

**COMITATO CICLOVIA DEL METAURO**

**ANALISI DEL PROGETTO**  
**“CICLOVIA TURISTICA DEL METAURO”**

DOCUMENTAZIONE TRATTA DAL  
PROGETTO DEFINITIVO DELLA REGIONE MARCHE  
INVIATO AI COMUNI DI FANO, CARTOCETO, COLLI AL METAURO, MONTEFELCINO E FOSSOMBRONE  
NEL LUGLIO 2021

**GENNAIO 2022**

## PRESENTAZIONE

Questo lavoro vuole evidenziare le numerose contraddizioni del “Progetto definitivo della Ciclovia turistica del Metauro” che la Regione Marche ha pubblicato nel luglio 2021 cancellando un precedente progetto già approvato e finanziato da realizzare ai margini della dismessa ferrovia Fano Urbino.

Il progetto regionale prevede infatti l’utilizzo di percorsi preesistenti o da creare ex novo che renderebbero la ciclovia pericolosa e disagiata, nonostante nella Relazione tecnica si affermi quanto segue:

*“La Ciclovia Turistica del Metauro, per filosofia progettuale, vuole essere una “infrastruttura leggera” ciclopedonale (meglio ancora: una dorsale cicloturistica) e non un itinerario in promiscuo, quanto più possibile lineare, sicura e continua: un asse portante che si sviluppa prevalentemente in contesto extraurbano, incrociando reti secondarie di penetrazione nei centri urbani. Su questo indirizzo generale poggiano i criteri di riferimento generale per la progettazione e la realizzazione dell’opera in progetto:*

- 1. Sicurezza: eliminazione di tutte le promiscuità e discontinuità esistenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza del ciclista. Se con il cicloturismo si vuole raggiungere un numero elevato di frequentatori occorre offrire garanzie di sicurezza a partire proprio dalla eliminazione delle interruzioni ed evitando nella misura massima possibile che il ciclista incontri il traffico motorizzato anche occasionalmente.*
- 2. Economicità: il progetto adotta soluzioni progettuali fondate su criteri di economicità, massima efficienza nella scelta del tracciato con soluzioni tecniche semplici e replicabili lungo tutto il percorso. Ripetere le medesime soluzioni lungo il percorso consente sensibili abbattimenti di costo e aumenta la percezione di unitarietà, ingrediente fondamentale per la costruzione di un’identità della ciclabile.*
- 3. Flessibilità modale: il fiume Metauro sfocia a Fano e l’innesto della dorsale cicloturistica in progetto è a meno di 1 km dalla stazione ferroviaria della città, rendendo così concreta l’intermodalità trasportistica e permettendo al viaggiatore di trasportare la propria bicicletta in treno fino a Fano e percorrere poi la ciclovia turistica.*
- 4. Attrattività: La ciclovia turistica del Metauro attraversa la relativa valle in un contesto naturalistico assolutamente unico per il centro Italia, andando a lambire aree della rete Natura2000 e svariati poli di grande interesse artistico e culturale.”*

C’è da aggiungere che il percorso regionale, oltre ad essere più lungo, e quindi più costoso, di quello lungo i binari, non corrisponde neanche alle caratteristiche stabilite dalla legge nazionale 2/2018 la quale, disponendo che le ciclovie siano a doppio senso di marcia, sicure e agevoli per tutti, promuove l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative.

Inoltre, dal momento che dovrebbero essere acquisite numerose particelle catastali soprattutto di proprietà privata, è prevedibile la giustificata opposizione dei soggetti da espropriare, con il conseguente rinvio a tempo indeterminato dell’inizio dei lavori; è quindi forte la probabilità che vengano persi i 4,5 milioni concessi dalla U.E. a fondo perduto e da impegnare entro il 2022 per realizzare una infrastruttura che rispetti i criteri di una “Ciclovia turistica” fatta a regola d’arte.

Nelle pagine seguenti sono evidenziati i due percorsi: con una linea rossa quello regionale e con una linea verde quello lungo i binari; nelle prime 6 pagine la visione d’insieme rende più semplice il confronto; nelle successive 25 vengono riportate le immagini dei singoli tratti con le osservazioni più rilevanti, in particolare il mancato rispetto dei citati “criteri di riferimento generale per la progettazione e la realizzazione dell’opera”, cioè “sicurezza”, “economicità”, “flessibilità modale” e “attrattività”.

