



# Il deposito della Regia Aeronautica di Urbino

Michele Betti <sup>(1-2)</sup>

<sup>1)</sup> Gruppo Speleologico Urbino

<sup>2)</sup> DiStEVA Università degli Studi di Urbino “Carlo Bo”

## Storia della ferrovia Subappennina Italiana

### Storia

Il progetto fu noto come ferrovia Subappennina Italica o ferrovia Subappennina.

La linea ferroviaria ebbe una storia complessa e travagliata. Essa rientrò in un più ampio piano che prevedeva la costruzione di una linea dorsale, dalle caratteristiche favorevoli e vantaggiosa dal punto di vista militare, alternativa alla linea costiera adriatica [1] che, essendo stata progettata e costruita per motivi economici a ridosso del mare, era ritenuta troppo esposta alle eventuali flotte marine avverse e quindi militarmente insicura.

Il piano prevede la costruzione di una ferrovia, denominata Subappennina Italica, che corresse parallela alla linea adriatica, ma al riparo dal tiro delle navi nemiche. Fu pertanto ritenuto urgente costruire una ferrovia protetta dagli Appennini, che fungesse da alternativa alle linee esistenti: un progetto che per la valenza fu equiparabile alle dorsali tirrenica e Adriatica e alla Firenze-Roma, in particolare l'attuale linea lenta.

Alcune sezioni di questa opera ferroviaria furono effettivamente costruite e tra queste ebbe priorità quella tra Fabriano e Santarcangelo di Romagna (Fig. 1) che era vista come indispensabile alternativa militare nei collegamenti tra l'Italia centrale e la Pianura padana.

La linea Santarcangelo-Urbino-Fabriano fu inserita a seguito della legge 29 luglio 1879, n. 5002, detta legge Baccarini, tra le ferrovie di terza categoria, le quali avrebbero richiesto una partecipazione degli enti amministrativi provinciali per il 20% della spesa di costruzione e di armamento [1][2].

Un primo progetto fu presentato dall'ingegnere Emilio Oliveri nel 1880. Esso riguardò un percorso Urbino-Santarcangelo che avrebbe attraversato il versante sinistro della valle del Conca, sottopassando il Colle di Montescudo con una galleria per giungere ad Ospedaletto di Coriano. La linea avrebbe attraversato il Marecchia con un lungo viadotto di m 190 nei pressi di Santarcangelo.



**Fig. 1**  
**Ferrovia**  
**Subappenninica**  
**Italiana: tratta**  
**Fabriano-**  
**Santarcangelo di**  
**Romagna.**

Questo percorso fu definito tracciato basso e fu osteggiato dai comuni del Montefeltro che in contrapposizione produssero altre due varianti. Nella prima, detta tracciato alto, la ferrovia da Urbino sarebbe passata nei pressi di Sassocorvaro, Macerata Feltria, Montecerignone, San Leo, Pietracuta e Verucchio per giungere sempre a Santarcangelo. Nella seconda, detta tracciato medio, da Urbino sarebbe passata verso Tavoletto, Montegrimano, Montecerignone e San Leo.

Tali interventi divennero sempre più accesi: nel 1886, sedici comuni si coalizzarono a sostegno del tracciato basso, appoggiati anche dal comune di Rimini il quale chiese inoltre al Ministero dei Lavori Pubblici di preferire il punto di arrivo della ferrovia sulla città riminese piuttosto che su Santarcangelo. In cambio di questa richiesta e allo scopo di compensare l'esclusione dal tracciato interessante i comuni del Montefeltro, nel 1890, il politico riminese Antonio Ferrucci, membro del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, propose la costruzione della ferrovia Rimini-Novafeltria. Tuttavia le battaglie legislative si conclusero nel 1894 quando il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvò definitivamente il tracciato cosiddetto medio [3].

