

## FILOMENA GRANATELLO - ERNESTO IZZO

### 140° ANNIVERSARIO DELLA STRADA FERRATA IN VALLE DI MADDALONI

Questo studio, traendo spunto dal 140° anniversario dell'inaugurazione della tratta tra Caserta e Benevento della linea Napoli-Foggia, si sofferma in particolare sulla ferrovia che interessa il comune di Valle di Maddaloni e sulle rilevanti variazioni paesaggistiche che vi ha prodotte<sup>1</sup>.



Figura 1. Cartografia della linea ferroviaria Napoli – Foggia.

#### 1. Introduzione

Com'è fin troppo noto, la prima linea ferroviaria italiana venne costruita in Campania, tratto Napoli-Portici, con inaugurazione il 3 ottobre 1839: curiosità statistica e, se proprio si vuole, oggettivo "primato" storico in ambito nazionale, ma pressoché irrilevante nelle sue implicazioni politiche e socioeconomiche, dato che la linea era più che altro un giocattolo di lusso ad uso della famiglia e della corte reale (laddove in Paesi più avanzati le ferrovie erano non solo utilizzate ma, si può dire, espressamente "nate" per il trasporto degli operai nelle e dalle fabbriche, nonché delle materie prime in entrata e dei prodotti in uscita). In un'ottica inizialmente non diversa - anche se destinata, nei fatti, ad assumere altra valenza e rilievo - si colloca nel 1843 la costruzione della Napoli-Cancello-Caserta, che di nuovo non a caso privilegiava un percorso quasi "da Reggia a Reggia" ma aveva la fortuna, se non il merito, d'incontrare sul suo tragitto popolosi e importanti centri abitati.

Non molto di più, d'altronde, venne fatto in prosieguo di tempo negli altri Stati pre-unitari<sup>2</sup>,

<sup>1</sup> Un doveroso ringraziamento a P. Di Lorenzo, al personale dell'Archivio di Stato di Caserta, al personale dell'istituzione Biblioteca Comunale di Maddaloni, ad A. Renzi, ad O. Mennillo, G. Ievoli ed A. Vinciguerra.

<sup>2</sup> Costruite a seguire: Milano-Monza nel 1840, Torino-Moncalieri nel 1848 e solo nel 1857 la Roma-Frascati.

mentre lo stesso Regno delle due Sicilie faceva tesoro di quelle prime esperienze in progetti via via più significativi e ambiziosi, rimasti tuttavia sulla carta per tutto il resto della sua durata. In quegli stessi anni Quaranta si iniziò infatti a parlare di una nuova linea che congiungesse la Campania con la Puglia, formulandone diverse ipotesi di tracciato; Bayard, il progettista della Napoli-Cancello-Caserta, ne suggerì due alternative: una linea che da Napoli, passando per Eboli, attraversava la Valle del Sele, quella dell'Ofanto e gli abitati di Candela e Barletta, con capolinea a Foggia; ed una seconda che, sempre congiungendo Napoli a Foggia, traversava i centri di Avellino, Ariano Irpino e Bovino<sup>3</sup>. Al 1853 risale poi il progetto di una terza linea ferroviaria che partendo da S. Maria Capua Vetere, congiungendosi al prolungamento della Napoli-Cancello-Caserta, doveva percorrere lungo il lato sinistro del Volturno la Valle dell'Isclero e la Valle Telesina, terminando a Benevento.

Occorrerà, tuttavia, attendere il decennio 1865-75 per assistere anche in Italia a un vigoroso impulso nella costruzione di linee ferroviarie, utilizzate sempre più per lo spostamento di merci, per trasporti civili e per tradotte militari. La ferrovia diviene così, anche da noi, elemento integrante di una tardiva rivoluzione industriale, non solo per l'esigenza dei collegamenti in sé ma anche per l'accrescimento dei piccoli borghi, situati spesso a notevoli distanze dalle grandi città; ed una crescente importanza assume, di pari passo, l'elemento costruttivo della ferrovia in relazione al paesaggio, imponendosi su di esso, dominandolo con gallerie e ponti e disegnandovi ampie curve, nella costante ricerca del minimo grado di pendenza<sup>4</sup>.

Furono allora ripresi, in un più consapevole e organico quadro di modernizzazione, anche i progetti di epoca borbonica. Per i collegamenti con la Puglia, tra le varie ipotesi avanzate nell'arco di un ventennio, venne approvato alla fine del 1865 un progetto che innestandosi sul preesistente tronco Napoli-Caserta prevedeva il congiungimento di quest'ultima con Foggia, attraversando anche il territorio di Valle di Maddaloni e passando per Benevento<sup>5</sup>. In tal modo i progetti borbonici di due ferrovie - per Benevento e per Foggia - inizialmente separate e indipendenti, venivano ad integrarsi in un disegno unitario, in quanto la stessa linea Napoli-Foggia passava per Benevento configurandosi come un prolungamento dell'altra.

Non mancavano gli ostacoli da affrontare, sia di natura geopolitica, dato che Benevento era in territorio pontificio, sia di natura geofisica per il notevole dislivello esistente tra le zone interessate dal progetto, con numerose colline da traforare lungo tutto il percorso che comportarono altro notevole ritardo nell'esecuzione dei lavori. Anche per questo si era a lungo parlato di un'altra tratta (realizzata, invece, mezzo secolo più tardi) che avrebbe dovuto congiungere Napoli a Benevento attraverso la Valle Caudina, con un distacco dalla linea preesistente all'altezza della stazione di Cancello; tale ipotesi raccolse larghi consensi in quanto, rispetto alla linea per Caserta, avrebbe ridotto di ben 31 km la distanza fra le due città. Nell'immediato, però, si preferì dar seguito al tracciato per Caserta nonostante le enunciate difficoltà: benché nulla di certo sia stato possibile documentare, decisiva verso tale opzione sembra essere stata la presenza *in loco* di cave calcaree, da cui potevano essere estratti i materiali necessari alla realizzazione del piano ferroviario.

