

# La Fano-Urbino



## Caratteristiche della linea

Lunghezza: Km. 48,6

Tracciato: a semplice binario

Linea esercitata con dirigente unico, con sede a Fano

Stazioni: n. 1

Fermate: n. 11

Pendenza massima: 25 per mille (nella tratta Fermignano-Urbino)

Tonnellaggio ammesso: 18 t. per asse da Fano a Fossombrone e da Fermignano ad Urbino con limitazione di velocità a 25 Km/h - 20 t. per asse da Fossombrone a Fermignano

Armamento: Fano-Fossombrone con rotaie del modello americano da 75 lbs/y (Kg/ml 37,2) in opera dal 1947 - Fossombrone-Fermignano con rotaie del tipo FS 46,3 in opera dal 1948 - Fermignano-Urbino con rotaie tipo FS 46,3, recente rinnovamento 1975

Velocità massima: (Rango B) Km 60

Raggio di curvatura minimo: m. 274

Viadotti: n. 11

Gallerie: n. 8

Passaggi a livello: n. 57

## Prospettive di sviluppo e potenziamento

Occorrenze segnalate per l'inserimento nel Piano Poliennale:

- Rinnovo del binario nella tratta Fano-Fossombrone allo scopo di elevare il peso massimo assiale ammesso e di portarlo così al livello di quello del restante tratto di linea (20 tonn. per asse).
- Prolungamento pavimentazione marciapiedi.
- Sistemazione impianti di sicurezza e segnalamento.
- Costruzione, ampliamento e restauro F.V.
- Costruzione impianti di riscaldamento.
- Soppressione di P.L. con opere sostitutive e ammodernamento.
- Sostituzione delle attuali linee aeree in cavo ed adeguamento apparecchiature telefoniche di centrale e di linea.

LA STORIA della linea Fano-Urbino è invero singolare.

Difficoltà e vicende di vario genere ne hanno contrassegnato l'ancor breve esistenza. Ma ci consentirà il lettore, prima di entrare in argomento, di fare una digressione, forse interessante, sulle vicende ferroviarie della più settentrionale Provincia delle Marche, di cui Urbino è appunto il capoluogo, assieme a Pesaro. Ciò servirà a meglio comprendere anche la sorte della nostra linea.

Urbino sorge in una zona di colline che degradano dall'Appennino al mare; tutta raccolta attorno al Palazzo Ducale conserva intatta la mirabile struttura del suo periodo più fulgido. La posizione geografica di Urbino, quasi un passaggio chiave tra Romagna, Toscana ed Umbria, come tra il settentrione e Roma per la prossimità alla Via Flaminia, dopo aver giocato un ruolo così importante nel Rinascimento, nel secolo scorso sembrò poterle far rivivere gli antichi splendori. L'Amministrazione Provinciale di Pesaro presentò infatti nel 1867 al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto dell'ing. Peyron che prevedeva la costruzione di una ferrovia definita "dei due mari" (Adriatico-Tirreno) che collegando i porti di Ancona e Livorno, passava per Urbino. Ma il progetto era destinato a rimanere tale ed a costituire la prima delle delusioni che nel settore ferroviario toccarono ad Urbino. Infatti, anche la prima linea che la raggiunse, il 20 settembre 1898, da Fabriano, non doveva rappresentare che la tratta iniziale della linea interna pedemontana Fabriano-Urbino-S. Arcangelo di Romagna, mai completata da Urbino a S. Arcangelo e rimasta interrotta da Pergola a Fermignano, a 6 Km da Urbino, dopo le distruzioni dell'ultimo conflitto.

Per quanto riguarda, in particolare, la linea per S. Arcangelo, non molti sanno che poco dopo l'inizio della prima Guerra Mondiale, nel 1914, vennero ripresi i lavori, anzi si diede mano all'opera dalle due estremità, al punto che si costruirono i tronchi Urbino-Casinina e S. Arcangelo-S. Leo. I bombardamenti navali effettuati dalla marina austriaca fin dai primi giorni di guerra lungo la costa

tra Rimini ed Ancona avevano infatti sollecitato la realizzazione del progetto, ma la fine del conflitto sopraggiunse senza che i 60 Km fossero stati completati. Si era poi verificato il fatto nuovo dell'affermarsi dell'aviazione che dal punto di vista militare vanificava l'utilità di una linea lontana dalla costa; la crisi del primo dopoguerra fece quindi sospendere definitivamente i lavori.