Occorsero tuttavia vari provvedimenti legislativi, anche caldeggiati dal Ministero della Guerra, per reperire, di volta in volta, le risorse economiche per la costruzione della linea. I lavori procedettero a singhiozzo: il tratto di trentadue chilometri tra Fabriano e Pergola fu completato il 28 aprile 1895, mentre la successiva sezione fino a Urbino, di quarantotto km, fu inaugurata il 20

settembre 1898[4]. La linea venne inserita tra quelle della Rete Adriatica ed esercita, fino al passaggio alle Ferrovie dello Stato avvenuto nel 1906, dalla Società Italiana per le strade ferrate meridionali.

### La costruzione della Santarcangelo–Urbino

Il progetto della sezione terminale tra San Leo e Santarcangelo, di 23 km, fu approvato con DM 10 agosto 1908, n. 3214. I relativi lavori iniziarono nel 1909. Lo scoppio della prima guerra mondiale aveva, nel frattempo, confermato i dubbi sulla vulnerabilità della linea adriatica, per cui i lavori della ferrovia ebbero nuovo slancio: iniziò la costruzione della sezione di 15 km tra Urbino e Auditore, comprensiva delle gallerie di Urbino e del Pallino, lunghe complessivamente oltre sei chilometri.

Nel frattempo, il 30 luglio 1916 Fermignano fu raggiunta dalla linea Fano–Fermignano concessa alla Società Anonima Ferrovie e Tranvie Padane.

Terminata la guerra, i lavori di costruzione si interruppero, sia per le mutate esigenze militari, determinate dalla nascente importanza dell'aviazione, sia perché le zone attraversate non sembravano offrire le garanzie economiche per la sopravvivenza futura della linea. Nei due tronchi, il San Leo–Santarcangelo e l'Urbino–Auditore, le opere civili erano state pressoché terminate, sebbene i binari non furono posati del tutto nel primo tratto. La sezione tra Auditore e San Leo, invece, era stata solamente tracciata a grandi linee: nel 1930 la galleria Case Nuove, a due chilometri da Casinina, risultava ancora in costruzione. Tra il 1932 e il 1933 i lavori di costruzione della Fabriano–Santarcangelo furono definitivamente sospesi. Tra le cause vi fu anche un movimento franoso nei pressi di San Leo, che causò il crollo sia di un tratto lungo circa 400 m di sede ferroviaria appena costruita, sia dell'ingresso di una galleria.

Nel 1948 il tratto fra le stazioni di Verucchio e Pietracuta, del tronco San Leo–Santarcangelo, fu reimpiegato, adattandolo, da una variante della ferrovia Rimini–Novafeltria. In particolare, si posò il binario a scartamento ridotto sul sedime previsto per lo scartamento ordinario. Questa ferrovia fu poi chiusa nel 1960.

### Dal progetto alla chiusura

La ferrovia Fano-Urbino risulta composta di due distinte entità costruite ed esercite differientemente: la linea Fano-Fermignano e la tratta Fermignano-Urbino facente parte della linea Fabriano-Santarcangelo di Romagna. La prima confluisce nella seconda alla stazione di Fermignano.

Le due linee hanno storie diverse, ma sono accomunate da un avverso destino dopo gli eventi bellici delle due guerre mondiali, in particolare dopo la seconda.

Nel 1867 l'Amministrazione Provinciale di Pesaro aveva presentato al Mini-

stero dei Lavori Pubblici un progetto, dell'ingegnere Peyron, per la costruzione di una ferrovia definita dei due mari che avrebbe dovuto collegare i porti di Ancona sull'Adriatico e Livorno sul Tirreno, passando per Urbino. Tale progetto non ebbe mai seguito.

