

## LA FERROVIA METAURENSE

*Carla Zengarini*

I bisogni ed i desideri di una ferrovia nella nostra Provincia lungo la Valle del Metauro si facevano sentire dopo l'annessione delle Marche al Regno d'Italia (1860).

Il Conte Cavour stava allora provvedendo alla riorganizzazione della ancora giovane rete ferroviaria italiana tramite la creazione di nuove linee che, collegandosi a quelle già esistenti sull'uno e sull'altro versante dell'Appennino, ne prolungassero il corso fino alle parti estreme della Penisola, dando così al nuovo Regno, che si andava costituendo, quella compattezza e quella forza di coesione che erano elementi fondamentali per la sua esistenza.

Per tale motivo si rendeva subito indispensabile una linea trasversale che congiungesse il mare Adriatico con il Tirreno attraversando l'Appennino.

Venivano presentate al Governo numerose proposte di linee.

Due dirette a raggiungere la ferrovia Aretina partendo da Cesena e da Rimini; altre tre dirette alla Ferrovia Firenze - Livorno partendo da Forlì, Imola e Faenza.

Il 25 Novembre 1862 anche il Consiglio Provinciale di Pesaro, preoccupandosi dell'insufficienza della linea litorale tra Ancona e Rimini per soddisfare le esigenze commerciali ed industriali della sua popolazione, dava incarico all'ing. Peyron di allestire un progetto di ferrovia di comunicazione con la Toscana, che congiungesse la linea litoranea stessa con la ferrovia Aretina, ed adottava a voto unanime la concessione di un milione a quella società che ne avesse assunto la costruzione.

Non appena nacque l'idea di realizzare una strada ferrata lungo una delle vallate della nostra provincia si preferì quella del Metauro in quanto risultava il naturale e principale sbocco sull'Adriatico, ed era l'unica che presentava i requisiti di facile percorribilità necessari.

Il progetto Peyron, presentato alla Deputazione Provinciale il 5 Maggio 1864, collegava Fano con Arezzo, risalendo tale vallata fino a scendere nell'alta vallata del Tevere (la linea partiva da Fano, si distendeva per Fossombrone, S.ta Barbara nei pressi di Urbino, Fermignano, Urbania, S. Angelo in Vado, Mercatello, Borgo Pace, Borgo San Sepolcro ed Anghiari fino ad Arezzo).

È interessante qui ricordare che già nel 1852 Padre Antonelli delle Scuole Pie, per iniziativa del municipio di San Sepolcro aveva percorso e studiato una linea simile, dimostrando come l'impresa fosse non solo possibile, ma vantaggiosa ed indispensabile. Un progetto che, seppure appoggiato da molte città Metaurensi tra cui Urbino e Fossombrone, ed accolto favorevolmente dagli abitanti delle province interessate, non veniva preso nella dovuta considerazione dal Governo pontificio e rimaneva lettera morta.

Il progetto Peyron stimolava la costituzione di un Consorzio tra i Comuni della Vallata del Metauro e di un altro tra i Comuni Tiberini, che si sobbarcavano pesanti contributi per sostenere la spesa delle espropriazioni dei terreni da occupare, e per sollecitare la realizzazione della ferrovia.

I Comuni della Valle del Metauro nominavano perciò una commissione che nel dicembre 1864 deliberava un sussidio di 600 mila lire da dividere tra 32 Comuni classificati secondo tre gradi di utenza in base alla popolazione ed alla posizione rispetto alla ferrovia.

Il Consiglio Provinciale di Pesaro nel 1865 aumentava il suo concorso aggiungendovi 50 mila lire annue per 99 anni.

È inutile sottolineare i vantaggi che tale progetto avrebbe arrecato alla città di Fano, che sarebbe diventata stazione centrale e che pro-

prio per tale motivo stava in posizione di attesa e trattava l'argomento solo nella sessione ordinaria primaverile del 1865, facendo poi una sua offerta a parte.

Il 28 Luglio 1870 la Commissione Ministeriale incaricata di esaminare i progetti proposti per una linea trasversale che mettesse in comunicazione i due versanti opposti dell'Appennino, mentre giudicava la Metaurense come migliore passaggio tra la Porrettana e Falconara, le preferiva la linea Faenza - Pontassieve attraverso la valle del Lamone, a causa dei maggiori costi per l'ingente traforo dell'Appennino sia al Monte Maggiore sia all'Alpe della Luna.

Ma con il trasferimento della Capitale da Firenze a Roma anche la costruzione della linea Faentina era diventata una illusione, e sorse allora l'idea di collegare Roma stessa con l'Adriatico.