## 2. Dalla progettazione ad oggi.

Fu comunque così che i lavori iniziarono contemporaneamente dai due estremi della linea, cioè da Caserta e da Foggia. Il progetto fu opera dell'Ing. Berruti, che curò i lavori nel tratto dalla località denominata Ponti fino al fiume Lauda in località Saiano, comprendente appunto il territorio di Valle di Maddaloni. Nel tratto Maddaloni Superiore - Ponti della Valle furono espropriati sei lotti di terra, mentre tra i Ponti della Valle e Saiano se ne espropriarono ben 32 (docc. 1 e 3-6 in

<sup>3</sup> N. OSTUNI, *Iniziativa privata e ferrovia nel Regno delle Due Sicilie*, Napoli 1980.

<sup>4</sup> P. DAGRADI, *Uomo ambiente e società, introduzione alla geografia umana*, Bologna 1995.

<sup>5</sup> La scelta ed anche la realizzazione concreta sarebbero andate in porto forse già in epoca borbonica, se non fosse sopraggiunto lo stato di guerra; ed ulteriori rinvii ne conseguirono, in quanto il territorio era stato direttamente coinvolto nella battaglia del Volturno del 1° e 2 ottobre 1860.

Appendice). I lavori iniziarono il 26 settembre 1866, affidati a due imprese diverse con demarcazione ai Ponti di Valle: il tronco da Caserta ai Ponti fu costruito dalla ditta Negrè & Co., quello successivo fu opera della ditta Faucitano. Gli espropri iniziarono sul finire del 1865 e terminarono l'anno seguente, quando iniziarono i lavori per la costruzione della stazione di Maddaloni Superiore<sup>6</sup>.

Altri lavori furono eseguiti contestualmente, nel 1866, nel tratto compreso tra Maddaloni Superiore e i Ponti, in quanto la nuova linea ferroviaria si sovrapponeva per un tratto all'antica "strada per Benevento e Campobasso": questa fu quindi ridisegnata, previo esproprio sul lato sud della linea, occupando i terreni del barone di Montemayor e del demanio nazionale (doc. 2)<sup>7</sup>. L'assetto viario in prossimità dei Ponti venne così risistemato: abolito un tratto di via Molini, la nuova strada si innestò sul vecchio percorso con una doppia curva, intersecante al centro la linea ferroviaria, che tramite il primo passaggio a livello dava accesso al paese.

La costruzione della linea incontrò numerosi ruscelli che trasportavano prevalentemente acque piovane, quasi tutti provenienti dalle colline a nord della vallata, attraversandoli con una serie di ponti<sup>8</sup>. Furono costruiti, inoltre, ben otto passaggi a livello dentro il territorio di Valle, in quanto la linea sfiorava l'abitato<sup>9</sup>; i primi furono del tipo a cancello con chiusura orizzontale, sostituita in seguito con la chiusura verticale a sbarre<sup>10</sup>. Nel 1867 la strada che conduceva ai Molini posta prima dell'acquedotto, proveniente da Valle, fu soppressa. Intanto i lavori procedevano anche da Foggia verso Caserta: il 27 gennaio 1867 venne inaugurato il primo tronco, da Foggia a Bovino-Deliceto, interamente in territorio pugliese.

Il 15 marzo 1868 fu inaugurato il tronco fra Caserta e Ponte-Casalduni, includente anche il tratto di Valle di Maddaloni, prolungandolo un mese dopo (18 aprile) fino a Benevento. Il 1° agosto 1868 la linea si prolungò da Benevento a Santo Spirito (Ariano) e sull'altro lato da Bovino-Deliceto fino a Savignano-Greci. Il 25 gennaio 1869 venne inaugurato il tronco intermedio fra Pianerottolo e la Starza, nel territorio di Ariano Irpino. Finalmente il 12 giugno 1869 la linea venne congiunta tra Savignano-Greci e Pianerottolo, mentre l'ultimo collegamento fra la Starza e Santo Spirito, in territorio di Ariano, venne attivato il 26 maggio 1870 consentendo, così, l'apertura al traffico ferroviario dell'intero percorso. La gestione, affidata inizialmente alla Società Italiana Ferrovie Meridionali, nel 1885 passerà alla Rete Mediterranea; l'intera linea prese il nome di Adriatica.

Il 15 luglio 1883 venne inaugurato un raccordo che dalla linea, appena prima dell'ingresso nella stazione di Telesse-Cerreto, raggiungeva l'ingresso degli stabilimenti termali nella stazione di Telesse Bagni. In tal modo si realizzò un collegamento diretto fra Napoli e Telesse Bagni, al servizio dei frequentatori dello stabilimento termale. Nello stesso anno la Società di Mutuo Soccorso ferroviario di Napoli invitò la banda musicale di Valle a suonare in una manifestazione alla

<sup>6</sup> P. VUOLO, *Maddaloni nella storia di Terra di Lavoro*, Maddaloni 2005.

<sup>7</sup> La costruzione di questo nuovo tratto stradale è documentata in una foto dell'epoca, scattata dal Russi, dove si notano ancora i mucchi di brecciamme da stendere sulla nuova carreggiata. Cfr. D. A. IANNIELLO, *Caserta in foto, gente e luoghi colti dall'obiettivo dei fotografi Russi*, Caserta 2005.