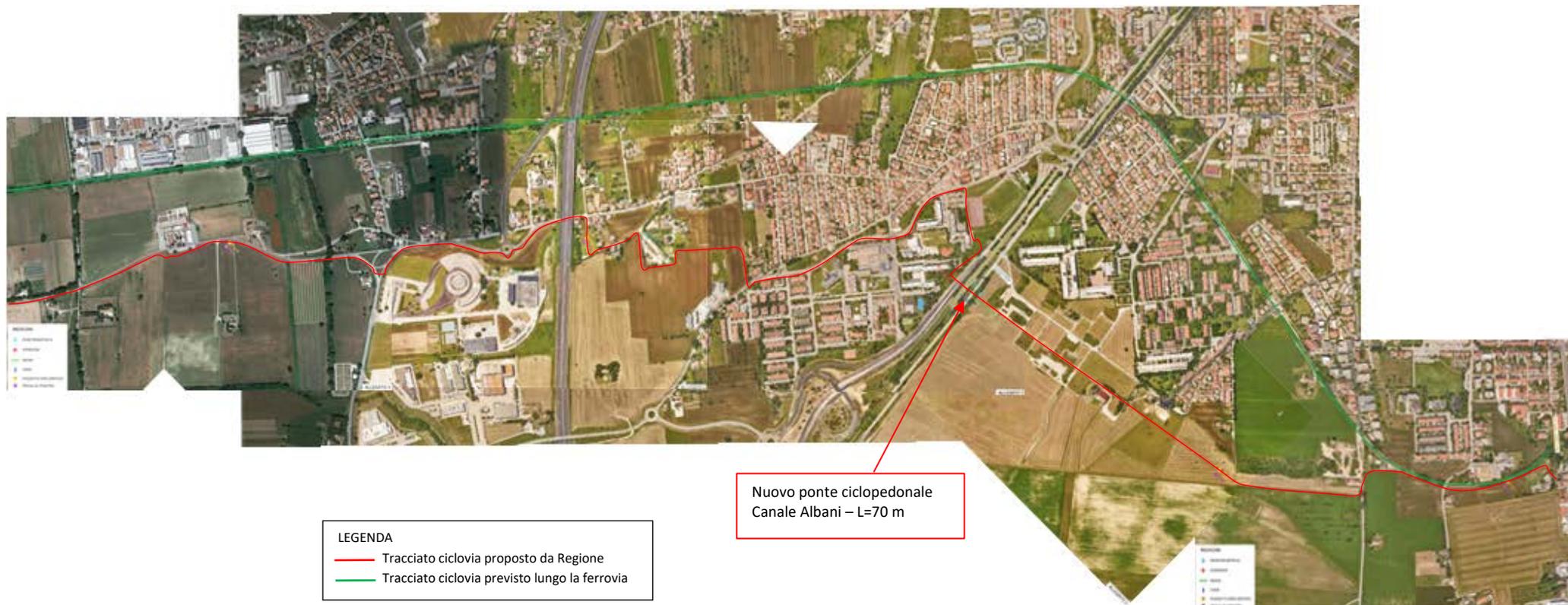
Dall’analisi e dal confronto dei dati dovrebbe apparire con la massima evidenza quanto sia stata inopportuna la decisione della Regione Marche di privilegiare un percorso non sicuro, non economico, non flessibile, non attrattivo e di cancellarne un altro sicuro, economico e agevole, oltretutto realizzabile in tempi rapidi.

A questo punto è lecito chiedere:

com’è possibile che un progetto letteralmente stravagante sia stato approvato da responsabili di livello comunale, regionale e nazionale?

E inoltre: ci sarebbe materiale per la Corte dei Conti?

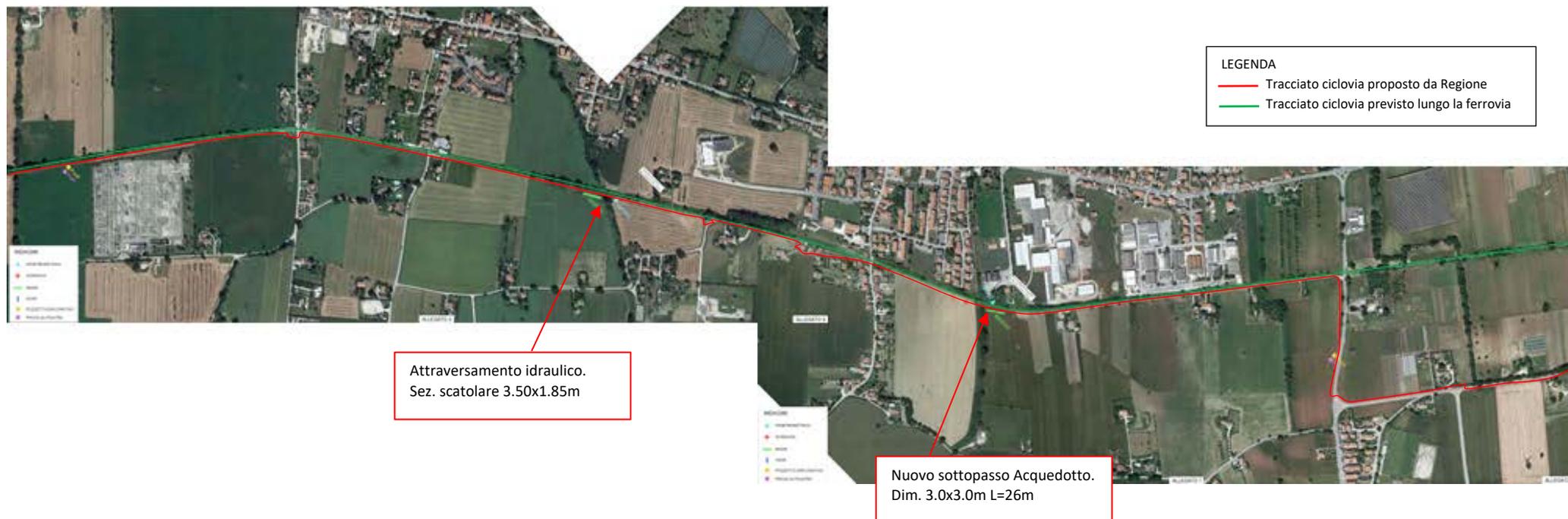
## TRATTO 1 IN COMUNE DI FANO



Nella *“Relazione tecnica”* del progetto regionale si afferma che la Ciclovía turistica del Metauro vuole essere *“una dorsale cicloturistica... quanto più possibile lineare, sicura e continua”*. In realtà, il percorso in bicicletta, oltre a non risultare affatto lineare, sicuro e continuo, è anche più lungo; nel solo Comune di Fano, almeno 2 km in più.

Inoltre, tra i *“criteri di riferimento generale per la progettazione e la realizzazione dell’opera”* viene indicata la *“flessibilità modale”*; però, in caso di ripristino di un treno turistico, l’intermodalità tra bicicletta e treno sarebbe molto problematica anche a causa della esclusione dal percorso di varie stazioni ferroviarie che invece potrebbero essere ripristinate e riqualificate proprio grazie ad una ciclovía che utilizzasse le strutture esistenti ora abbandonate e fatiscenti.

## TRATTO 2 IN COMUNE DI FANO



Il percorso previsto dalla Regione non elimina affatto *“tutte le promiscuità e discontinuità esistenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza del ciclista”*; invece è il percorso lungo i binari a essere continuo, sicuro e non in promiscuità col traffico a motore, come già avviene anche in Italia in tante ciclovie realizzate soprattutto al nord; in una sessantina di casi si tratta proprio di ferrovie dismesse tornate a nuova vita come piste ciclabili utilizzate sia per il cicloturismo che la mobilità quotidiana.