Nel Maggio 1872 il generale ingegnere Bernardino Serafini, Deputato di Fano lanciò l'idea di unire Fano a Fossato per congiungersi con la linea Romana, e con l'aiuto dell'ingegnere Francolini allestiva un progetto di Ferrovia chiamata Flaminia: Fano - Scheggia - Fossato, e più precisamente Fano, Fossombrone, Calmazzo, Acqualagna, Cantiano, Scheggia, Costacciaro, Sigillo, Fossato. Tale proposta di progetto veniva accolta favorevolmente dagli abitanti dei paesi posti in prossimità della linea, che vedevano beneficiati i propri interessi. A prova di ciò nell'adunanza tenutasi a Cagli il 26 Giugno 1872, sotto la presidenza di Camillo Marcolini, veniva costituito un Comitato Promotore per la Ferrovia Flaminia.

Questo percorso seguiva appunto le tracce dell'antica Flaminia costruita dai Romani. Tale tracciato, congiungendo due linee esistenti, rispondeva al bisogno nazionale di completare le ferrovie del Regno.

Ma il Governo non approvava il percorso in quanto non soddisfaceva completamente le esigenze militari dello Stato.

La linea Metaurense, però, da Fano ad Arezzo, non veniva dimenticata.

Nel 1874 il Consiglio Provinciale incaricava l'ing. Morandini di modificare il tracciato Peyron. Questi, pur allungandone il percorso, riusciva a ridurre la spesa di costruzione. Ma anche tale progetto non veniva preso dal Governo nella dovuta considerazione.

Nella seduta parlamentare del 6 Giugno 1877 l'allora Ministro dei Lavori Pubblici Zanardelli, nel presentare un piano generale di completamento della rete ferroviaria italiana, assicurava che si sarebbe rispettata l'equità distributiva territoriale, e che si sarebbe tenuto conto della mancanza di ferrovie in ogni zona dello Stato, conciliando gli interessi locali con quelli generali della Nazione.

Il 29 Luglio 1877 il Consiglio Provinciale di Pesaro decideva di fare modificare i due progetti preesistenti, della Metaurense e della Flaminia, tracciando una terza linea Fabriano o Fossato - Urbino - Sant'Arcangelo di Romagna.

Successivamente gli ingegneri Passeri - Modi, Torricelli e Pagliari - Monti venivano incaricati di elaborare il progetto.

Tale linea poteva soddisfare le esigenze militari sotto il punto di vista della difesa del paese in quanto, essendo interna e mantenendosi distante dal Mare Adriatico, in caso di ostilità, sarebbe risultata completamente al sicuro e non sarebbe stata soggetta alle offese da mare, come invece potevano essere quelle litoranee, facilmente intercettabili dalle navi nemiche.

All'epoca in tutta la Penisola vi era la sola linea interna Bologna - Pistoia. Tale unica linea interna sarebbe stata insufficiente per i rapidi trasporti, per la mobilitazione e per la formazione dell'esercito in guerra dalla parte peninsulare all'Alta Italia, e per i successivi rifornimenti di uomini, e di materiale di un esercito operante: la linea proposta avrebbe potuto compensare tale mancanza sostituendo la stessa litoranea Adriatica in caso di guerra, rischio ritenuto allora probabile.

In più tale linea avrebbe alleggerito la litoranea Bologna - Ancona

dal movimento diretto da Foligno verso nord, lasciandole spazio per quello derivante dal versante adriatico, ed avrebbe reso più rapido quello proveniente dalla ferrovia del Mezzogiorno per la ferrovia esistente Roma - Foligno e per quella da L'Aquila all'Umbria, in via di completamento.

Con la costruzione di tale linea la nostra provincia avrebbe avuto la sua giusta parte di strada ferrata, come le province vicine avevano già da tempo.

Il 28 Novembre 1877 venivano consegnati al Ministero dei Lavori Pubblici due progetti contenenti due proposte di allacciamento a S. Arcangelo: una sul versante Umbro con origine a Fossato, e l'altra sul versante marchigiano con origine a Fabriano; ad essi veniva allegata anche la proposta redatta dall'ing. Torricelli di un ulteriore tronco di ferrovia Fano - Fossombrone - Fermignano, per congiungere la nuova ferrovia con la litoranea Adriatica.

La costruzione di quest'ultimo tratto di strada poteva apparire di non grande interesse per lo Stato, ma era comunque necessaria per mettere in comunicazione diretta la parte montana della provincia con Pesaro e con Ancona.