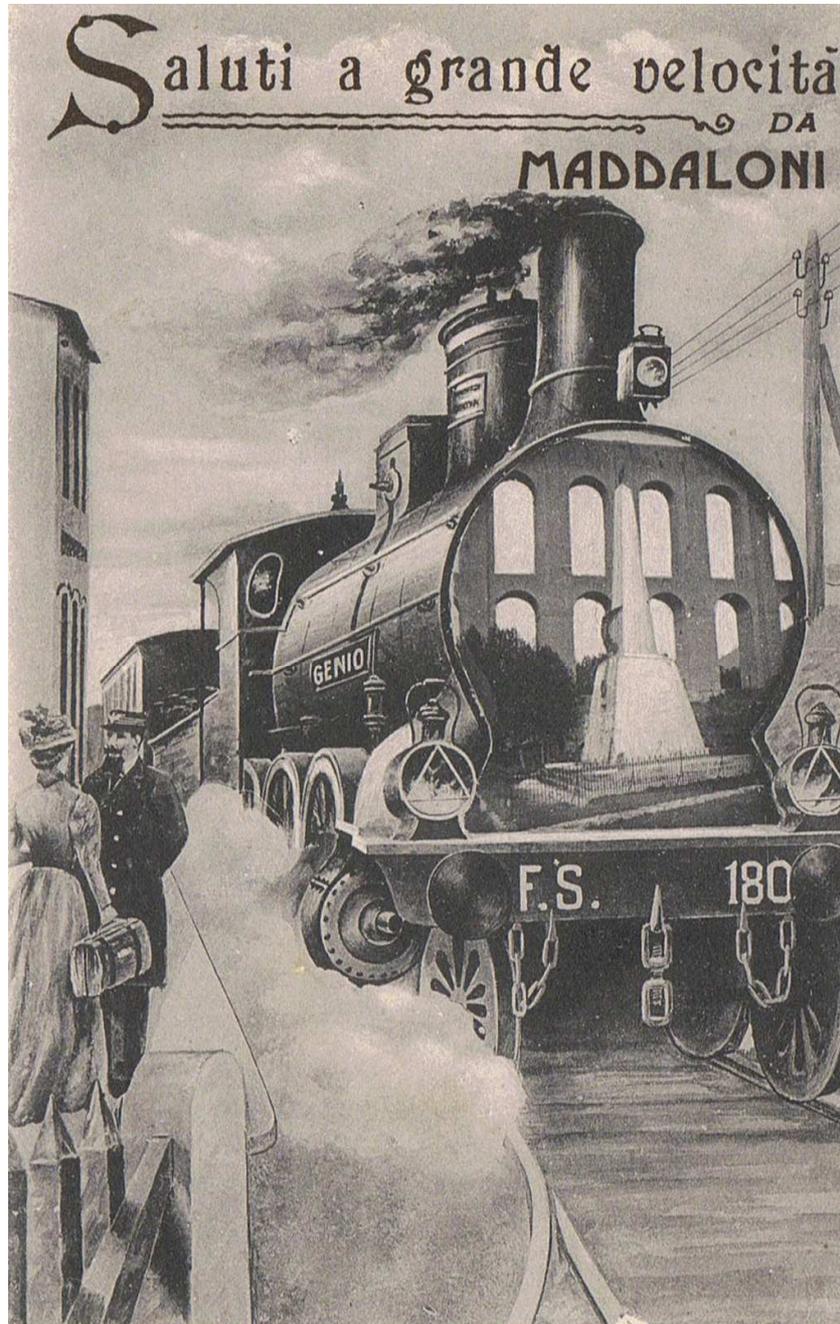
<sup>8</sup> Si contano, provenendo da Caserta, numerosi ponti lungo la linea ferroviaria: in località Ponti San Salvatore, sovrastante un vallone; in località Oschito sulla via omonima; in località Starza, sovrastante il vallone Mezzorio; e proseguendo: loc. Casina, sovrastante il vallone Sorbo; loc. Annunziata sovrastante il vallone Sincilio, oggi adibito a passaggio pedonale; loc. San Rocco, sovrastante un vallone; loc. Maria SS. delle Grazie, sovrastante il vallone Riosecco Pentima Madonna delle Grazie; loc. Lupone Piccolo, sovrastante il vallone Olivastri; loc. Lupone Grande, sovrastante il vallone Pietrarossa; ed in prossimità di Saiano, sovrastante il vallone Boschina.

<sup>9</sup> Provenendo da Caserta, i passaggi a livello che s'incontrano nel territorio di Valle sono: loc. Ponti S. Salvatore, Via Ponti della Valle, km 154+996, ad una sbarra; loc. Ponti, Viale degli Archi, km 154+532, a doppia sbarra; loc. Casina, via Sannitica Commerciale, km 152+424, doppia sbarra; loc. Annunziata, via Annunziata, km 151+851, doppia sbarra; loc. San Rocco, via S. Rocco, km 151+429, unica sbarra; località Stazione, via Vicinale Cugnolo, km 150+785, doppia sbarra; loc. Lupone, via Vicinale Olivastri, km 150+200, sbarra singola; ivi, via Lupone, km 149+518, sbarra singola.

<sup>10</sup> Tale evoluzione è ben visibile nel video curato da C. Buonanno, M. G. Giuliano, F. Granatello ed E. Izzo, «Valle di Maddaloni com'è ... com'era», in: M. R. IACONO - F. FURIA (a cura di), *Racconti per immagini, i Beni Culturali Casertani e Beneventani*, Roma 2006.

presenza dei sovrani<sup>11</sup>.