Da notare che il cicloturismo è in forte sviluppo, nonostante le difficoltà legate alla pandemia; in Europa ogni anno il giro di affari della *“bikeconomy”* vale circa 50 miliardi di euro ma appena 5 in Italia che pure rappresenta la meta privilegiata di milioni di potenziali visitatori stranieri, oltre che italiani. Per attrarre questo turismo ricco e sostenibile servono ciclovie sicure, a doppio senso di marcia, con adeguati servizi di assistenza e non percorsi ricavati alla buona lungo strade, stradine e sentieri di campagna.

## TRATTO IN COMUNE DI CARTOCETO



Appare ingiustificata la ricerca di un percorso lungo le strade esistenti, spesso parallele ai binari, pur di non utilizzare gli spazi ai margini dei binari stessi che, dalla presenza della ciclovia, avrebbero benefici come il controllo sociale, la riqualificazione del verde spontaneo e una manutenzione continua da parte dei Comuni.

Da ricordare che la precedente Amministrazione regionale aveva già ottenuto da RFI, proprietaria dell'infrastruttura dismessa, l'autorizzazione a realizzare la ciclovia a 1,5 m dai binari; inoltre, per maggior sicurezza, è prevista una barriera di separazione dalla pista ciclabile che la Soprintendenza Archeologia, delle Arti e Paesaggio delle Marche ritiene realizzabile preferibilmente con elementi ben integrati nel paesaggio, ad esempio in legno oppure in metallo, senza l'utilizzo di appoggio in cemento armato.

## TRATTO IN COMUNE DI COLLI AL METAURO

Nuova paratia di pali per allargamento sede stradale L=130m

Nuova paratia di pali per allargamento sede stradale L=90m

Nuova paratia di pali per allargamento sede stradale L=90m

Nuovo ponte ciclopedonale Rio Sale L=35 m

LEGENDA

- Tracciato ciclovia proposto da Regione
- Tracciato ciclovia previsto lungo la ferrovia



Tra i criteri per la realizzazione della Ciclovia turistica del Metauro è prevista anche la *“attrattività”* del percorso. In realtà il percorso, passando lungo strade strette e trafficate, zone artigianali, colture intensive, ecc. non è affatto attrattivo anche perché l’attenzione dei cicloturisti sarebbe sempre rivolta alla salvaguardia della propria incolumità; da notare poi che non viene mai toccato il corso del Metauro che dovrebbe rappresentare l’elemento più attrattivo del percorso turistico che proprio dal fiume prende il suo nome.

## TRATTO IN COMUNE DI MONTEFELCINO

Nuovo muro di sostegno in  
c.a. Centrale Enel L=340 m

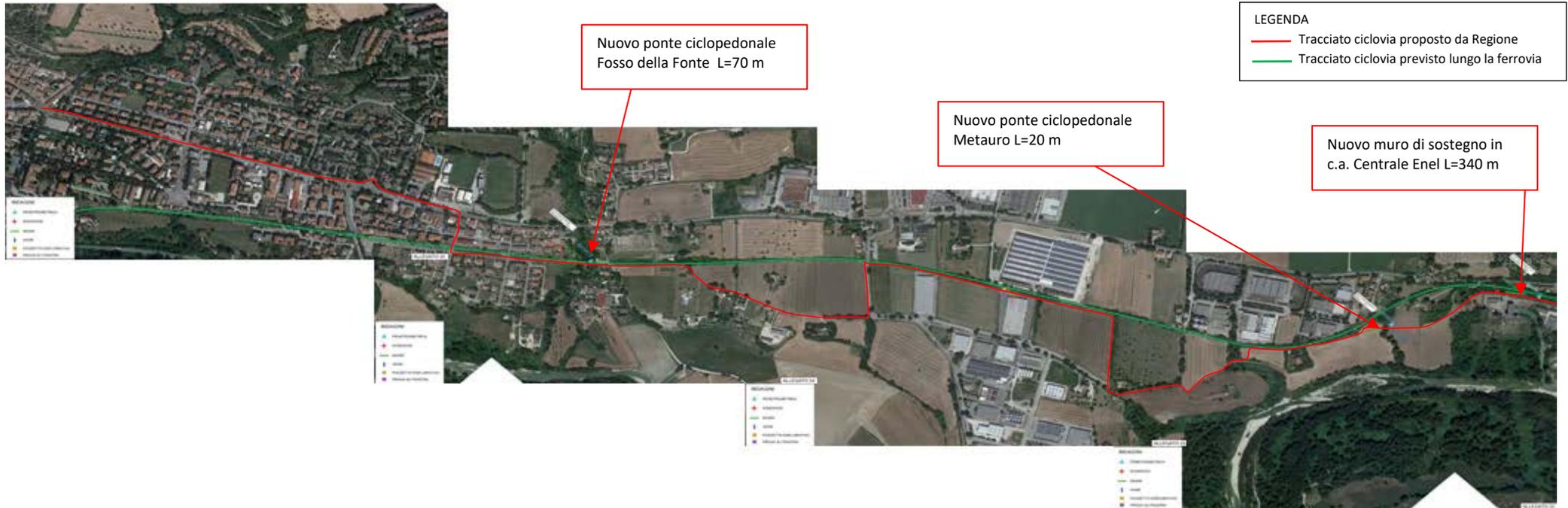
Nuova paratia di pali per  
allargamento sede stradale L=50m