Il 30 Marzo 1878 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici mentre suggeriva delle modifiche al progetto della ferrovia Fossato - Fermignano - S. Arcangelo, trovava anche ammissibile quello della Ferrovia Metaurense da Fano per Fossombrone - Fermignano. Furono eseguiti allora nuovi studi dall'ingegnere Modi, che provvide a migliorare il tragitto creando una linea Fabriano - Urbino - S. Arcangelo.

La legge n. 5002 del 29 Luglio 1879 iscriveva la ferrovia Sant'Arcangelo - Urbino - Fabriano nella tabella C, cioè tra le linee di notevole importanza regionale. Per la costruzione di queste lo Stato offriva un contributo pari ad otto decimi delle spese di costruzione.

Successivamente, grazie all'opera del Deputato Serafini, il tronco

Fano - Fermignano veniva collocato nella quarta categoria, cioè tra le linee di importanza provinciale e locale. Province e Comuni interessati dovevano contribuire per quattro decimi delle spese di costruzione di queste.

E' inutile dire che entrambi i progetti avrebbero certamente reso migliori le condizioni economiche della Provincia.

L'avvocato Ruggero Mariotti, uno dei più grandi fautori delle ferrovie, riteneva che le strade ferrate fossero così miracolose da fare uscire dalla povertà le popolazioni attraversate e, in una lettera agli elettori amministrativi del mandamento di Fano del 7 Settembre 1879, faceva notare a quella popolazione, che dubitava di ogni cosa, i benefici che la realizzazione delle due linee avrebbero arrecato. Oltre a Fano, la Ferrovia Fano - Fermignano avrebbe toccato altri due centri allora sedi di mandamenti, cioè Urbino e Fossombrone, ed altre popolose borgate note per la loro ricchezza di prodotti agricoli, ed avrebbe avvicinato al Capoluogo di Provincia tre altre sedi di mandamenti come Cagli, S. Angelo in Vado e Urbania. Tale linea avrebbe reso più spedite le relazioni di affari tra le città appartenenti a quelle circoscrizioni amministrative, ed avrebbe offerto uno sbocco al mare per quei prodotti che fino ad allora erano rimasti abbandonati inutilmente al suolo.

In una Adunanza del 19 Settembre 1879 i Sindaci di Urbino, Fano e Fossombrone venivano incaricati di recarsi a Roma per rendere noto al Governo se costruire una ferrovia a binario normale o a sezione ridotta.

L'onorevole Baccarini assicurava tutto il suo appoggio, avendo la ferrovia progettata tutti i caratteri per essere compresa tra quelle da costruirsi, e prometteva di impostare nel bilancio statale del 1880 un contributo per la costruzione della Ferrovia Metaurense, a patto che si fosse costituito il Consorzio secondo Legge. Nei Comuni Metaurensi iniziavano così ad intensificarsi le pratiche per i contri-

buti di costruzione e di esercizio della ferrovia Metaurense, ed il 27 Ottobre 1879 si teneva un'altra adunanza a Fossombrone, indetta dal Comitato Promotore e presieduta dal fanese Camillo Marcolini, a cui prendevano parte i rappresentanti di venti Comuni, e si stabiliva una tabella di riparto delle spese.

Fu allora che la Giunta Municipale di Pesaro decise di dare incarico al Consigliere Vaccai di patrocinare al Consiglio Provinciale un contributo anche per una Ferrovia Fogliense da Pesaro a Macerata Feltria.

La Valle del Metauro era formata dal fiume maggiore, presentava migliore giacitura e maggiore ricchezza di prodotti. Inoltre rappresentava per popolazione e per superficie la metà della Provincia, mentre la valle del Foglia ne rappresentava appena un quarto. Fano poi era il punto medio della linea litorale compresa nella Provincia: nessun altro luogo poteva essere meglio adatto a servire da congiungimento, e nessuna altra linea che fosse partita da un'altra località sarebbe servita come questa a diffondere equamente i suoi benefici nelle varie parti della Provincia.

Per queste considerazioni il Consiglio Provinciale l'11 Marzo 1880 approvava la proposta del consigliere Lattanzi di concorrere nella spesa di entrambe le linee, tenendo però a precisare che si dovesse comunque preferire la Ferrovia Metaurense.

In seguito anche i patrocinatori della Fogliense si convinsero e dettero la loro adesione alla Metaurense.

L'approvazione tecnica definitiva del progetto Torricelli per la Ferrovia Metaurense da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si ebbe l'8 Gennaio 1881.