L'intera linea nelle sue varie configurazioni e modifiche è ben riconoscibile in una serie di carte ripubblicate, che mostrano l'evoluzione delle linee ferroviarie a fine Ottocento<sup>12</sup>. La linea stessa con tutte le stazioni e fermate, comprese quindi Maddaloni Superiore e Valle di Maddaloni, si trova già riportata sulla *Carta delle Ferrovie Italiane* datata 1° luglio 1885, che è quindi la più antica testimonianza cartografica attestante la linea ferroviaria in Valle<sup>13</sup>.



**Figura 2.** Cartolina di fine Ottocento: treno a vapore in transito presso una stazione, che è presumibilmente quella di Maddaloni Superiore. Sul frontale della locomotiva sono ritratti l'Acquedotto Carolino e il Monumento ai Garibaldini.

<sup>11</sup> Cfr. A. RENZI: *Valle, alla ricerca delle nostre radici alle soglie del terzo millennio!*, S. Agata dei Goti 1999.

<sup>12</sup> *Il Centenario delle Ferrovie dello Stato 1839 – 1939*, Novara 1940.

<sup>13</sup> Supplemento straordinario al giornale *Il Secolo*, n. 6981, «Carta delle Ferrovie Italiane» in esercizio e in costruzione al 1° luglio 1885. Il supplemento fu distribuito gratis agli abbonati del quotidiano, o altrimenti con un pagamento di 10 cent. Ultima carta in cui la linea non sia ancora esistente è quella di «Maddaloni e dintorni» del 1856, riprodotta in *L'Annunziata e i Carafa, atti del convegno del 4 dicembre 1999*, Maddaloni 2001.



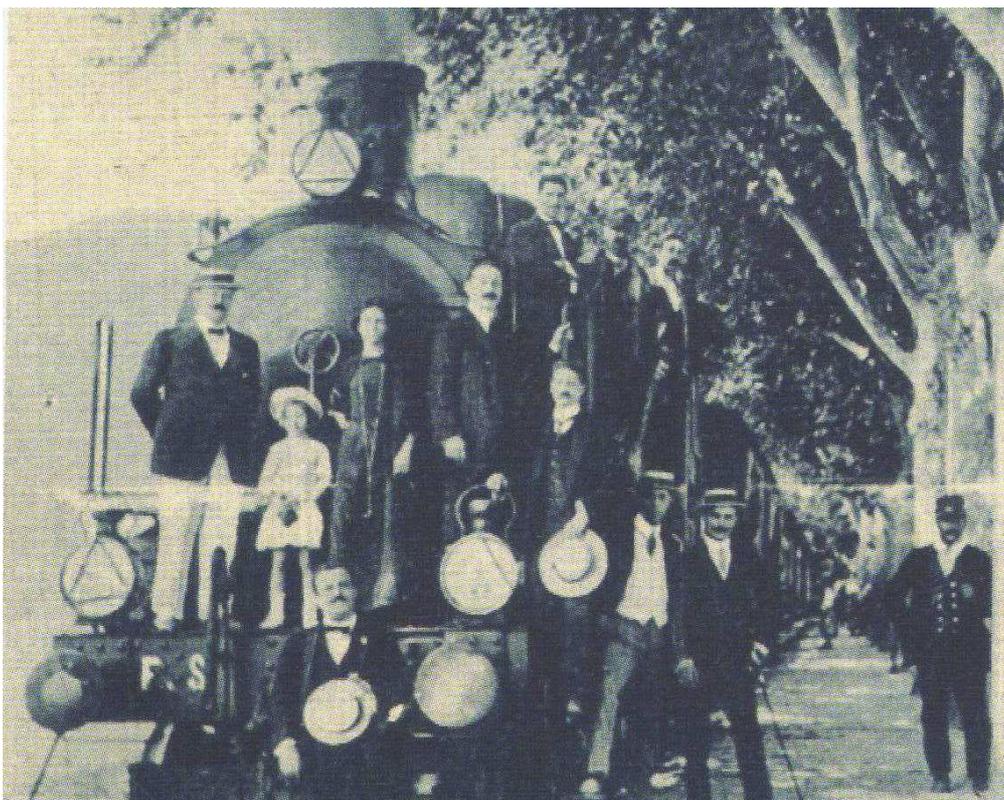
**Figura 3.** Convoglio ferroviario in arrivo nella stazione di Telesse Bagni, transitato per Valle. Da una cartolina del 1898.



**Figura 4.** Stazione Telesse Bagni, partenza del treno speciale per i bagnanti. Tratta da una cartolina del 1907.

Nel corso degli anni si ebbero numerosi interventi alla rete, soprattutto per far fronte agli agenti atmosferici. Nel 1888, nel tratto comprendente le località Lupone Grande e Lupone Piccolo tra i km. 149+200 e 150+000<sup>14</sup>, furono eseguiti lavori di difesa contro le alluvioni a cura dell'ing. Giacomo Falzone, capo della 19<sup>a</sup> sezione di manutenzione; analogo problema si ripropose due anni dopo in località Cognuli e Camporusciano: con lavori progettati e diretti dallo stesso ingegnere venne costruito un nuovo condotto, che prelevando le acque a monte della linea le convogliava oltre la stessa, immettendole nel vallone Madonna delle Grazie (docc. 7-8).

<sup>14</sup> I chilometri sono contati da Foggia in direzione di Napoli, assumendosi per convenzione la direttiva nord-sud ed est-ovest.



**Figura 5.** Treno speciale in arrivo a Telesse Bagni, 1904-05.

Il 1° luglio 1907 la gestione dell'intera linea passò alle Ferrovie dello Stato. Nel 1914 il territorio di Valle di Maddaloni fu al centro di un nuovo progetto che prevedeva la costruzione di un tronco ferroviario a scartamento ridotto per trasporto merci a bassa velocità, con terminale proprio nella fermata di Valle, rilevando ed ampliando una preesistente *decauville*, che una ditta locale utilizzava per lo sfruttamento di vicine cave calcaree. Il progetto rischiò di naufragare in seguito al ricorso (anche in sede giudiziaria) di uno degli espropriandi, che, equivocando sui termini della questione, aveva fatto balenare irregolarità ed abusi denunciando la strumentalizzazione della nuova linea ad interessi privati (doc. 9); ma a partire da ottobre, chiarita la trasparenza dell'operazione, il piano poté essere portato avanti senza intralci ulteriori.

