e traverse, realizzando il fondo per la viabilità su gomma in particolare in strade provinciali piuttosto trafficate,
  - ✓ l’infrastruttura ha subito un forte degrado, soprattutto rotaie, traverse, scambi e gallerie,
  - ✓ in caso di riattivazione della linea ferroviaria (non elettrificata) sarebbero necessari cospicui interventi di manutenzione straordinaria per un costo di 80 milioni di euro oltre a quelli necessari per eliminare le intersezioni stradali ed altri,
  - ✓ a differenza di molte altre linee che sono state incluse fra le tratte ad uso turistico con la legge 128/2017 e risultano solo sospese (e quindi mantenute in efficienza da RFI), la Fano – Urbino, definitivamente dismessa, necessiterebbe di tali interventi molto onerosi e complessi,
  - ✓ sarebbe pertanto preliminarmente necessario reperire i finanziamenti ed avviare procedure amministrative per modificare lo stato di linea definitivamente dismessa;
- successivamente è stato annunciato uno stanziamento statale di un milione di euro per l’avviamento da parte di Rete Ferroviaria italiana (RFI) dello studio di fattibilità tecnica ed economica per la sua riattivazione,
- da notizie di stampa dell’ottobre 2021, in base allo studio allora ancora in corso, la linea potrebbe essere riattivata anche a fini commerciali, considerata l’esiguità della maggiore spesa per la sua rifunzionalizzazione anche a scopo commerciale. Inoltre è stato ipotizzato un riavvio del traffico nel 2029;

Preso atto che:

- il 17 dicembre 2021 è stata sottoscritta una convenzione tra la Regione Marche e R.F.I. per lo sviluppo di uno studio di fattibilità per il ripristino del collegamento, sia a fini turistici che commerciali, tra la linea ferroviaria Subapennina Italica, nel tratto Fabriano-Pergola e la linea ferroviaria Fano-Urbino, studio finanziato dalla Regione con 350.000 euro,
- la convenzione prevedeva la conclusione di tale studio entro 6 mesi dalla sottoscrizione della stessa, quindi entro giugno 2022;

Visto il comma 3 dell’articolo 2 della legge 128/2017 che stabilisce che: *“Le linee di cui al comma 2 sono classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico a condizione che risultino finanziate*

*nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o con risorse alle stesse destinate dalle regioni competenti...";*

Visto il decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della cultura e con il Ministro del turismo del 17 maggio 2022, che:

- nell'Allegato 1, include anche la linea ferroviaria Fabriano-Pergola fra le tratte ad uso turistico ai sensi della legge 128/2017,
- al comma 1 dell'articolo 3 "Interventi di manutenzione, adeguamento e riattivazione ad uso turistico di linee e tratte ferroviarie" si stabilisce che: *"Gli eventuali interventi di adeguamento e riattivazione ad uso turistico delle linee ferroviarie individuate nell'Allegato 1, nonché quelli relativi alla manutenzione, alla funzionalità e alla sicurezza dell'infrastruttura, sono finanziati:*
  - *a. per le linee di competenza RFI, nell'ambito dei contratti di programma fra Stato e Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e con le modalità di attribuzione proprie dei medesimi contratti, a valere su risorse stanziare con provvedimenti di finanza pubblica e/o con finanziamenti resi disponibili dall'Unione Europea e/o dagli enti locali e territoriali e/o nell'ambito di progetti di finanziamento specifici ferma restando la necessità di gestire le risorse in una visione unitaria, con priorità di assegnazione delle risorse alle linee in esercizio",*
- al comma 2 dello stesso articolo 3 si specifica che: *"Per le linee ferroviarie di cui all'articolo 2, i progetti di fattibilità sono redatti, in coerenza con il "Piano straordinario mobilità turistica 2017-2022", emanato con decreto ministeriale 16 novembre 2017, n. 534, e con il "Piano strategico del turismo 2017-2022" approvato dal Consiglio dei ministri nella seduta del 17 febbraio 2017, nonché sulla base di appropriate valutazioni degli investimenti che prendano in considerazione specifici fattori, tra i quali, l'accessibilità delle mete turistiche disseminate sul territorio nazionale, l'attrattività paesaggistica e ambientale dei territori, le condizioni attuali di conservazione delle infrastrutture interessate dai servizi turistici, le ricadute economiche sui territori interessati dai servizi turistici, l'occupazione attivata per effetto degli investimenti e il recupero del territorio";*