Di questa linea "fantasma" siamo andati a ritrovare le vestigia, fra Urbino e Casinina, accompagnati dal Gestore Capo Cesare Grassi, Titolare di Urbino. Sarà stato merito del nostro appassionato "cicerone", sta di fatto che la visita ha suscitato particolari sensazioni. Osservando fabbricati viaggiatori, magazzini merci, gallerie e viadotti imponenti — che hanno trovato disperate e varie utilizzazioni — si provano sentimenti di incredulità e disagio; ci si sente quasi in colpa, come ferrovieri, perché non si è mai riusciti a mettere tutto a posto, togliere le erbacce, riparare le opere d'arte in modo che quanto realizzato con tanto impegno e fatica trovi finalmente la sua destinazione originaria. E' quasi divertente pen-





In alto, il fabbricato viaggiatori della stazione di Urbino. Di fianco, uno dei viadotti della linea attraverso la campagna che circonda la bella città marchigiana. In basso, una ALn 668 sosta alla stazione di Fermignano.



## IL TRAFFICO SULLA LINEA FANO - URBINO NEL 1977

STAZIONI	Viaggiatori in partenza		MERCÌ						INTROITI
	Quantità biglietti	INTROITI	a carro				piccole partite		
			Spedizioni		Arrivi		Spediz. + Arrivi		
			Quant.	Tonn.	Quant.	Tonn.	Quant.	Tonn.	
FANO (*)	163.340	546.660.398	1.752	15.289	583	7.008	18.292	874	272.376.767
Cuccurano	2.107	1.967.410			Disabilitata		41	1	133.128
Cartoceto L.	4.042	4.117.950	34	384	128	2.504	78	—	9.873.559
Saltara C.	13.442	11.261.850			Disabilitata		1.521	71	7.539.383
Serrungarina	2.876	2.657.150			Disabilitata		10	—	88.300
Montefelcino	2.776	3.398.450			Disabilitata		7	—	35.600
Fossombrone	22.559	30.994.401			Disabilitata		2.486	134	9.480.510
Calmazzo	4.716	2.857.650			Disabilitata		586	11	933.668
Canavaccio	2.686	2.857.650			Disabilitata		48	—	138.362
Fermignano	18.079	29.993.862	17	203	211	9.397	1.629	49	34.135.060
URBINO (*)	20.619	71.222.393			Disabilitata		4.322	153	11.093.927
Totale Linea esclusa Fano	93.902	161.328.766	51	587	339	11.901	10.728	419	73.451.497
Totale Linea compresa Fano	257.242	707.989.164	1.803	15.876	922	18.909	29.020	1.293	345.828.264

(\*) I dati sono comprensivi dei biglietti venduti dalle locali Agenzie Viaggiatori.

## MERCÌ E PRODOTTI TRASPORTATI SULLA LINEA FANO - URBINO NEL 1977

STAZIONI	PARTENZE	ARRIVI
FANO	Ortaggi - zucchero - mobili ed oggetti d'arredamento	Ghisa - agrumi - concimi - vetri - canne bambù - merci varie
CARTOCELO L.	Cartoni - mobili ed oggetti d'arredamento	Avanzi di carta - concimi - derivati del petrolio non energetici
FERMIGNANO	Tabacco - mangimi	Coils - lamiere - concimi

# Raffaello e la sua storia

SE URBINO è città d'arte, non di meno è città di artisti. Ma fra tutti, quelli di ieri e quelli di oggi, spicca lui, l'urbinate per eccellenza: Raffaello Sanzio, che vi nacque nel 1483. La sua storia comincia come quella di tanti del suo tempo, ed egli viene avviato dal padre, mediocre pittore, ai rudimenti del mestiere. Ma la pittura per Raffaello non è mai stata solo un'arte da apprendere per assecondare il volere paterno. Essa era per lui una vera passione. Così quando alla morte del padre fu costretto a lasciare Urbino lo vediamo in Umbria, dove finalmente riesce a diventare allievo e collaboratore del Perugino.