In stretta correlazione con tali lavori, il 1915 fu l'anno in cui la "fermata di Valle" divenne "Stazione di Valle di Maddaloni" su progetto dell'ing. Claudio Varvelli, capodivisione lavori del compartimento di Napoli, previa espropriazione di 4 lotti di terra; i lavori di ampliamento proseguirono fino al 1920 sotto la direzione dello stesso ingegnere (docc. 10-14)<sup>15</sup>. Localmente circola ancora un curioso aneddoto, circa il fabbricato della stazione e la stima del suo valore economico, stando al quale pare che in principio la costruzione fosse prevista in località Annunziata e che sia stata poi realizzata altrove «in cambio di un maiale»...<sup>16</sup>.

Nella seconda metà degli anni Venti, probabilmente dal 1° marzo 1928, proprio sul tratto

<sup>15</sup> Dati tecnici relativi alla Stazione di Valle di Maddaloni:

- Situazione del sito: fermata in uso (treni regionali).
- Distanza da Caserta: 12+732 km.
- Distanza da Foggia: 150+668 km.
- La Stazione di Valle di Maddaloni, attualmente, rientra nella Giurisdizione RTM di Benevento.
- Numero binari in uso: 2 passanti.
- Altri binari in stazione: un passante non utilizzato.
- Centri abitati serviti: Valle di Maddaloni (ad 1 km).

<sup>16</sup> Da fonti orali locali.

Benevento-Foggia di questa linea presero il via gli esperimenti di trazione elettrica a corrente continua a 3000 V, che grazie al positivo esito della sperimentazione sarà poi adottata sull'intera rete ferroviaria italiana, soppiantando la trazione trifase precedentemente in uso<sup>17</sup>; nel 1932 l'intera tratta fra Napoli e Foggia era elettrificata con il nuovo sistema. L'evento coincise con l'affermarsi del gruppo di locomotive elettriche E626, commissionate dalle Ferrovie Italiane a partire dal 1926 proprio in vista dell'adozione delle nuove tecnologie.



Figura 6. Stazione di Valle di Maddaloni, da una cartolina del 1934.

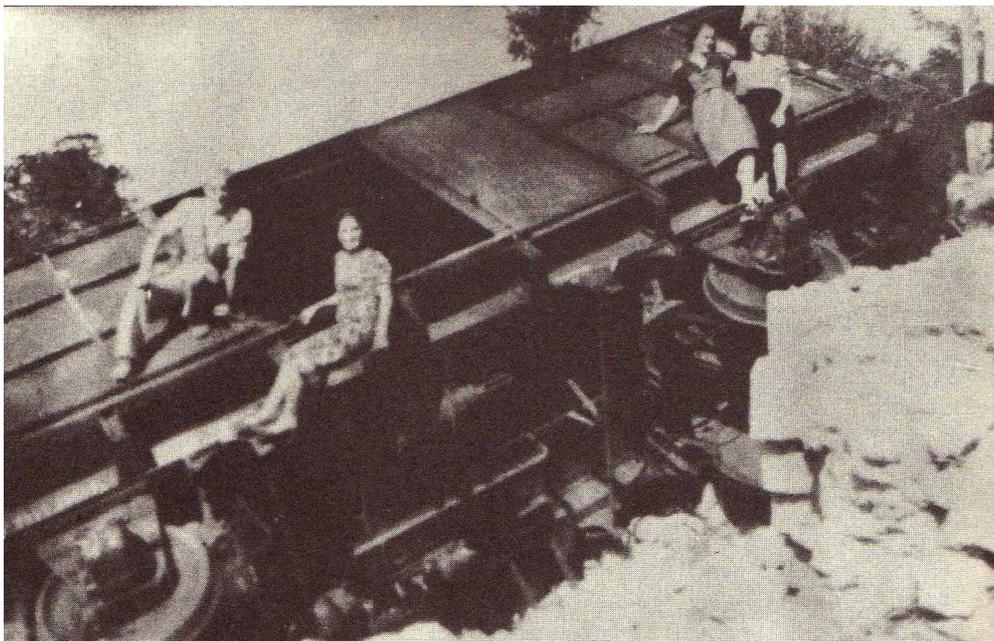
La II Guerra Mondiale arrecò diversi danni alla linea. Verso il 1942 in località Starza fu bloccato e saccheggiato un treno merci che trasportava in prevalenza medicinali. Durante il '43 i bombardamenti "alleati", che dalla città di Napoli si estesero via via nell'entroterra<sup>18</sup>, giunsero anche qua, distruggendo tra l'altro la linea ferroviaria nel tratto da Maddaloni Superiore fin dentro il territorio di Valle. Dopo più di mezzo secolo, resta vivo nella memoria degli anziani il ricordo di quei primi giorni di ottobre - si racconta, ad es., che furono tre soldati tedeschi ad innescare gli ordigni nel tratto dai Ponti alla località Casina<sup>19</sup> - mentre ancora si rinvencono sporadicamente lungo la linea ordigni bellici inesplosi (recentissimi i casi nelle località Ponti ed Annunziata)<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> La corrente alternata trifase, che aveva visto l'ingegneria italiana in posizioni di avanguardia, era stata soluzione elettiva nei campi in cui si necessita di motori a grandi potenze. Utilizzando un sistema composto da tre correnti elettriche alternate, ciascuna delle quali è in ritardo rispetto alla precedente di 120°, si produce un campo magnetico rotante; le tre "fasi" sono costituite da due linee aeree, con la rotaia in funzione di terzo conduttore. Ma il sistema presentava limitazioni nella modulabilità della potenza erogata, con conseguente scarsa duttilità di marcia su percorsi accidentati, mentre la complessità meccanica lo esponeva a rapida usura imponendo elevate frequenze di manutenzione. Per questo negli U.S.A., e poi in Europa, erano iniziati da tempo gli esperimenti di trazione ferroviaria utilizzando la corrente continua. Cfr. R. GIOMETTI - F. FRASARI, *Elettrotecnica, elettronica e telecomunicazioni*, vol. I, Bologna 1993.