Nuovo ponte ciclopedonale  
Rio Maggiore L=35 m



Forse l'elemento più contraddittorio della *"Relazione tecnica"* è la presunta *"economicità"* del progetto regionale che, solo nel tratto Fano – Fossombrone, prevede numerosi espropri (e relativi probabili contenziosi), indagini geognostiche, 6 nuovi ponti ciclopedonali per complessivi 200 metri di lunghezza, un nuovo sottopasso per acquedotto, un attraversamento idraulico, nuove paratie di pali per allargamento sede stradale per complessivi 350 metri di lunghezza e un nuovo muro di sostegno in c.a. di 340 metri. E' quindi molto probabile che i costi siano ben superiori ai 4,5 milioni di Euro concessi dalla U.E. per una infrastruttura che rispetti i criteri di una Ciclovia turistica fatta a regola d'arte; il fatto che questi fondi siano difficilmente impegnabili entro il 2022 ne rende possibile la perdita e di conseguenza necessario il ricorso a risorse comunali. Veramente economico è invece il percorso lungo i binari, praticamente già predisposto, perché non servono espropri, indagini geognostiche e nuove opere edilizie; secondo calcoli attendibili, il costo di 1 km di ciclovia realizzato con materiale stabilizzato varia tra i 30.000 e i 50.000 euro; inoltre, la possibile contestuale realizzazione di una *"dorsale tecnologica"* (fibra ottica, cavidotti, tubature, ecc.) potrebbe addirittura rendere l'opera redditizia, oltre che vantaggiosa per lo sviluppo moderno del territorio.

## TRATTO IN COMUNE DI FOSSOMBRONE



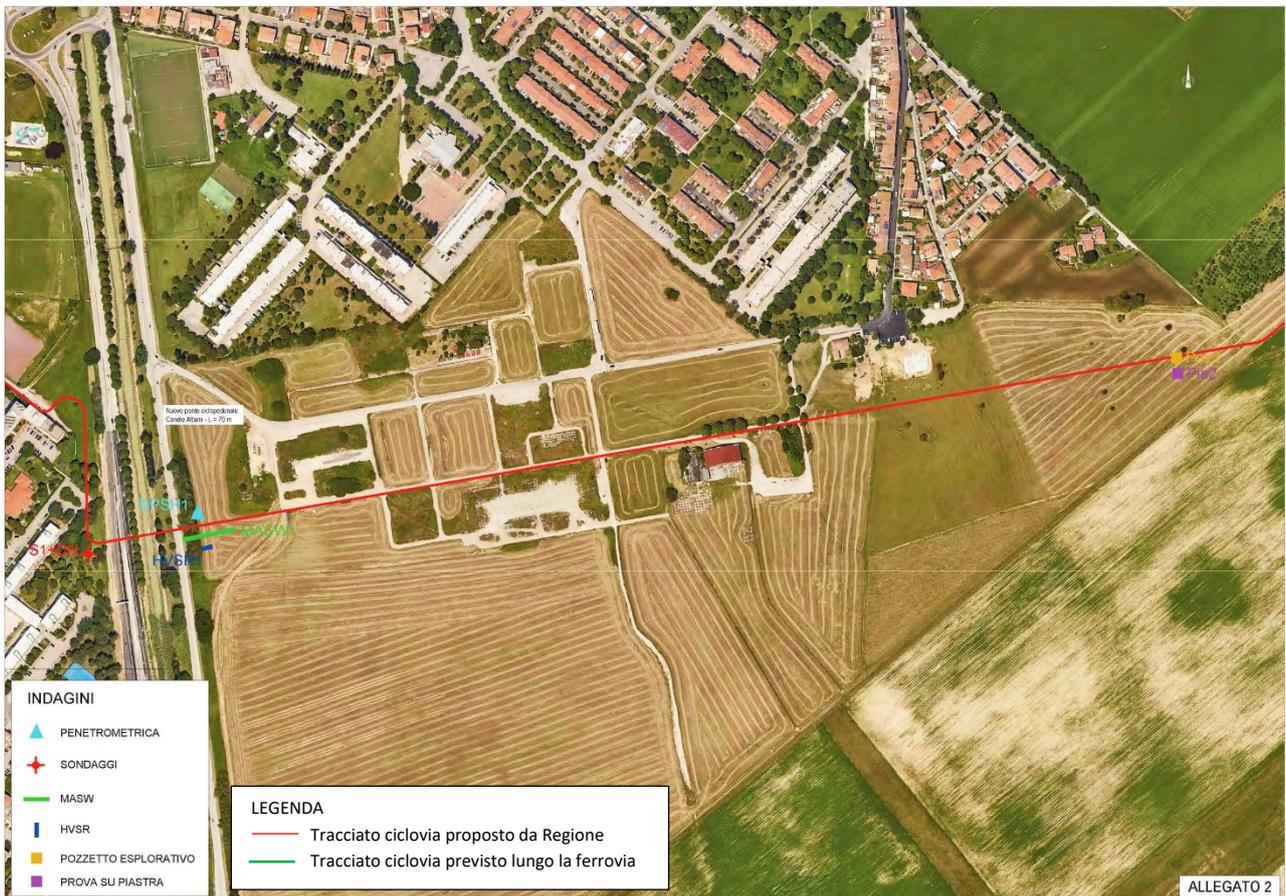
E' strano che all'interno della zona archeologica di S. Martino del Piano sia ritenuto accettabile il passaggio di un treno in corsa ma non di persone in bicicletta che, secondo il progetto regionale, dovrebbero prima vagare lungo stradine di campagna poco attrattive e poi lungo la trafficata e pericolosa via Flaminia.

Il tragitto lungo i binari, molto più lineare e sicuro, avrebbe invece anche il vantaggio di fare tappa nell'ampio spazio dell'ex stazione ferroviaria dove esistono già servizi igienici e di ristorazione; da qui sarebbe facile raggiungere in bicicletta il centro storico di Fossombrone attraverso strade più adatte e proseguire verso l'entroterra in una sede propria, agevole e sostanzialmente pianeggiante.

## ANALISI DEI SINGOLI TRATTI



L'innesto della ciclovia è previsto a Fano in viale Piceno utilizzando un'area privata evidentemente da espropriare; dopo alcuni metri si intercettano i binari che vengono subito abbandonati tra via del Ponte e via del Fiume; successivamente si entra nel Campo di aviazione. Da questo punto i due possibili tracciati della ciclovia divergono decisamente.