C'è un quadro che rappresenta in pieno il periodo umbro di Raffaello e che indica l'influsso che il Perugino ha esercitato su di lui. Si tratta dello "Sposalizio della Vergine". Un quadro famosissimo, se non altro, perché i tipografi specializzati in partecipazioni di nozze ne fanno un ampio uso. In esso Raffaello ricalca "La consegna delle chiavi" affresco dipinto, appunto dal Perugino, sulle pareti della Cappella Sistina. Ma già l'allievo è andato oltre il maestro, e gli elementi architettonici non assumono più solo un valore simbolico (la cappella circolare rappresenta la Chiesa, ecc.), ma diventano anche ipotesi di una nuova organizzazione dello spazio che viene suggerita a Raffaello da un altro grande marchigiano: Donato Bramante, nato nei pressi di Fermignano nel 1444 e che divenne uno dei più popolari architetti del suo tempo. Il tempio dello "Sposalizio della Vergine" è infatti assai simile a quello costruito su progetto del Bramante nel chiostro della Chiesa di S. Pietro in Montorio a Roma, un paio d'anni prima che Raffaello dipingesse l'opera.

Roma sarà poi la meta conclusiva dell'itinerario artistico di Raffaello. Dopo una sosta a Firenze (1504-1508), dove dipingerà soprattutto ritratti e Madonne, creando un modello iconografico che fino al secolo scorso è stato un inevitabile punto di riferimento, lo troviamo nella Città Santa, che dipinge per conto di Giulio II e poi di Leone X, l'appartamento papale in Vaticano. Le stanze, che sono dette "della Segnatura", "di Eliodoro" e "dell'incendio di Borgo", rappresentano la più alta espressione della poetica del pittore urbinato.

Per lui la Storia si concilia con la visione immaginaria. L'evento, cioè, è fissato una volta per tutte, irripetibile, ma allo stesso tempo, eterno e il momento della rievocazione pittorica è solo il lato più emotivo di un procedimento che ha sede nella dimensione razionale dell'uomo. Così in Raffaello passato e presente diventano un tutto omogeneo. In lui troviamo, quindi armonizzate le lezioni dei grandi che lo hanno preceduto e al Perugino si aggiungono Leonardo e Michelangelo.

Senza nessun falso pudore egli si appropria della loro lezione, amalgamandola in una pittura, la sua, poderosa — quasi scultorea, in certi momenti, secondo il dettato michelangiolesco — e serena. Un nuovo classicismo che purtroppo gli epigoni hanno frainteso.

Di Raffaello, infatti, per secoli si sono considerati soprattutto certi "modelli" pittorici facilmente individuabili nella sua opera, senza però, tener conto della grossa lezione culturale che da lui veniva. Si è così avuta la meccanica e sterile ripetizione di forme vuote, prive di quel calore e di quella ricchezza che le opere del Maestro invece possiedono. La "pienezza" delle opere di Raffaello, intrise di valori religiosi, razionali e morali, riflette, comunque, anche la condizione di "pittore di corte" in cui egli viveva. Era bello — lo vediamo dal suo autoritratto — era ricco e corteggiato. E faceva parlare di sé.

La sua storia con la "Fornarina" (chi fosse curioso di vederla, la può trovare ritratta in un quadro — ovviamente di Raffaello — sensualissimo nella sua semplicità, che adesso è conservato nella Galleria di Palazzo Barberini a Roma) era a quei tempi sulla bocca di tutti. Questa storia d'amore — pare assai contrastata — ha esercitato un enorme fascino anche sulla fantasia dei posteri, tanto che uno dei più grandi artisti del nostro secolo, Pablo Picasso, ha voluto dedicare agli "amori di Raffaello e della Fornarina" una serie di incisioni.

L'omaggio di Picasso a Raffaello è accompagnato da una serie di poesie di un altro spagnolo, uno dei massimi poeti contemporanei, Rafael Alberti. Ed è curioso notare come, tanto in Picasso quanto in Alberti, ci sia sempre un personaggio che spira dal "buco della serratura" gli amori dissoluti del pittore e della sua modella. In esso si può ravvisare il Papa (non scandalizziamoci per questo, si sa bene che a quei tempi i Papi erano più Capi di Stato che non Vicari di Cristo), il quale, secondo la nostra interpretazione, si lascia andare all'indiscrezione mosso più che da un eccesso di lascivia, dal desiderio di partecipare, almeno indirettamente, alla dimensione estetica in cui viveva il suo pittore preferito.