Il 20 settembre 1898 ad Urbino arrivò invece la tratta iniziale della linea interna pedemontana, proveniente da Fabriano e passante per Pergola e Fermignano, che avrebbe dovuto attraversare la zona del Montefeltro, passando vicino a San Leo, girando intorno a San Marino e terminando a Santarcangelo di Romagna, stazione ancor oggi esistente sulla ferrovia Bologna-Rimini. Questa linea fu costruita dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali tra Fabriano e Urbino, parzialmente costruita in direzione della Romagna e non venne mai completata. Nel 1905 passò alle Ferrovie dello Stato in seguito alla nazionalizzazione delle ferrovie [2]. La linea era stata progettata anche per scopi militari come alternativa "protetta" alla linea costiera adriatica. I bombardamenti navali effettuati dalla marina austriaca nei primi giorni di belligeranza della prima guerra mondiale lungo la costa adriatica avevano sollecitato la realizzazione dell'intero progetto, ma la fine del conflitto sopraggiunse senza che la ferrovia fosse stata completata. I lavori di prosecuzione oltre Urbino erano ripresi nel 1914 e avevano avuto un repentino impulso dopo i bombardamenti austriaci, ma andarono a rilento.

Un consistente movimento franoso danneggiò una galleria ed alcune centinaia di metri del tracciato ferroviario in costruzione nella zona di San Leo. Ci si rese conto che sarebbe stata necessaria una variante per superare la zona della frana. Complice anche l'indecisione dei comuni della zona sul tracciato della ferrovia, i lavori tra Urbino e Santarcangelo di Romagna furono definitivamente sospesi negli anni trenta del Novecento.

La tribolata storia del collegamento pedemontano con Fabriano e Santarcangelo di Romagna non aveva scoraggiato gli Urbinati che avevano intrapreso altre iniziative, così con Regio Decreto n° 1435 del 16 novembre 1911 [1] fu approvata la convenzione per l'esercizio della ferrovia a vapore Fano-Fossombrone-Fermignano, stipulata con la Società Anonima delle Ferrovie e Tramvie Padane (FTP) con sede a Milano.

Il 25 aprile 1915 la ferrovia arrivò da Fano a Fermignano [2], dove si congiunse con la linea FS che da Fabriano già raggiungeva Urbino.

Nel 1932 la concessionaria FTP venne dichiarata fallita in seguito ad insuperabili difficoltà di carattere economico e costretta a chiudere. A partire dal 1° gennaio 1933 una società automobilistica sostituì il servizio ferroviario con autoservizi.

Il servizio ferroviario riprese nel 1941 sotto la gestione di "Ferrovie dello Stato", in seguito alle pressioni esercitate dal podestà di Fossombrone ing. Getulio Emanuelli, ma il servizio ferroviario ebbe termine nuovamente nel 1943 a causa degli eventi bellici; la ferrovia venne distrutta qualche anno più tardi, nel 1944, dai tedeschi in ritirata. Della Fano-Urbino non rimasero che rovine [3].

Nel 1948 venne ripristinata la tratta Fabriano-Pergola, di 32 km (che sembrava assicurare garanzie di traffico per la presenza di miniere, poi esaurite), e nel 1955 [4] la Fano-Fossombrone, di km 26. Si dovette attendere il 2 ottobre 1955 per la Fossombrone-Fermignano ed il 2 febbraio 1956 per la restante tratta Fermignano-Urbino, ridando così vita al collegamento diretto tra Fano e Urbino via Fermignano che, diventata stazione di testa, costringeva i treni ad un regresso.

Le tratte sopravvissute agli eventi bellici e unificate nel “nuovo” collegamento Fano-Fermignano-Urbino rimasero senza significativi ammodernamenti del binario e dei sistemi di esercizio. Gli orari non furono adattati alle richieste dell’utenza e la concorrenza dei mezzi su gomma ne ridusse i volumi di traffico passeggeri e merci. La linea fu chiusa all’esercizio il 31 gennaio 1987. Con decreto ministeriale 15 dicembre 2011, n. 430 è stata dichiarata ufficialmente dismessa[6]

### Situazione attuale

La linea risulta armata, ma in stato di abbandono, a parte sporadici interventi di pulizia da parte di volontari. Sono rimasti molti edifici, come stazioni e caselli, in alcuni casi riutilizzati per gli scopi più diversi. Alcuni passaggi a livello sono stati asfaltati, come a Santo Stefano di Gaifa e Fano. Vicino ad Urbino è stato temporaneamente rimosso un breve tratto di linea per consentire la costruzione del tunnel stradale della nuova statale per il capoluogo, a conclusione dei lavori stradali il binario è stato ripristinato.