Attraversato il Campo di aviazione, si scavalcano via Papiria, il Canale Albani e via Canale Albani con un nuovo ponte ciclopedonale lungo 70 m che giunge nel quartiere S. Orso con una lunga rampa ai margini dei condomini esistenti.



Percorsa via Soncino fino a via P.P. Pasolini, ci si inoltra in aree agricole lungo un percorso tutt'altro che rettilineo, con varie curve a gomito in appena 800 metri, raggiungendo prima via G. Vasari e poi via G. Galilei. Da notare anche i danni alle attività agricole causati dalla frammentazione delle aree attraversate dalla ciclovia.



Oltrepassato il sottopassaggio dell'autostrada A14, percorrendo la trafficata strada esistente si arriva in zona Codma. Forte la contraddizione con i criteri di base del percorso che dovrebbe essere non promiscuo, lineare e sicuro.



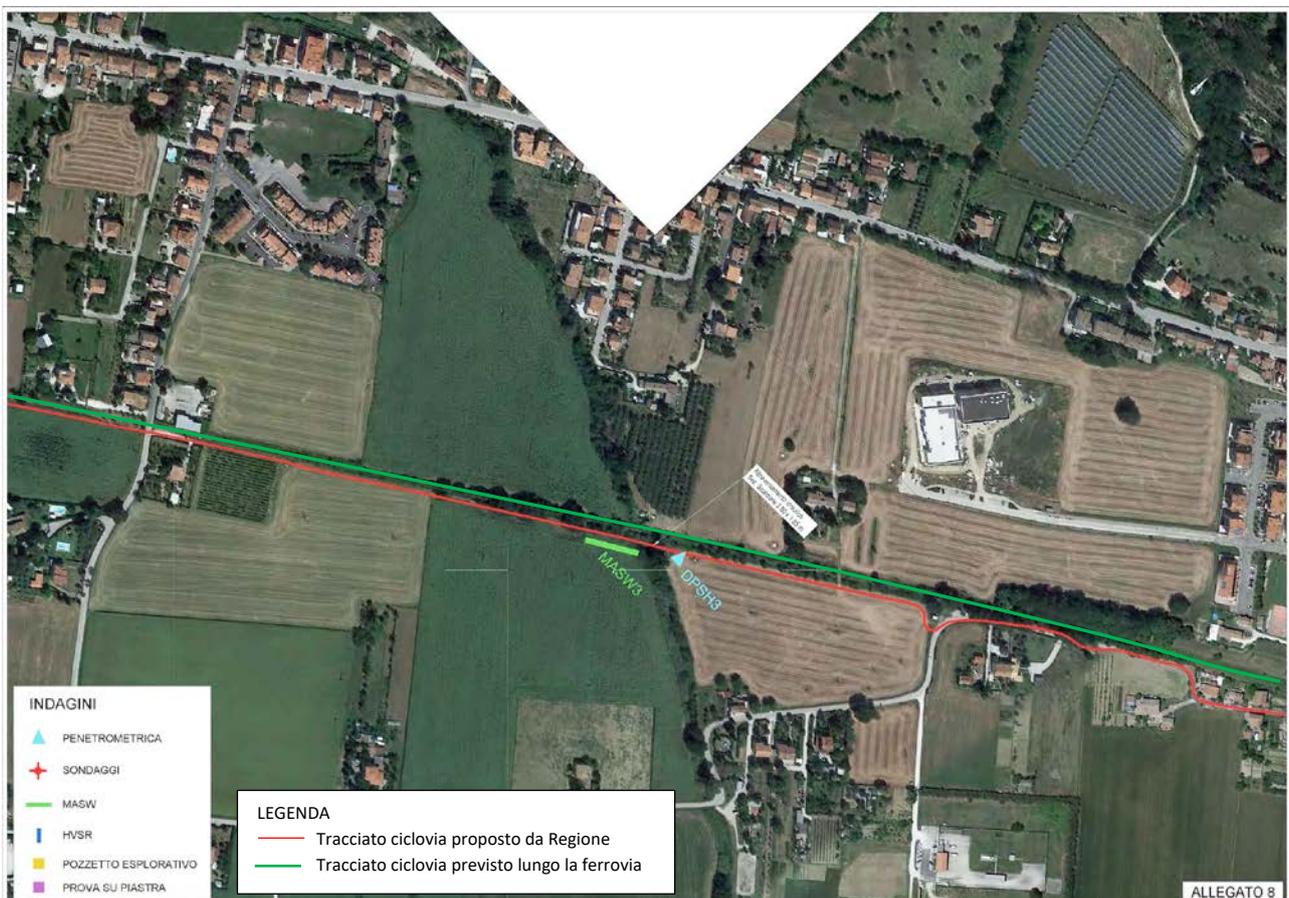
Superato il Codma, costeggiando il cimitero di Rosciano, si procede in zone agricole sempre in condivisione col traffico motorizzato; lo spazio per il doppio senso di marcia della ciclovia va trovato consumando altro suolo.



In via Einstein i due tracciati si ricongiungono presso uno stradino che dovrebbe ospitare ciclovia, auto, motorini e trattori. Anche in seguito, nonostante l'assenso di RFI a passare a 1,5 m dai binari e sia prevista una barriera di separazione, si preferisce un complicato passaggio comunque parallelo all'ex ferrovia, pur di non concedere spazio ad una ciclovia che non compromette l'eventuale ritorno di un treno turistico.



Costeggiando l'ex ferrovia, in corrispondenza della palestra sportiva è previsto un nuovo sottopasso di 26 metri per superare il fosso di Cuccurano; più avanti, evitando l'ampio spazio dell'ex stazione (un importante punto di riferimento sociale, culturale, religioso e sportivo) si pensa di utilizzare la stretta e trafficata via A. Regolo.



Con un percorso che presenta un paio di curve secche, si raggiunge la zona di Falcineto dove è necessario un nuovo attraversamento idraulico scatolare di 3,5 x 1,85 metri, in corrispondenza del Fosso della Carrara.