Quel Papa dietro le quinte non vorrà forse dire che in fondo l'arte — e la vita dell'artista — sono più appetibili del potere e del suo — ahimè, da tanti agognato — peso?



TIZIANA GAZZINI

Nella foto, il monumento a Raffaello nella sua città natale

sare che nel 1944 i tedeschi, in ritirata, abbiano temuto che tale possibilità potesse realizzarsi nei tempi brevi, a loro danno; non si spiegherebbe altrimenti perché abbiano fatto saltare con le mine viadotti e gallerie che pure erano ancora privi del binario.

Vediamo ora se Urbino è stata più fortunata, nel settore ferroviario beninteso, con l'altro suo collegamento tradizionale, quello con Fano, distante in linea d'aria poco più di 30 chilometri, punto di partenza questo per Bologna ed Ancona. La tribolata storia del collegamento pedemontano con Fabriano, da una parte, e con S. Arcangelo, dall'altro, non aveva scoraggiato gli Urbinati che nel frattempo non avevano lesinato iniziative per conseguire il loro obiettivo finché nel 1911, con Regio Decreto del 16 novembre, fu approvata e resa esecutiva la convenzione per l'esercizio della ferrovia a vapore Fano-Fossombrone-Fermignano, stipulata con la Soc. An. Ferrovie e Tramvie Padane con sede a Milano. Quattro anni di lavoro ed il 25 aprile 1915 la ferrovia arrivò da Fano a Fossombrone, il 30 novembre 1916 a Fermignano, dove si congiunse con la linea FS che da Fabriano, come abbiamo detto, già raggiungeva Urbino. Ma la soddisfazione degli Urbinati fu di breve durata; nel 1932 la concessionaria "Ferrovia Padana", in seguito ad insuperabili difficoltà di carattere economico fu costretta a chiudere l'esercizio e venne dichiarata fallita. A partire dal 1° gennaio 1933, in attesa che l'esercizio ferroviario venisse ripreso, una Società automobilistica sostituì il servizio ferroviario con autoservizi (rimedio antico, come si vede). Neppure questa volta mancarono le iniziative per ripristinare l'esercizio ferroviario.

Ma si dovette attendere fino al 1941, quando la linea, per ragioni militari, passò alle FS; per un paio di anni ebbe vita intensa, poi conobbe la distruzione sistematica delle opere d'arte e di tutti i F.V. ad opera — al solito — dei tedeschi in ritirata. Così della Fano-Urbino non rimasero che rovine. La ricostruzione del dopoguerra dimenticò dapprincipio questo e gli altri tronchi interni. C'era da pensare prima di tutto alle grandi linee nazionali, al loro adeguamento alle accresciute esigenze del traffico. Solo nel 1948 vennero ripristinati i 32 chilometri della Fabriano-Pergola ed i 26 della Fano-Fossombrone; e dopo altri anni di attesa, il 2 ottobre 1955 toccò alla Fossombrone-Fermignano, seguita il 2 febbraio 1956 dalla restante tratta Fermignano-Urbino. Restava il grande problema di fondo che era quello di collegare Fermignano a Pergola. Convegni, petizioni, interessamenti a vari livelli: tutto inutile;



si andava già delineando lo straordinario sviluppo della motorizzazione sulle strade ordinarie e la conseguenza immediata fu l'inizio della vendita di caselli e fabbricati lungo la Fermignano-Pergola, di cui si cedettero anche alcuni tratti per l'allargamento di strade nazionali e provinciali.

## Una città quasi ideale

LA LETTERATURA politico-filosofica rinascimentale è la chiave di lettura della tecnica architettonica e dell'urbanistica del 400 e del 500 italiano. O viceversa.

Da una parte infatti l'attivismo borghese recupera il principio della città come struttura fondamentale del convivere degli uomini: tutte le costruzioni devono rispondere organicamente ai bisogni dei cittadini, al loro governo, alla loro giustizia e alla loro educazione, alla formazione degli artigiani, alle esigenze della difesa. Gli edifici della città sono lo specchio del suo ordinamento economico e politico.

Dall'altra, la filosofia neoplatonica impone le "sue" ragioni all'architetto-urbanista: la città deve essere a forma chiusa, simmetrica, geograficamente equilibrata e misurata. Il suo ordinamento architettonico deve essere il medesimo della società.