<sup>18</sup> *L'album della nostra storia. Napoli e la Campania negli avvenimenti sociali, culturali e urbanistici del '900, 1922-1993*, in collaborazione con il «Corriere del Mezzogiorno», Napoli 1999.

<sup>19</sup> In località Casina preferirono distruggere il ponte stradale e non quello ferroviario, in quanto la ferrovia risultava già interrotta nei pressi dei Ponti ed in località Oschito; successivamente, le truppe americane provenienti da Maddaloni giunsero in Valle oltrepassando il vallone della Casina a mo' di guado (da fonti orali dirette).

<sup>20</sup> Località Ponti a circa 150 m dall'Acquedotto Carolino, durante lavori di sminamento per conto delle Ferrovie dello Stato: una granata di tipo H.E. da 149 mm, 2,5 kg di cartucce da fucile, una buca militare contenente una mina Teller mod. 42 di manifattura tedesca (da «Il Corriere di Caserta», 15 maggio 2007). Loc. Annunziata, 23 ottobre 2008: due ordigni inesplosi di manifattura americana nelle immediate vicinanze della ferrovia. - Si ringraziano il maresciallo capo Leonardo Migliore e il caporal maggiore capo Angelo Poci, del 21° Rgt. Genio Guastatori Caserta.



**Figura 7.** Esempio di un bombardamento alla linea ferroviaria nei pressi di Benevento.

Si rese necessario, quindi, riparare o ricostruire diversi ponti e gallerie, in corrispondenza dei quali la linea risultava interrotta, e solo nell'aprile del '44 essa poté essere interamente riattivata. In particolare il ponte in località Oschito subì lesioni gravi dal passaggio di convogli militari, che poi ne causarono il crollo; ricostruito successivamente, se ne nota tutt'oggi la variazione da arco a tutto sesto a ponte con travi.



**Figura 8.** Foto ricordo del personale ferroviario della stazione di Valle di Maddaloni, anni '40.

Negli anni Cinquanta i tempi di percorrenza dei convogli subirono un allungamento, in quanto gli utenti della stazione di Telesse-Cerreto, dopo diverse richieste, ottennero che alcuni treni provenienti da Napoli per Telesse Bagni e viceversa fermassero anche in quella stazione, imponendo una fastidiosa deviazione di percorso; ma da ultimo (1960), essendosi intanto diradato il flusso per gli impianti termali, il raccordo stesso per Telesse Bagni venne del tutto soppresso.

Un'immagine di vita quotidiana degli anni 1958/59 rimane impressa nella pellicola cinematografica del film *"Solo Dio mi fermerà"*<sup>21</sup>, che proprio in fase di registrazione riprese (al min. 56) il transito di un treno civile al passaggio a livello in località Ponti. Legato ai ricordi locali riaffiora simpaticamente, nel racconto di un arzilla vecchietto, il pensiero nostalgico di quando il passaggio dei treni scandiva e faceva distinguere le varie ore della giornata<sup>22</sup>.



**Figura 9.** Scena di quotidiano lavoro presso la stazione di Valle di Maddaloni, anni '40.

Già dopo il terremoto del 1980 si introdussero alcune variazioni; tra l'altro venne soppressa la stazione di Castelfranco sul Mescano, perché estremamente lontana dal centro abitato. Con la fine degli anni '90 furono depresse quasi tutte le stazioni, mentre qualche altra è stata soppressa: due fattori concomitanti, il potenziamento della rete stradale e l'avvento delle privatizzazioni (un "male necessario", che fa prevalere la logica del profitto su quella di priorità del pubblico interesse) hanno inevitabilmente causato una decadenza per molte linee ferroviarie di breve o medio percorso, proprio mentre i progressi della tecnologia consentivano un ricorso generalizzato a meccanismi di automazione, di telecomando e di controllo a distanza.

Ad oggi, le sole stazioni costantemente presenziate sono Caserta, Benevento, Cervaro e Foggia, mentre le stazioni nel frattempo sopresse sono: Maddaloni Superiore, Vitulano, Paduli, Pianerottolo d'Ariano, Ponte Albanito e, da giugno 2007, anche Troia-Castelluccio. Dagli anni '90 si è intrapreso il raddoppio dell'intera linea, ma esso ha proceduto e procede con estrema lentezza. Un primo raddoppio, interessante la tratta fra Ponte-Casalduni, Benevento ed Apice, è entrato in funzione il 3 dicembre 1997; il tratto fra Ponte-Casalduni e Benevento è stato interamente ricostruito con una variante alla linea, grazie alla quale il percorso risulta accorciato di 3,123 km rendendolo meno tortuoso; il tratto fra Benevento Centrale ed Apice, invece, ripercorre quasi per

<sup>21</sup> Regia di Renato Polsellini, casa di produzione Edera per la Titanus, girato tra gli anni 1958/59, proiettato in anteprima al cinema S. Marco di Caserta e successivamente a Napoli.