Si procede parallelamente ai binari ma sempre a vari metri di distanza, schivando con un paio di curve strette l'area dell'ex casello ferroviario e poi passando accanto alla centrale ENEL.



Al confine tra Fano e Cartoceto, per attraversare il Rio Secco serve un nuovo ponte ciclopeditone di 15 metri, anche se esiste già quello ferroviario inutilizzato. Prevedibile anche in questo tratto un ingiustificato consumo di suolo agricolo evidentemente da espropriare; nel solo Comune di Fano il costo degli espropri ammonta a ben 410.000 euro.



Il passaggio a Lucrezia è previsto in buona parte lungo l'ex ferrovia che continua a rappresentare un blocco ad una più equilibrata organizzazione urbanistica.



Più avanti serve un nuovo attraversamento idraulico scatolare di  $3,0 \times 1,35$  per scavalcare il fosso che segna il confine tra Cartoceto e Colli al Metauro. Da notare anche in questo caso la differenza tra un percorso lineare lungo i binari e quello zigzagante lungo stradine e campi coltivati, con una decina di curve a gomito in appena 700 metri circa.



L'abitato di Calcinelli viene raggiunto ritagliando lo spazio che dovrebbe essere a doppio senso ciclabile lungo via Napoli e saltando da un lato all'altro dei binari.



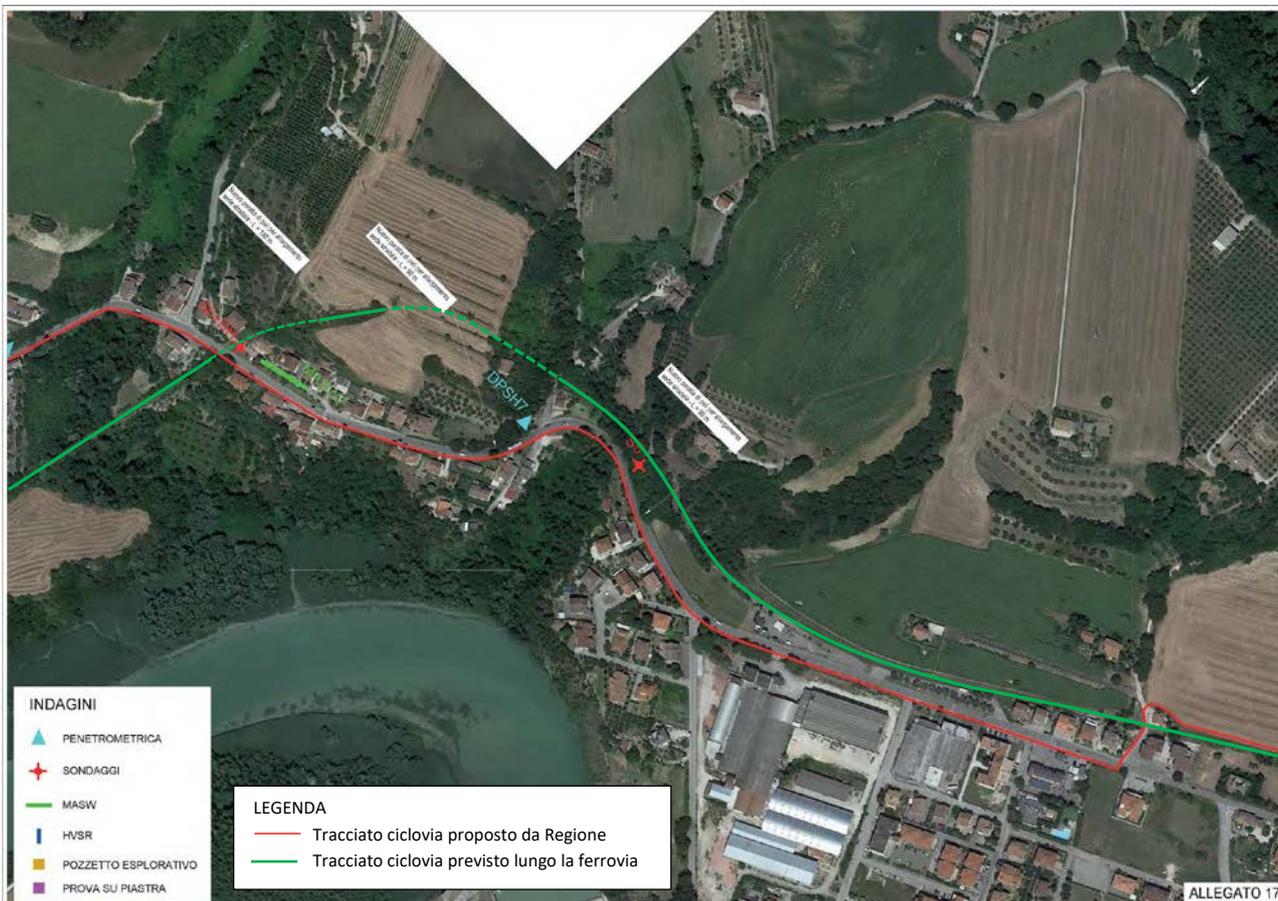
Sempre costeggiando i binari, si arriva nell'area dell'ex stazione che si spera venga riqualificata proprio grazie alla ciclovía. Da notare che la "eliminazione di tutte le promiscuità e discontinuità esistenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza del ciclista" non è realizzata in alcuna parte del percorso.



Per superare il Rio Sale serve un nuovo ponte ciclopedonale di 35 metri, anche perché, invece di utilizzare il ponte ed il percorso della ferrovia più vicino alla Flaminia, la ciclovia si “arrampica” a fianco della chiesa di San Giovanni Bosco, in via Monte Arduino, su terreni con notevole pendenza, con un percorso a tornanti certamente non agevole né sicuro.



Dopo alcune centinaia di metri in aperta campagna, costeggiando e scavalcando un paio di volte i binari, viene raggiunta la via Flaminia.