La città diventa così "ideale" e il suo schema una meravigliosa ossessione.

Antonio Averlino, detto il Filarete, nel suo "Trattato di Architettura"



Una automotrice del tipo ALn 668 percorre un tipico tratto della Fano-Urbino

di insediamenti artigianali ed industriali: tutta una lunga fuga di costruzioni attraversate dalle ferrovie; poi, a Fossombrone, la valle si restringe ed i colli degli opposti versanti si fronteggiano più da vicino e si fanno più elevati; sembrano essere riusciti a scrollarsi di dosso la presenza molesta dell'uomo per far posto ad una vegetazione spontanea e rigogliosa. L'ambiente è lo specchio fedele della gente che ci vive, schiva di intemperanze ed esagerazioni, incline per modestia a minimizzare le sue fatiche.

Un grande impegno è stato profuso in questi ultimi anni anche in attività, quali quelle industriali, che potevano sembrare poco congeniali a chi ha ricavato per secoli dall'agricoltura i mezzi di sussistenza. Ma questa vallata è cresciuta proprio grazie alle doti naturali, alle "mani d'oro" della sua gente.

Non deve meravigliare quindi se chi ha sempre lottato con impegno per conquistare ciò che possiede, non riesce a darsi pace per una linea "amatodiata", di cui tutti, ferrovieri, utenti, pubblici amministratori mettono in evidenza i limiti e le contraddizioni. Con concretezza premettono che così non si può andare avanti, per cui bisogna decidersi o per il potenziamento, con criteri di più oculata e snella gestione, o per una chiusura definitiva.

I tempi di percorrenza dei treni sono eccessivi, gli orari non soddisfano le esigenze dei viaggiatori, siano essi pendolari o studenti — anche perché i treni sono pochi, il traffico merci trova difficoltà tali da scoraggiare anche l'utente meglio disposto a servirsene. Si dà atto però del grande sforzo finanziario fatto dall'Azienda nel ricostruire i F.V. di Urbino (con annesso Dormitorio modello), Fossombrone, Fermignano, Cuccurano e nel dare un aspetto decoroso a tutti gli altri fabbricati esistenti sulla linea, ma il binario — osservano — non ha mai avuto sostanziali miglioramenti: mentre nel 1955 le automotrici viaggiavano ad 80 Km/h, adesso non possono superare i 60. Poi il discorso si allarga alla Fabriano-Pergola, "moncherino" che vegeta passivamente per la mancata ricostruzione del tratto intermedio Pergola-Fermignano (Urbino), mentre la logica geografica e socio-economica della zona — si osserva — spinge ad insistere sulla riattivazione del tratto mancante — sia pure su un tracciato diverso dal precedente che oggi risulterebbe troppo sinuoso ed antieconomico — in maniera da creare un itinerario che partendo da Fano raggiunga Civitanova, passando per Fossombrone, Fermignano, Pergola, Fabriano, Albacina e Macerata. Una "pedemontana" su binario che — si ammette — pur rimanendo probabilmente passiva quanto a gestione,

Dato uno sguardo al passato, occupiamoci ora del presente. La linea Fano-Urbino, fino a Fermignano, quindi per la quasi totalità, percorre la valle del Metauro. L'ora e 15 minuti impiegati per raggiungere Urbino da Fano, invero troppi per chi ha fretta, a noi non hanno affatto pesato. La

valle, larga all'inizio, è immersa in una leggera nebbia mattutina che si dirada prontamente per far osservare la bellezze dei campi coltivati con cura. Lentamente la valle si rivela e si caratterizza. Prima, da Cuccurano, a Lucrezia, a Cancinelli, a Tavernelle, una fitta presenza di abitati e

tura" inventa con ragione e fantasia città come stelle, cristalli, poligoni. Dürer privilegia scacchiere e reticoli. Francesco di Giorgio Martini si ispira al corpo umano. Quasi un'utopia.

Urbino è uno dei rari esempi di città "quasi" ideale. Città creata, dunque, anche se innestata su un preesistente tessuto urbanistico e architettonico medievale. Costruita su due colli, tra le valli del Metauro e del Foglia, e legata pertanto all'andatura del terreno, la città smentisce in parte la struttura circolare e radio-centrica della teoria della città ideale.

