

## VIAGGI PICCOLI PICCOLI

“Se sul Morello c’è la neve...”. La frase lasciata a metà non mancava mai quando per la ferrovia Fabriano- Pergola si affacciavano i fantasmi della chiusura.

Il Morello è una sorta di passo lungo la strada provinciale che unisce Pergola a Fabriano, in cima a una lunga salita, parallela alla ferrovia che corre più in basso, in una trincea tra le alte colline di boschi che si mescolano tra le province di Pesaro e Ancona. Il binario sbuca da una galleria in territorio pesarese, quella della Madonna del Sasso, per infilarsi dopo un po' in un'altra, la più lunga dei 32 chilometri di strada ferrata, quella che supera il Morello passandogli sotto. Quando le carrozze dei treni a lunga percorrenza, quelli della linea adriatica ad esempio, avevano gli scompartimenti, all’inizio di ogni vagone c’era orgogliosamente esposta la cartina della rete ferroviaria italiana e se cercavi bene trovavi questo pezzo di binario che compariva nel giallo delle Marche: da Fabriano a Pergola, stop. Era quanto rimasto della Fabriano-Pergola-Urbino, inaugurata nel 1895 e spezzata dalle bombe della guerra. Un “ramo secco”, appunto, ma non per questo meno utile e meno importante per il territorio che attraversava. C’era un’economia da servire.

Quella legata alle miniere di zolfo di Cabernardi, attive fino a metà degli anni Cinquanta, con la raffineria di Bellisio Solfare dove la “littorina” fermava e dove c’erano i treni merci pronti a caricare i sacchi di zolfo destinati a raggiungere tutta Italia. Poi Sassoferrato, con il cementificio fumante in una zona che oggi farebbe insorgere ambientalisti e non solo e quei carri merci con i loro carichi colorati di bombole per il gas liquido. Il treno era simbolo di queste cittadine. Un fiore all’occhiello. Un valore aggiunto, si direbbe oggi. Tra Fabriano e Pergola le corse erano numerose. La più affollata era quella del mattino presto, che portava a Fabriano soprattutto studenti delle scuole superiori, come quelli che frequentavano l’Istituto tecnico industriale con la sua specializzazione per periti cartai, unica in Italia. Ogni stazione era diversa dall’altra per le “aggiunte” che i ferrovieri in servizio vi facevano, con aiuole e giardinetti curati in maniera maniacale, quasi che la stazione fosse non solo un luogo di passaggio, ma uno spazio di ritrovo, a metà strada tra casa propria e la piazza del paese. Adesso tutto questo non c’è più. Niente più biglietterie, sale d’aspetto, piazzali e marciapiedi. Niente più vecchio campanello che, con il suo trillo continuo, annunciava l’arrivo del treno. Stazioni chiuse, abbandonate, senza neanche un cartello che indica gli orari dei pochissimi treni in transito. Sbiadite o scomparse le scritte delle località: resiste Sassoferrato con quella aggiunta di Arcevia che testimonia quanto volesse dire essere “legati” alla ferrovia. A Bellisio l’edificio è addirittura recintato, per proteggerlo da vandali e malintenzionati; poco più in là i ruderi dei depositi per i sacchi di zolfo. A Pergola resistono ancora le pompe, datate addirittura 1913, che servivano per ricaricare d’acqua i treni a vapore. Pochissimi i passaggi a livello e quelli rimasti senza più il casellante che aspettava il transito dei convogli, davanti alle sbarre abbassate. Scomparsi anche i binari, tranne naturalmente quello che oggi è rimasto “in esercizio”, come dicono i ferrovieri. Su questo il treno passa sei volte al giorno, esclusi i giorni festivi e il periodo delle vacanze natalizie e pasquali delle scuole. Tre “coppie” di corse affidate alle motrici diesel AL 668, “materiale” (ancora il gergo ferroviario!) a un passo dall’entrare in un qualsiasi museo ferroviario, ma che ancora svolgono egregiamente il loro lavoro. Del resto i clienti non sono poi tanti. Qualche studente, qualche operaio che raggiunge la zona industriale di Melano Marischio, alle porte di Fabriano, dove i binari scorrono vicino allo scalo ferroviario delle Indesit Company. Se non hai l’abbonamento e non sei partito da Fabriano, il biglietto te lo annulla il conduttore, unico ferroviere insieme al macchinista. La Fabriano-Pergola non è più chiamata “ramo secco”, ma è sempre in bilico.

Scontare la concorrenza degli autobus, che hanno il pregio di passare sotto casa di chi ne ha bisogno. Un handicap. Per il treno, s’intende.

E sul Morello la neve anche quest’anno non l’hanno vista.