La linea ferroviaria Urbino-Fabriano fu la parte realizzata di un progetto a più largo respiro, relativo ad una dorsale alternativa alla linea Adriatica. La linea si sarebbe diramata dalla Bologna-Ancona all’altezza di Santarcangelo di Romagna per attraversare la Valmarecchia, collegare Urbino a Fermignano e Pergola, terminando sulla Roma-Ancona nei pressi di Fabriano. Da quell’impianto avrebbe potuto proseguire più a sud.

### Le gallerie nel tratto Urbino-Sant’Arcangelo di Romagna

Il tratto Urbino – Santarcangelo di Romagna lungo 66,7 km avrebbe dovuto completare la linea che collegava gli appennini marchigiani e romagnoli. Nel tratto romagnolo i lavori ebbero inizio nel 1909 mentre in quello che collegava Urbino e Casinina di Auditore nel 1915. La costruzione ebbe momenti di stallo a causa dello scoppio della guerra e la crisi degli anni successivi. Nel 1923 è stata ultimata la linea tra Urbino e Casinina di Auditore. Proprio in questo tratto è stato necessario costruire la galleria di Urbino-Trasanni lunga 3.516,19 metri e quella del Pallino, che collega Trasanni e Schieti, di 3.448,13 metri.

## La galleria Urbino-Trazanni

Detta anche “del Sighet” e costruita negli anni venti, la galleria è ancora agibile nonostante una frana ed un allagamento a Trazanni all’uscita (Fig. 2-3) ed i due bombardamenti subìti nel 1944 che hanno provocato due frane



**Fig. 2**  
Ingresso franato  
della galleria  
“del Sighet”.



**Fig. 3**  
Particolare  
dell’ingresso  
“del Sighet”:  
allagamento.

all'interno (Fig. 4-6). Il deposito era localizzato a circa 1 chilometro dall'imboccatura di Trasanni. Sono ancora visibili quelli che presumibilmente erano i contenitori delle bombe o esplosivi (Fig. 7). La presenza dei soldati è testimoniata anche dai graffiti, ancora visibili, con scritte quali 'W chi diserta' e 'W la democrazia' (Fig. 8). La parte finale della galleria è ostruita in quanto