La cinta muraria, del 1507, è il primo segno generatore di questa Urbino città, corte, fortezza. Tuttavia, pur nella costruzione delle mura (opera quasi certa di Francesco di Giorgio Martini), la città, all'interno, disobbedisce all'"idea": strade larghe e pianeggianti, capolavori di prospettiva, si alternano a vicoli stretti e scoscesi, immersi nella penombra dei vecchi laterizi. L'architettura rinascimentale si mescola a quella romanica e gotica, moltiplicando così i punti di vista.

Lo spazio torna ad essere irrazionale, esistenziale e continuo: il Palazzo Ducale, poliedrico e imprevedibile, ne riassume il ca-

rattere. Commissionato dal Duca Federico di Montefeltro e realizzato quasi totalmente dal dalmata Luciano Laurana, il Palazzo si snoda, quasi una città nella città, sul crinale del colle: compostamente, in lunghezza tra due Piazze e in parte anche in profondità verso la vallata. Questa sua asimmetrica eleganza e geniale irregolarità ne fanno un esempio unico di architettura rinascimentale.

La città sembra contenerlo e respingerlo al tempo stesso. Non ha un ordine preciso, la facciata non esiste: ne esistono una serie che si proiettano meravigliosamente sulla vallata e una, all'interno, che rientrando ad angolo retto si trasforma genialmente in piazza. Dentro, il Palazzo è un vero scrigno d'arte: opere del Bellini, di Piero della Francesca, del Pontelli, del Barrocci, di Paolo Uccello sono il meraviglioso ornamento di pareti, soffitti e boiserie. Il Palazzo Ducale, le chiese gotiche e romaniche, la casa di Raffaello e la rampa di Bramante, ma anche l'obelisco egiziano di Piazza Rinascimento, il Museo Diocesano, l'antica Sinagoga e l'Orto Botanico: ovvero Urbino, città, come un'opera d'arte. Quasi ideale.

ANNA D'ANGELO



Sotto, l'uscita della Galleria Madonna del Sasso, nei pressi di Fano. Nella foto di fianco, una veduta aerea di Fossombrone, in cui risalta il tracciato della linea ferroviaria.



## La Urbino dei Montefeltro

NEL 1200 i Montefeltro, col titolo di duchi, erano diventati i signori di Urbino. Essi dovevano il loro rango e le loro ricchezze alle armi, sebbene non avessero mai avuto eserciti propri. Avevano militato con successo in quelli altrui specialmente veneti, e si erano acquistati fama di grandi condottieri.

Per tutto il Trecento e la prima metà del Quattrocento il loro dominio fu poco più d'un borgo fuori mano e scarsamente popolato. Nel 1444 il titolo passò al giovane Federico che aveva ereditato le doti militari degli avi, ma a differenza di costoro era un uomo che amava le arti e la cultura. Aveva combattuto sotto le insegne venete, milanesi, fiorentine e pontificie senza mai conoscere una sconfitta. La professione delle armi gli aveva fruttato molto denaro che era servito a rimpinguare le casse del piccolo ducato e a pareggiarne il bilancio. Federico amava il lusso e le cose belle e non voleva che la sua città fosse da meno di Ferrara, Mantova, Verona, che tra i centri minori del Rinascimento erano i più fiorenti e fastosi.

Fu accusato di avere le mani bucate e di amministrare con eccessiva prodigalità le finanze dello Stato. Ma egli non si curò mai di queste critiche perché le uniche cose che gli stavano a cuore erano il prestigio della casata e il benessere dei sudditi, che trattava paternalisticamente amministrando di persona la giustizia e ricevendo tutti coloro che avevano qualcosa da dirgli o qualche lagnanza da fargli. Sovvenzionava con larghezza chiese, conventi, ospedali, sussidiava i disoccupati, costituiva la dote alle orfanelle, condonava i debitori.

Costruì il superbo palazzo ducale, uno dei capolavori architettonici del Rinascimento, su progetto del dalmata Luciano Laurana, e destinò i locali più belli alla sua biblioteca privata, la più ricca dopo quella vaticana. Federico era infatti un lettore accanito, aveva un debole per la storia e i classici latini.

Guidobaldo, il suo successore, non aveva la stoffa del padre né la sua straordinaria energia. Era smilzo, anemico e ossessionato dalla paura delle malattie. Se l'intendeva più con i medici che con i ministri e le cure dello stato preferì affidarle alla moglie.