Richiamato che:

- sulla base di un progetto concordato fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Regioni, all'inizio di settembre 2022 è stato annunciato l'ammmodernamento della linea ferroviaria Adriatica con l'obiettivo di una velocizzazione della percorrenza e, in particolare nelle Marche, la realizzazione della variante di Pesaro e Fano, con lo spostamento della linea e la rilocazione delle stazioni di Pesaro e di Fano,
- quest'ultima dovrebbe essere posizionata più all'interno, rispetto all'attuale collocazione lungo la costa;

Considerato che:

- con lo spostamento della stazione ferroviaria di Fano legato alla velocizzazione della linea Adriatica, il tratto di ferrovia compreso tra l'attuale e la futura stazione non sarà più utilizzato per il trasporto ferroviario,

- sarebbe stato logico utilizzarlo anche come itinerario ciclopedonale, nel contesto di un potenziamento della mobilità dolce a basso impatto ambientale,
- il nuovo progetto di ciclovia del Metauro, ridisegnato da questa Giunta regionale prevede la realizzazione della pista ciclabile non più entro il sedime della linea ferroviaria Fano-Urbino, ma all'esterno, anche in terreni privati, comportando numerosi espropri e la costruzione di alcune opere infrastrutturali di impatto e costose (ponti, attraversamenti, ecc.),
- verrà sostenuta una spesa di 6,5 milioni di euro per realizzare una ciclovia più impattante rispetto al precedente progetto e con costi evitabili qualora fosse stata utilizzata e valorizzata la linea ferroviaria dismessa, almeno nel tratto fra l'attuale e la futura stazione;

## INTERROGANO

il Presidente della Giunta regionale per sapere:

- se lo studio di fattibilità sul ripristino della circolazione ferroviaria a fini turistici sulla tratta Fano-Urbino è terminato e quali sono le conclusioni,
- in caso contrario, quali sono gli esiti parziali al momento attuale ed entro quanto tempo verrà concluso,
- se lo studio di fattibilità per il ripristino del collegamento, sia a fini turistici che commerciali, tra la linea ferroviaria Subapennina Italic, nel tratto Fabriano-Pergola e la linea ferroviaria Fano-Urbino è stato consegnato da RFI alla Regione Marche entro 6 mesi dalla sottoscrizione della convenzione sottoscritta il 17 dicembre 2021, così come prevedeva la convenzione stessa, e quali sono le conclusioni,
- in caso negativo, quali sono gli esiti parziali dello studio, al momento attuale,
- cosa prevede il contratto di programma fra Stato e Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale attualmente vigente in relazione alle tratte ferroviarie Fano-Urbino e collegamento tra la linea ferroviaria Fabriano-Pergola e la linea ferroviaria Fano-Urbino, in termini di azioni in corso e programmate, finanziamento e cronoprogramma;
- se sono state effettuate analisi per giungere ad *“appropriate valutazioni degli investimenti che prendano in considerazione specifici fattori, tra i quali, l'accessibilità delle mete turistiche disseminate sul territorio nazionale, l'attrattività paesaggistica e ambientale dei territori, le condizioni attuali di conservazione delle infrastrutture interessate dai servizi turistici, le ricadute economiche sui territori interessati dai servizi turistici, l'occupazione attivata per effetto degli investimenti e il recupero del territorio”*, valutazioni necessarie per la predisposizione dello studio di fattibilità, così come previsto al comma 2 dell'articolo 3 del sopra citato decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della cultura e con il Ministro del turismo del 17 maggio 2022,
- se nel bilancio di previsione 2023-2025 della Regione Marche in corso di approvazione sono previsti stanziamenti specifici di risorse regionale o di altre fonti di finanziamento per le due suddette linee ferroviarie;
- se, alla luce del progetto di ammodernamento della linea ferroviaria Adriatica e, in particolare della variante di Pesaro e Fano, con lo spostamento della linea e la rilocazione della stazione di Fano più all'interno rispetto alla posizione attuale sulla costa, non sarebbe stato più opportuno realizzare la ciclovia del Metauro (almeno nel tratto di Fano

compreso fra la stazione attuale e quella futura) nel precedente tracciato lungo la ferrovia dismessa, piuttosto che al di fuori del sedime ferroviario, con un costo ed un impatto minori rispetto al percorso scelto dall'attuale Giunta regionale.