Con il Decreto della Deputazione Provinciale del 18 Gennaio 1882 si costituiva il Consorzio per la costruzione e l'esercizio della Ferrovia Metaurense composto dai rappresentanti di 30 Comuni, con sede a Fossombrone, presieduto dal Conte Lattanzi.

Da quel momento in poi più che il Consiglio Provinciale era il Consorzio ad esplicitare le attività per la Metaurense compiendo enormi passi verso la sua realizzazione.

Infatti il 31 Gennaio 1883 veniva stipulata una convenzione sottoscritta, per conto dell'Amministrazione dello Stato, dai Ministri dei Lavori Pubblici Baccarini e delle Finanze - Interim del Tesoro Magliani, e dal Conte Lattanzi che rappresentava il Consorzio; convenzione che veniva poi approvata con il Decreto Reale n. 1254 del 4 Marzo 1883. Il Governo accordava al Consorzio per la Ferrovia Metaurense la concessione della costruzione e dell'esercizio della medesima sulla base del progetto redatto dall'ing. Torricelli.

Da quel momento iniziò il carosello delle imprese costruttrici italiane e straniere interessate ad ottenere la costruzione e l'esercizio della nuova ferrovia, facendo nascere le più belle speranze, che poi svanivano sul punto di essere realizzate. Caduta una trattativa se ne intavolava un'altra con la stessa fiducia. Ricordiamo il contratto di sub-concessione stipulato con il Sig. Christopher Firbank nell'Agosto 1884 e risoluto nel 1887; i contatti presi con la Ditta rappresentata in Italia dall'ing. Tzikos nel 1899, che poi decideva di abbandonare l'affare, e la successiva rinuncia della Società Veneta.

Anche se le previsioni che si potevano fare sull'esercizio futuro della ferrovia Metaurense erano promettenti, sembrava quasi impossibile trovare definitivamente un'impresa che assumesse la costruzione e l'esercizio della Ferrovia Fano - Fermignano. La Legge Saracco n. 5550 del 20 Luglio 1888 disponeva per la linea Metaurense un aumento di circa un milione sulle previsioni, e stabiliva un assegno di tre milioni a carico dello Stato per la sua costruzione, iscrivendo la stessa nella tabella B annessa alla Legge.

Nonostante i successivi notevoli aumenti dei sussidi chilometrici, concessi dallo Stato con le leggi del 27 Giugno 1897, che portava il sussidio fino ad un massimo di £ 5000 al Km per 70 anni, con quella



del 30 Aprile 1899 che lo portava a £ 6000 e con quella del 4 Dicembre 1902 che arrivava a £ 8000 per chilometro, la Ferrovia Metaurense non era passata all'industria privata, ed i tentativi fatti erano in tal senso falliti. Nessuna grande Società aveva trovato conveniente assumere la subconcessione della Fano - Fermignano, in quanto vi era la convinzione che il traffico locale fosse limitato, e tale da non potere alimentare una linea ferroviaria. Il problema era che la ferrovia, sia per la costruzione che per la concessione, era un'impresa troppo piccola per una grande società, ma troppo grande per una piccola ditta.

Il primo tronco Fabriano - Pergola della linea Fabriano -S. Arcangelo veniva completato nel 1895 mentre soltanto nel 1898 veniva aperto al traffico il tronco Fabriano - Urbino. Erano passati 33 anni dalla prima idea di Ferrovia Metaurense ed ancora questa non era stata realizzata.

Ma la ferrovia Metaurense diventava sempre più necessaria, perché oltre ad intersecarsi a Fermignano con la linea S. Arcangelo - Fabriano, preparava praticamente l'innesto della trasversale verso Arezzo. Era infatti in via di costruzione, a scartamento ridotto, la Ferrovia dell'Appennino centrale (Fossato di Vico - Gubbio - Città di Castello - Borgo San Sepolcro - Arezzo), e con la presenza della tratta da San Sepolcro ad Arezzo era aumentata la necessità di collegare a tale linea Fermignano ed il versante Metaurense.

Nel Marzo del 1908, mentre Falasconi, sindaco di Urbino, era riuscito a fare interessare per questa ferrovia la Ditta Cesaroni Almagià, che presentava garanzie di attuazione del progetto, e gli ingegneri di tale ditta, visto il tracciato, assicuravano che la ditta stessa avrebbe assunto la linea, il Conte Lattanzi firmava un compromesso con l'ingegnere Cuzzi di Milano della Società dell'Alta Italia.