<sup>22</sup> Da fonti orali dirette.

intero il tracciato preesistente. Paradossale è la storia delle due nuove stazioni realizzate sul raddoppio: Vitulano, che sostituì la stazione di Vitulano-Foglianise posta sul vecchio percorso, è rimasta in funzione solo per pochi mesi prima di essere soppressa; la nuova stazione di Paduli, se non altro, è rimasta attiva per quasi 6 anni<sup>23</sup>.



**Figura 10.** Foto ricordo dei dipendenti ferroviari presso la stazione di Valle, anni '40.

Per quanto ci riguarda più da vicino, la stazione di Valle ha goduto in passato di un discreto traffico sia di viaggiatori che di merci, ospitando anche un fabbricato dormitorio per i ferrovieri; ma il sopravvento del trasporto su gomma ne ha causato il progressivo declino. Come scalo merci è andata in disuso già alla fine degli anni Ottanta, mentre attualmente è fermata dei treni regionali.

Nel frattempo l'abitato di Valle di Maddaloni si è esteso lungo il centro della vallata, cosicché la strada ferrata lo divide attualmente in due parti. Il numero crescente dei passaggi a

<sup>23</sup> La linea Caserta-Foggia nella situazione odierna (novembre 2008). Dati tecnici:

Lunghezza	340 km.
Situazione attuale	In funzione.
Numero binari	Uno (due fra Ponte-Casalduni ed Apice).
Trazione	Elettrica.
Scartamento	Normale.
Esercizio	Dirigente centrale operativo (DCO) fra Caserta e Cervaro; dirigente locale fra Cervaro e Foggia.
Pendenza massima	23 per mille.
Gallerie principali	Ariano Irpino, 3204 m (da km 58,183 a km 61,388); Starza, 2600 m (da km 66,731 a km 69,331), Cristina, 1433 m (da km 69,691 a km 71,124); S. Vitale, 4164 m (da km 102,230 a km 106,394); due gallerie presso il Monte S. Michele (km 156,30 ss.).
Stazioni intermedie	24, di cui 16 in funzione.
Province	Caserta, Benevento, Avellino (Campania), Foggia (Puglie).
Connessioni	A Caserta: per Cancellone-Napoli, Aversa-Napoli, Aversa-Roma, Cassino-Roma. A Benevento: per Avellino, Campobasso, Napoli (via Valle Caudina). A Foggia: per Potenza, Gioia del Colle, Bari, Manfredonia, Termoli.

livello dentro l'abitato è stato causa, purtroppo, di numerosi incidenti<sup>24</sup>.

Nel corso degli anni, gli orari dei treni in transito hanno subito continue variazioni. Oggi resta un sufficiente traffico locale sulla tratta Caserta-Benevento, con regionali che effettuano servizio diretto da e per Benevento, Caserta e Napoli; negli orari di punta i collegamenti risultano anche abbastanza frequenti, mentre nei giorni festivi restano poche corse (doc. 15).

### **3. Appendice documentaria.**

Trattandosi di un'opera pubblica a carattere interregionale, che abbracciava il territorio di ben quattro province (senza considerare il collegamento già esistente con Napoli), nell'Archivio di Stato di Caserta non si rinvennero riguardo ad essa documenti di carattere tecnico-progettuale ma solo la documentazione amministrativa, nei limiti di competenza del Prefetto (provvedimenti locali - soprattutto espropri - o interventi relativi a situazioni specifiche, ad es. reclami o richieste della popolazione, rimborso di danni ecc.). – I documenti, data anche la loro limitata importanza, sono qui richiamati in forma riassuntiva (schedatura), con citazioni testuali per le sole parti racchiuse tra virgolette e, ovviamente, per gli elenchi nominativi.

#### **3.1. Proprietari da espropriare sul tratto Caserta - Ponti della Valle**

Impresa Negrè & Co. (4 settembre 1866)<sup>25</sup>.

“Elenco dei proprietari che si vanno ad espropriare pel passaggio del sunnominato tronco di ferrovia ai quali l'Impresa suddetta offre il compenso dell'indennità per l'occupazione di ciascun fondo, a norma dell'art. 24 della legge sulla espropriazione per causa di pubblica utilità del 25 giugno 1865”.

Lotti da espropriare:

1. Diodati Cesare, località Creta, are 1,94, L. 100,90;
2. Menditti Alessandro e Bernardo, località Creta, are 53,11, L. 8174,37;
3. Vittozzi Alessandro, località Creta, are 2,70, L. 120,50;
4. Centore Alessandro, località Ponti, are 11,58, L. 1408,89 (*ma cfr. docum. 3*);
5. De Montemayor Guglielmo, località Creta, are 19,80, L. 1.994,50;
6. Demanio Nazionale, località Ponti, are 11,02, L. 165,30.

#### **3.2. Elenco dei proprietari da espropriare per variante di strada (2 ottobre 1866)<sup>26</sup>.**

“Comune di Valle di Maddaloni. Elenco dei proprietari che si vanno ad espropriare per la deviazione di un tratto della strada provinciale per Campobasso, occupata dalla Ferrovia nel Comune suddetto, ai quali l'Impresa suddetta offre il compenso dell'indennità per l'occupazione di ciascun fondo a norma dell'art. 24 ecc. ecc.”. Lotti da espropriare:

1. De Montemayor Guglielmo, località Masseria della Creta, are 19.86, L.1425.54;
2. Demanio Nazionale, località Ponti, are 4.40, L. 66.00.

#### **3.3. Verbale di esproprio dietro perizia.**

Firmato per accettazione dall'interessato (3 gennaio 1867)<sup>27</sup>.