ALLEGATO 17

Nei pressi del Metauro, in tre punti la sede stradale va allargata con paratie di pali per una lunghezza complessiva di 310 metri. Da notare la contraddizione con i criteri di base che prevedono anche l'economicità del progetto.



ALLEGATO 18

All'ingresso di Tavernelle la strada va di nuovo allargata per 50 metri con una paratia di pali; si prende via della Stazione evitando l'area ferroviaria e si passa nel centro abitato utilizzando le strade esistenti in promiscuità con i mezzi a motore; poi si procede parallelamente ai binari (sempre a "rispettosa" distanza), si imbocca via dei Pioppi e poi via Flaminia; in un percorso che dovrebbe essere "lineare", in circa 1 km si incontrano una decina di curve a gomito.



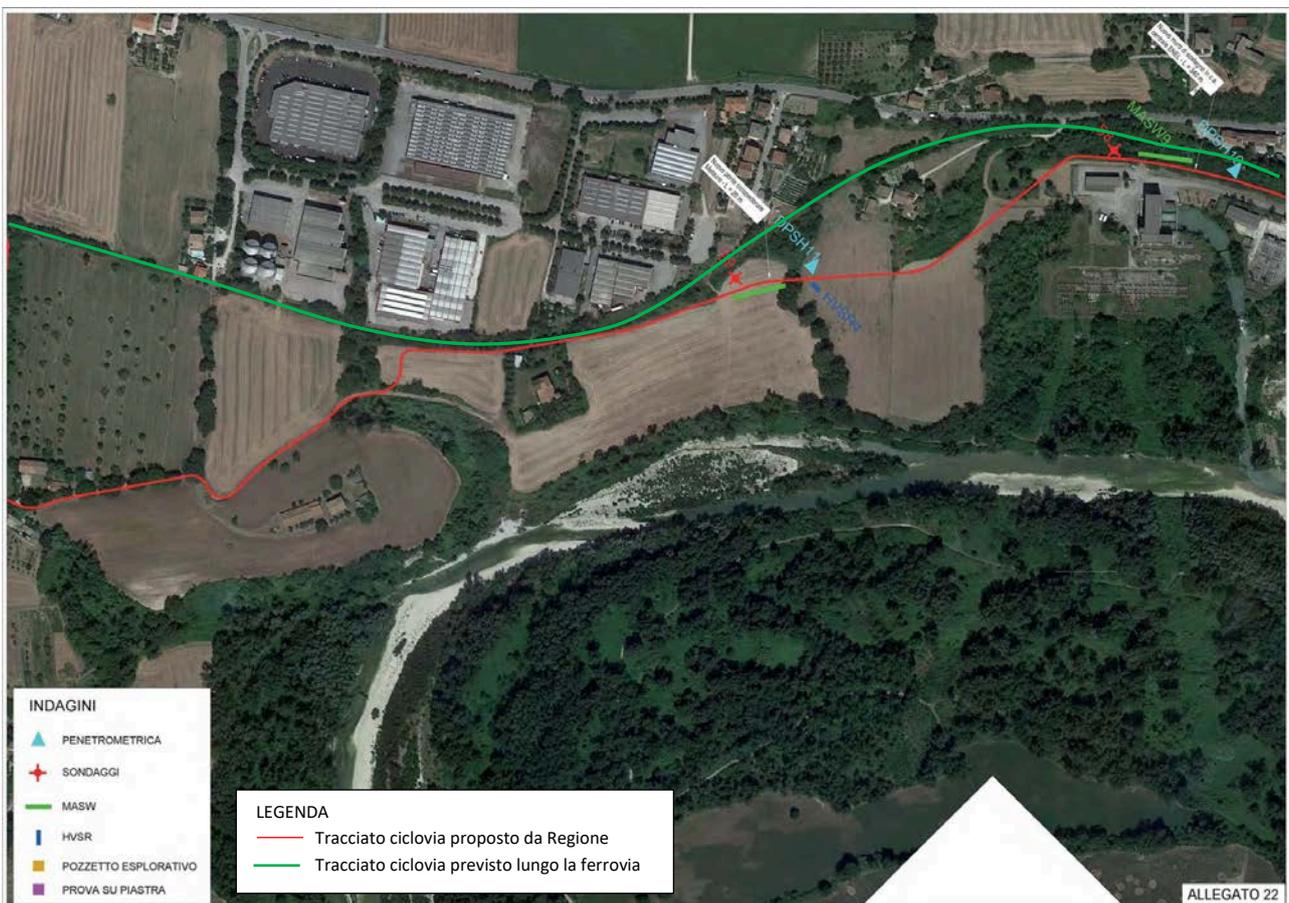
Prima del confine con Montefelcino, è necessario superare il Rio Maggiore con un nuovo ponte ciclopedonale di 35 m. Confermata la contraddizione con i criteri di base del progetto che prevede linearità ed economicità del percorso.