Il 23 Aprile 1909 veniva firmata una scrittura dalla Deputazione del Consorzio, che approvava e ratificava la convenzione con la Società

Alta Italia di Ferrovie Economiche ed Imprese Affini, la quale si obbligava a costruire e ad esercitare, per la durata di settanta anni, la Ferrovia Metaurense da Fano a Fermignano. Ma da allora la Società dell'Alta Italia non faceva altro che differire il momento della stipulazione dell'atto definitivo di concessione, e lasciava trascorrere tempo per nascondere le sue crisi interne e la sua disorganizzazione. Questo atteggiamento diede successivamente motivo a Falasconi, in una lettera del 19 Ottobre 1913, di accusare il Consorzio di concedere la ferrovia a chi desse affidamento di non costruirla e di negarla a chi facesse sul serio.

Il 13 Febbraio 1911 un rappresentante della Società Alta Italia si presentava al presidente del Consorzio per informarlo che sarebbe subentrata la Società delle Ferrovie e Tramvie Padane. Il 31 Luglio 1911 veniva firmata a Roma la Convenzione tra i Ministri del Tesoro e dei Lavori Pubblici, il Conte Lattanzi ed il Presidente della Società delle Ferrovie e Tramvie Padane per la concessione della Ferrovia Metaurense Fano - Fermignano.

142

La linea veniva allestita dall'impresa Fiori, ed il primo maggio 1915 aveva luogo finalmente la cerimonia ufficiale di inaugurazione del primo tronco della ferrovia, Fano - Fossombrone. Per la storia è utile ricordare che il servizio era già stato iniziato sin dal 20 Settembre del 1914.

Il primo Dicembre 1916 veniva aperto all'esercizio il terzo ed ultimo tronco della linea, cioè quello Fossombrone - Fermignano, e Domenica 10 Dicembre 1916 veniva inaugurato il tratto Fossombrone - Fermignano e l'allacciamento alla linea Fabriano - Urbino.

Intanto, nel 1914, la Ditta Bruschini - Borghese redigeva un progetto, per il proseguimento della ferrovia Metaurense fino ad Arezzo, che non si discostava molto da quello redatto dall'ing. Peyron nel 1864, ben 50 anni prima.

L'obiettivo di tale tronco ferroviario era quello di mettere in diretta comunicazione le Marche con la Toscana, oltre a quello di portare la ferrovia in una grande regione densamente popolata che ne era ancora sfornita. Infatti, oltre a servire da diretta comunicazione tra il porto di Livorno e quello di Ancona, la nuova linea favoriva i rapporti commerciali tra l'Italia centrale ed i porti di Fano, Senigallia, Ancona, Pesaro e Rimini. L'esecuzione di questo progetto avrebbe inoltre aumentato il traffico nella tratta Fano - Fermignano aggiungendo il movimento di transito a quello locale, favorendo gli incassi della Società delle Ferrovie e Tramvie Padane, che dal 1920 iniziava a dibattersi in una pericolante situazione finanziaria e non era assolutamente in grado di sopportare il deficit grave e persistente dell'esercizio della linea Metaurense.

In quegli anni infatti il fortissimo aumento dei costi del materiale e della mano d'opera si faceva sentire in maggiore misura. Nel 1924 la suddetta Società faceva appello agli Enti Locali interessati affinché volessero intervenire con un adeguato sussidio per sollevarla dalle perdite dell'esercizio della linea.

Inoltre, dopo la guerra, automobili ed autocarri molto perfezionati erano cresciuti di numero ed avevano iniziato a muovere concorrenza alle ferrovie. La Società aveva abbassato le tariffe e creato convenzioni speciali con le Ditte che davano affidamento di trasporti continuativi allo scopo di incrementare il traffico, ma ciò si era dimostrato non sufficiente per fare resistenza alla concorrenza dei nuovi mezzi meccanizzati di trasporto. Infine, a causa dei bassi incassi, la Società non era stata in grado di apportare alcun miglioramento alle vetture, che erano fredde ed ancora illuminate a petrolio. Dopo varie richieste della Società concessionaria, con provvedimento del Ministero del primo Gennaio 1933 la linea Fano - Fermignano veniva chiusa al traffico per scarso rendimento, e sei mesi dopo la stessa Società veniva dichiarata decaduta dalla conces-

sione ferroviaria.

In sostituzione di essa subentravano a fare servizio automobilistico la Società SAPUM di Pesaro, alla quale si univa successivamente la Società Bucci di Senigallia. Stranamente queste Società non solo non furono poi in rimessa nella gestione della linea, ma trovarono modo di costruirvi la loro fortuna.

Da allora è storia recente.