**Fig. 4**  
Prima area di  
crollo causato dai  
bombardamenti  
tedeschi.



**Fig. 5**  
Particolare della  
volta della galleria,  
dove sono rimaste  
conficcate schegge  
di mina.





**Fig. 6**  
Seconda area di  
crollo causato dai  
bombardamenti  
tedeschi.

---

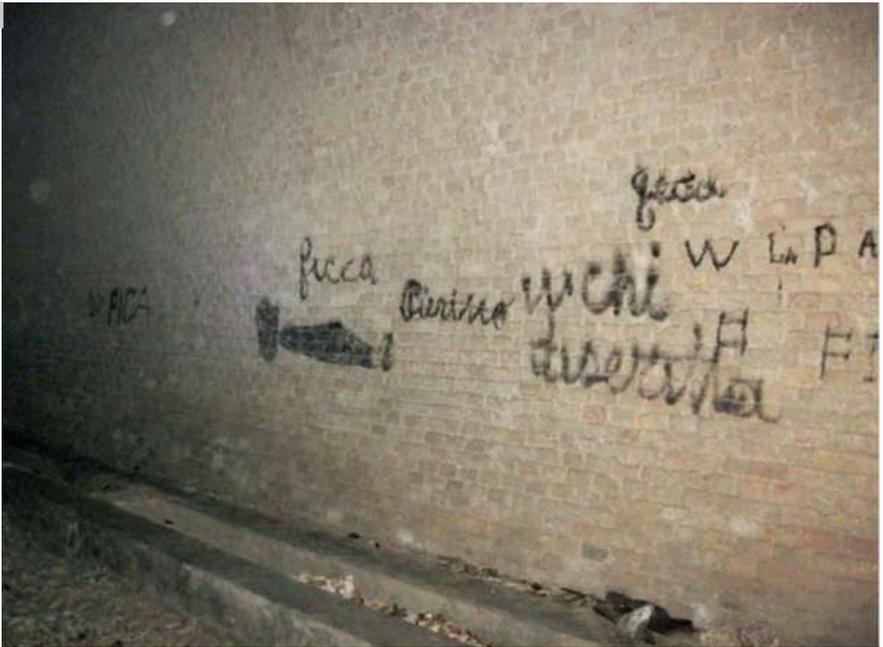


**Fig. 7**  
Vani porta-bombe  
lungo i binari  
(asportati negli  
anni '50) della  
galleria.

---

**Fig. 8**  
Graffiti  
testimonianza  
della presenza di  
militari.

---

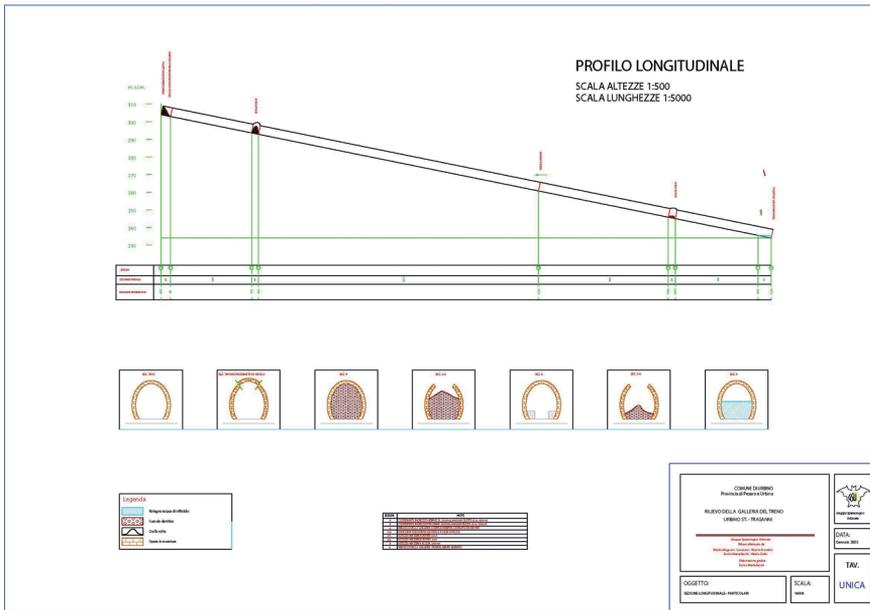


**Fig. 9**  
Terrapieno  
occlusivo della  
galleria in  
direzione stazione  
di Urbino (opera  
della Fabbrica  
Benelli).

---



inglobata nel complesso industriale della Benelli Armi (Fig. 9), realizzata nel 1968. All'interno della galleria non sono mai state effettuate bonifiche. In Figura 10 viene riportato il rilievo effettuato dal Gruppo Speleologico Urbino nel gennaio del 2005.