Elisabetta Gonzaga era fine, colta, sensibile. Aveva ricevuto una buona educazione umanistica, conosceva parecchie lingue, s'intendeva d'arte, scriveva con garbo, si dilettava di musica. Di giorno accudiva alle faccende politiche, di sera riuniva nella sala grande del palazzo artisti, musicisti, letterati e poeti per lunghe ore, talvolta fino all'alba. Sotto Elisabetta, Urbino diventò uno dei più attraenti luoghi di convegno dell'"intelligenza" italiana, vi si incontravano il poeta Bembo, il cardinale e drammaturgo Bibbiena, il conte Baldassarre Castiglione. L'invasione di Cesare Borgia mandò in frantumi questa piccola corte e quando i Montefeltro, nel 1503, riebbero il loro ducato, questo periodo di splendore era ormai soltanto un ricordo.

Non avendo figli Guidobaldo adottò il nipote Francesco Maria della Rovere e così, nel 1508, il ducato di Urbino passò a questa famiglia. La dinastia dei Montefeltro era irrimediabilmente finita.

MARINA DELLI COLLI

assolverebbe la duplice funzione di collegamento interno marchigiano (l'unico veramente tale in tutta la Regione) e di linea alternativa nei confronti delle tratte Pesaro-Civitanova della Bologna-Pescara e Fabriano-Ancona della Ancona-Roma.

Il Direttore dell'Azienda di Turismo di Urbino, in particolare, tiene a precisare le ragioni che sono alla base della richiesta di ripristino della Fermignano-Pergola: — Urbino, importante centro culturale e artistico, ha necessità, per i suoi 15.000 studenti e professori e per i turisti, di un collegamento ferroviario con Fabriano per i successivi istradamenti verso Roma, Perugia ed il versante tirrenico in genere;

— le zone che gravitano su Pergola e Cagli, a loro volta, rimpingano i tempi in cui le autotrici riversavano su Urbino centinaia e centinaia di studenti;

— il comprensorio Macerata-Camerino, ora lontano da Urbino in tutti i sensi, avrebbe più rapide e frequenti relazioni con il territorio del Montefeltro.

L'Assessore ai Trasporti del Comune di Urbino, per parte sua, sostiene che la nuova zona industriale di Bivio Borzaga, nelle vicinanze della stazione di Canavaccio, costituita da un consorzio di nove Comuni limitrofi su una estesa di 100 ettari, ha bisogno di raccordarsi ad una linea ferroviaria efficiente e ben collegata alla rete nazionale.

E' evidente che a tutte queste domande, a queste attese, la nostra Azienda, da sola, non può dare risposte conclusive. Ma proprio in questi ultimi mesi i convegni, le riunioni e gli studi hanno ripor-

tato la questione in primo piano, grazie anche all'interessamento dell'Ente Regione che sembra voler assegnare alle ferrovie interne un ruolo determinante per la definizione di precise linee di riassetto territoriale e di sviluppo programmato, con l'obiettivo di giungere ad un efficiente sistema di trasporto merci e passeggeri, volto a soddisfare da un lato la domanda locale e dall'altro a portare maggior traffico alla rete fondamentale.

In tale ottica la ricostruzione del tratto Fermignano-Pergola è stata considerata nel Piano Regionale dei Trasporti elaborato dalla Regione Marche, anche ai fini di una eventuale istituzione di servizi circolari sul quadrilatero Fano-Urbino - Fabriano - Falconara - Fano.

Naturalmente c'è chi non si nasconde grosse perplessità circa la validità di un tale programma, tenuto conto dei modesti traffici che potranno svolgersi sulle linee citate e dei conseguenti pesanti oneri di gestione del servizio ferroviario, che con tutta probabilità risulterebbero assai maggiori di quelli di analoghi servizi svolti su strada. Comunque, la sede opportuna per un approfondito esame del problema e per l'adozione di conclusive determinazioni è costituita dallo studio che dovrà essere svolto per la redazione del Piano Generale dei Trasporti, nell'ambito del quale — infatti — dovrà essere tra l'altro definito l'assetto da dare ai servizi a carattere locale, assegnando coordinati settori di utilizzazione ai singoli mezzi di trasporto, secondo criteri di congenialità e di funzionalità.

SILVERIO MARAVALLE