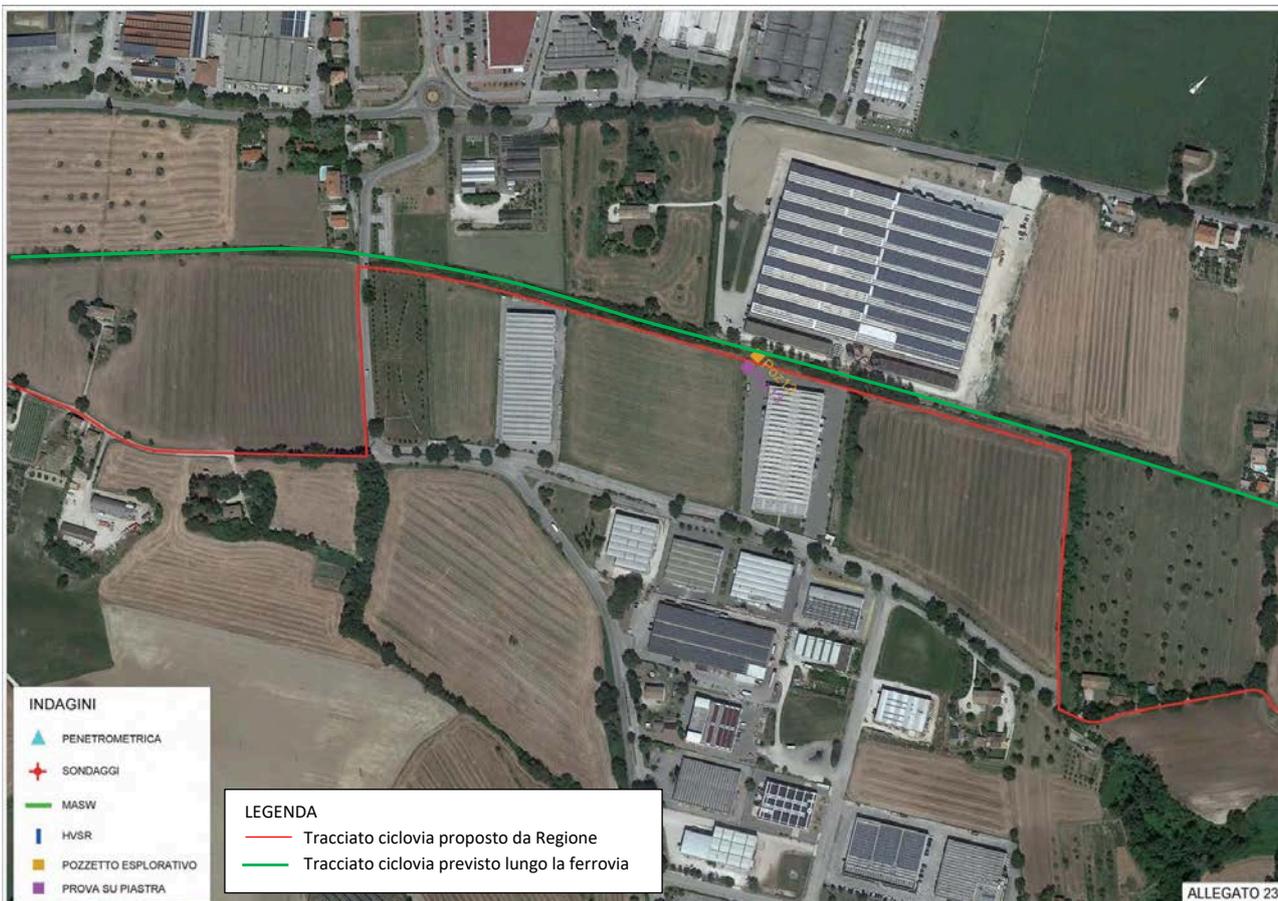
In Comune di Montefelcino si percorrono le vie 1° maggio e 25 aprile; a Sterpeti ci si inoltra tra vari stabilimenti artigianali prima di arrivare a Ponte degli Alberi. Da notare anche in questo caso la contraddizione con i criteri di base del progetto che prevede un tragitto lineare, attrattivo e non promiscuo col traffico a motore.



Il percorso più logico, breve e sicuro correrebbe ai margini dei binari dove l'ampio spazio esistente renderebbe possibile anche la convivenza tra bicicletta e treno turistico, tra l'altro con una barriera di separazione; se ne preferisce invece uno più "originale" con intersezioni, curve e dislivelli che rendono il tragitto disagiata e poco attraente.



Giunti in Comune di Fossombrone, nei pressi della centrale ENEL va realizzato un muro di sostegno in c.a. di 340 metri; poco più avanti è previsto anche un nuovo ponte ciclopedonale di 20 metri. Confermato il mancato rispetto del criterio di economicità.



Si preferisce un percorso zigzagante, più lungo e con maggiori dislivelli, evidentemente perché si considerano le piste ciclabili utili solo per il divertimento nel tempo libero e non per la mobilità quotidiana ed il cicloturismo.



Si passa ai margini dell'area archeologica di S. Martino del Piano, al cui interno stranamente è ritenuto possibile il transito di treni ma non di biciclette. Per superare Fosso della Fonte è previsto un nuovo ponte ciclopedonale di 25 m.



Passando prima su via Enrico Fermi, poi su via Marconi, si raggiunge la doppia rotatoria della trafficata via Flaminia che con i nomi di via Oberdan e viale Martiri della Resistenza continua fino a Porta Fano dove si conclude il percorso previsto nel "Progetto definitivo" della "Ciclovía turistica del Metauro" pubblicato dalla Regione Marche nel mese di luglio 2021. Da notare che in questo tratto il tragitto lungo i binari avrebbe il vantaggio di fare tappa nell'ampio spazio dell'ex stazione ferroviaria dove esistono servizi igienici e di ristorazione utili per chi pratica il cicloturismo; da qui sarebbe facile raggiungere il centro storico di Fossombrone attraverso strade meno trafficate e pericolose della Flaminia; inoltre, il percorso potrebbe proseguire facilmente verso l'entroterra in una sede propria, agevole, sicura e lineare.

Da notizie di stampa è emerso che invece la ciclovía proseguirebbe nel bosco delle Cesane, cioè in una zona collinare caratterizzata da notevoli pendenze, sprovvista dei necessari servizi e arriverebbe a Urbino evitando di passare per centri abitati di fondovalle come Calmazzo, Canavaccio ma soprattutto Fermignano che da tempo aspira a trasformare in ciclovía il tratto dell'ex ferrovia che attraversa il suo territorio.

E' quindi auspicabile che siano i Sindaci, in quanto conoscitori delle reali esigenze dei rispettivi territori, a prendere l'iniziativa per restituire ai cittadini un bene collettivo abbandonato da decenni, già naturalmente predisposto per ospitare una ciclovía che non avrebbe nulla da invidiare a quelle che altrove hanno migliorato la qualità della vita e rilanciato l'economia locale; è infatti noto che le somme impiegate per realizzare le piste ciclabili rappresentano un vero e proprio investimento che rientra moltiplicato dopo pochi anni.