**Fig. 10**  
 Rilievo della galleria "del Sighet" effettuato dal Gruppo Speleologico Urbino.

## La Galleria Trazanni-Schieti

La galleria, conosciuta anche come 'del Pallino' (Fig. 11-12) collega il centro abitato di Trazanni con Schieti. Fu anch'essa utilizzata come deposito di armi (Fig. 13). Anche questa galleria ha subito bombardamenti. Negli anni '80 venne utilizzata come fungaia nel primo tratto. Come la 'gemella' Urbino



**Fig. 11**  
 Ingresso galleria "del Pallino" lato Trazanni.

**Fig. 12**  
Ingresso galleria  
“del Pallino”  
lato Schieti.

---

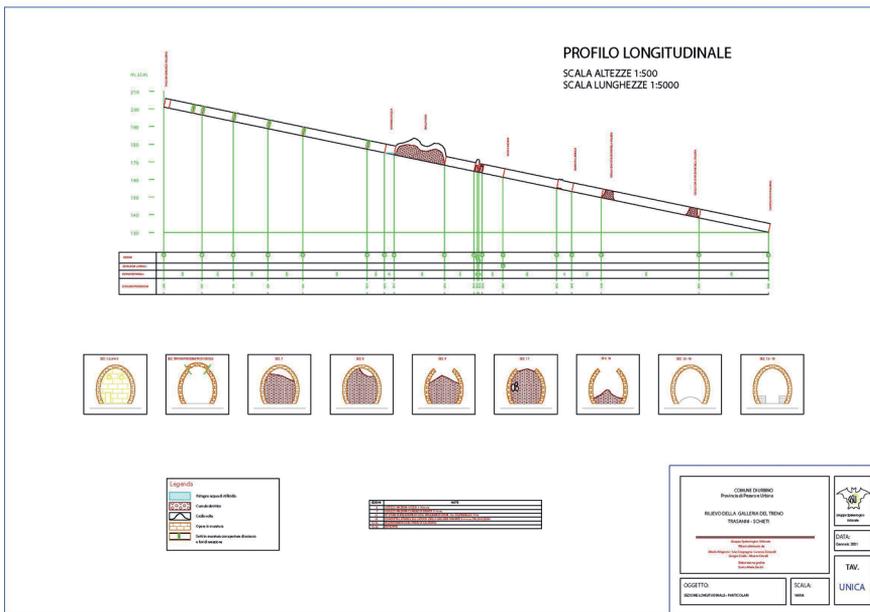


**Fig. 13**  
Vani porta-bombe  
lungo i binari  
(asportati negli  
anni '50)  
della galleria.

---



Trasanni, non ha subito bonifiche. La galleria è caratterizzata da una stabilità alquanto precaria e suscettibile di crolli improvvisi; inoltre, essendo l'uscita ostruita, altimetricamente depressa rispetto l'imbocco, sussiste il rischio di intossicazione da anidride carbonica prodotta dalle traversine in putrefazione, unitamente all'idrogeno solforato emesso da una sorgente sulfurea sita in una condotta laterale di areazione il cui imbocco è occluso esternamente. In



**Fig. 14**  
Rilievo della galleria “del Pallino” effettuato dal Gruppo Speleologico Urbino.

Figura 14 viene riportato il rilievo effettuato dal Gruppo Speleologico Urbino nell'anno 2001.

## Documenti di Guerra

Pensare che sotto la città ducale ci fosse un arsenale chimico è strano. Se poi si pensa che Urbino sarebbe potuta saltare in aria non ci si può credere. Ma i documenti ritrovati nell'Archivio di Urbino parlano chiaro: nella Galleria del Pallino, quella che collega Trasanni a Schieti, oltre ad altre migliaia di bombe vi erano 100.000 ordigni carichi a gas. Proprio da questo deposito e dalle gallerie partirono le 4.300 bombe all'iprite e le 84 tonnellate di arsenico che furono gettate in mare tra Pesaro e Cattolica.

Nel 1939 la Regia Aeronautica trovò ideale il luogo tra Trasanni e Urbino per realizzare il proprio deposito munizioni, esplosivi e bombe caricate a gas. Questo perché la posizione è vicina alle gallerie Trasanni-Urbino e Trasanni-Schieti che facevano parte del tratto, mai ultimato, della Ferrovia Subappennina realizzata per collegare Santarcangelo di Romagna, Urbino e Fabriano.

Documenti inediti ritrovati all'Archivio di Stato di Pesaro, sede di Urbino riportano un inventario dell'arsenale contenuto all'interno della galleria.

## Documento A

### *Prefettura di Pesaro e Urbino 9 ottobre 1943*

*In riferimento a precedente corrispondenza e per ultimo al Ministero n. 10/0372/XV.B. Comunico che il capitano E. Maggiulli comandante del 14° deposito R. Aeronautica di Urbino ha fornito stamane migliori precisazioni sulla consistenza d'altri esplosivi ed aggressivi chimici depositati nelle diverse gallerie del territorio d'Urbino. Nel deposito Galleria del Pallino esistono:*

- *908.040 di tritolo in casse*
- *Bombe per alcune decine di migliaia cariche di nitrato d'ammonio miscelato come tritolo (amatolo) esplosivo di pronto impiego. Ogni bomba ha una carica di esplosivo del peso di Kg. 50;*
- *Circa 100.000 bombe miste cariche ad esplosivo ed aggressivo chimico (annotato a penna 300 gr d'esplosivo)*
- *Le bombe C.A.F. (cloroacetofenone, gas lacrimogeno). Sono in numero di circa 30.000 e non pochi elementi come è accennato nella Ministeriale n.10/02351 del 23 settembre u.s. e che costituiscono un pericolo immancante per la possibilità di autoaccensione che determinerebbe la formazione di nubi di aggressivo la cui condensazione potrebbe essere letale per le zone attraversate secondo l'influenza della corrente.*

## Documento B

### *Ferrara 12 Gennaio 1944*

*La preoccupazione del Podestà di Urbino era talmente alta che autonomamente il 25 novembre 1943 incaricò l'Università di Ferrara di eseguire uno studio sulle conseguenze di un'ipotetica esplosione di tutto il materiale bellico contenuto all'interno della galleria.*

*Nel caso dello scoppio totale e simultaneo di tutti gli esplosivi della galleria si avrebbero:*

- a) *proiezione in alto dei materiali argillosi*
- b) *ricaduta sul posto dei detti materiali*
- c) *un'onda sismica dovuta allo scoppio*
- d) *un'onda tellurica dovuta al contraccolpo e allo spostamento dei materiali*
- e) *un violento spostamento d'aria*
- f) *eventuali slittamenti di montagne circostanti*

*Conseguenze per la città di Urbino: la distanza media di circa 5 km è troppo piccola per escludere che le conseguenze di cui alle lettere c), d) ed e) e forse anche f) si possano far sentire.*

## Documento C

### *Dino Tiberi “Il Ranco” (1985)*

*“Alle ore dieci di domenica sei agosto grande spavento tra le popolazioni delle vallate del Foglia e dell’Apsa per lo scoppio della galleria ferroviaria Schieti – Trasanni voluto dai tedeschi che già sentivano odore di ritirata.*

*Varie decine di tonnellate di tritolo, unite ad altrettante di bombe e proiettili depositate nella galleria stessa, squassarono le case della zona con un boato pauroso che si fa udire a distanza di parecchi chilometri.*

*L’opera era costata dodici anni di lavoro”*

### **Bibliografia**

[1] B.FABBRI A.GIANTI, La miniera di zolfo di Cabernardi-Percozzone, Fano, Editrice Fortuna, 1993.

[2] FILIPPO TAJANI, Storia delle ferrovie italiane. A cento anni dall’apertura della prima linea, Milano, Garzanti, 1939.

[3] Legge 29 luglio 1879, n. 5002, per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno. Tabella C. Punto 33.

[4] ALESSANDRO TUZZA, Trenidicarta.it - Prospetto cronologico dei tratti di ferrovia aperti all’esercizio dal 1839 al 31 dicembre 1926. URL consultato il 27-04-2009.

[5] SILVERIO MARAVALLE, Alla scoperta delle nostre linee/12:La Fano-Urbino in Voci della Rotaia, FS-Roma, 1978

[6] Riapertura Fabriano–Pergola, in “I Treni” n. 349 (giugno 2012), p. 7