“Strade Ferrate Meridionali, impresa Negrè & Co., espropriazioni per la linea Napoli - Foggia per Benevento. Tronco da Caserta ai Ponti della Valle”. Lotto espropriato ad Alessandro Centore, mq. 277 (*a rettifica di quanto dichiarato precedentemente: cfr. docum. 1*), compenso L. 374.50 di cui 174.50 come corrispettivo del valore del terreno e 200 di indennizzo per deprezzamento della

---

<sup>24</sup> Notevoli, tra gli altri: 1950 presso la stazione; 1961 al passaggio a livello in località Casina; 1972 al passaggio a livello in località S. Rocco; 1980 e 1998, al passaggio a livello in località Annunziata.

<sup>25</sup> ARCHIVIO DI STATO DI CASERTA (di seguito ASCe), *Prefettura Affari Amministrativi*, 3° Inventario, fasc. 3479.

<sup>26</sup> ASCe, *Prefettura Affari Amministrativi*, 3° Inventario, fasc. 3479.

<sup>27</sup> ASCe, *Prefettura Affari Amministrativi*, 3° Inventario, fasc. 3479.

restante proprietà. Il documento include uno schizzo della zona espropriata.

### **3.4. Proprietari da espropriare sul tratto Ponti della Valle - Saiano, Impresa Gargiulo-Faucitano (4 gennaio 1867)<sup>28</sup>.**

“Elenco dei proprietari che si vanno ad espropriare pel passaggio del sunnominato tronco di ferrovia ai quali l’Impresa suddetta offre il compenso dell’indennità per l’occupazione di ciascun fondo, a norma dell’art. 24 ecc. ecc.”.

Lotti da espropriare:

1. Pacelli Salvatore, località Starza, mq. 12.580, L. 7395,42;
2. A.G.P. di Valle, località Schito, mq. 850, L. 469,28;
3. Pacelli Salvatore, località Schito, mq. 2.630, L. 1532,02;
4. Della Ratta Nicola, località Mezzorio, mq. 5.670, L. 3005,10;
5. Prisco Salvatore, località Cupa e Mezzorio, mq. 2.000, L. 1080;
6. Cusano Cav. Gabriele, località Cupa, Mezzorio e Ortola, mq. 2.400, L. 1272;
7. A.G.P. di Valle, località Ortola, mq. 1400, L. 742;
8. Cusano Cav. Gabriele, località Ortola, mq. 1.900, L. 1007;
9. Bellocchi Cav. Gaetano, località Ortola, mq. 600, L. 537,77;
10. Pacelli Salvatore, località Ortola, mq. 700, L. 526,47;
11. Testa Orsola, località Annunziata, mq. 500, L. 403,15;
12. Ospedale di A.G.P. di Valle, località Annunziata, mq. 140, L. 74,20;
13. Pasquarelli Antonio, località Annunziata, mq. 450, L. 225;
14. Cusano Cav. Gabriele, località Pastano, mq. 770, L. 483,10;
15. Nuzzi Francesco, località Pastano, mq. 1.200, L. 752,88;
16. Nuzzi Clemente, località Pastano, mq. 2.000, L. 1104,20;
17. Cappella A.G.P. di Valle, località Antignano, mq. 800, L. 441,68;
18. Cappella A.G.P. di Valle, località Antignano (casa colonica), L. 300;
19. Belli Nicola Paolo, località Antignano, mq. 900, L. 496,89;
20. Pacelli Salvatore, località Caposacco, mq. 2.600, L. 1465,46;
21. Pacelli Salvatore, località Corte Tignano, mq. 2.400, L. 1355,04;
22. Vigliotti Giovanni, località Campo Rusciano, mq. 2.400, L. 1560,31;
23. Mensa Vescovile di Cerreto, località Cognulo, mq. 4.800, L. 1806,72;
24. Pacelli Salvatore, località Campo Caffaro, mq. 3.500, L. 1992,35;
25. Nuzzi Francesco, località Pastano, mq. 400, L. 150,56;
26. Ospedale di A.G.P. di Valle, località Lupone Grande, mq. 4.200, L. 1680;
27. Trentalancia Nicola, località Lupone Grande, mq. 840, L. 336;
28. Parrocchia di S. Pietro, località Lupone Piccolo, mq. 1.650, L. 660;
29. Ospedale di A.G.P. di Valle, località Lupone Piccolo, 1.850, L. 740;
30. Giaquinto Cesare, località Ripacotta, mq. 2.850, L. 1455,96;
31. Coscia Domenico, località Ripacotta, mq. 1.300, L. 524,20;
32. Trentalancia Michele, località Ripacotta, mq. 1050, L. 395,22.

Nell’importo della cifra da rimborsare vengono conteggiati eventuali indennità accessorie, come quelle relative al valore di alberi abbattuti, a discontinuità o a problemi di accesso ricadenti sulla proprietà privata superstite ecc.

### **3.5. Verbale di accordo per esproprio.**

Firmato per accettazione dall’interessato (28 febbraio 1868), riportante uno schizzo della zona

---

<sup>28</sup> ASCe, *Prefettura Affari Amministrativi*, 3° Inventario, fasc. 3477.

espropriata<sup>29</sup>.

“Strade Ferrate Meridionali, impresa Negrè & Co., espropriazioni per la linea Napoli - Foggia per Benevento. Tronco da Caserta ai Ponti della Valle”. Lotto espropriato a Pacelli Salvatore, mq. 252,05, L. 251,43. Tale importo andava a cumularsi con gli altri, assai più rilevanti, indicati per vari terreni nel *docum. 4*, per un indennizzo complessivo di lire 45434 il cui rimborso, frazionato nel tempo, si concluse nel 1870 col versamento a saldo di L. 11939.

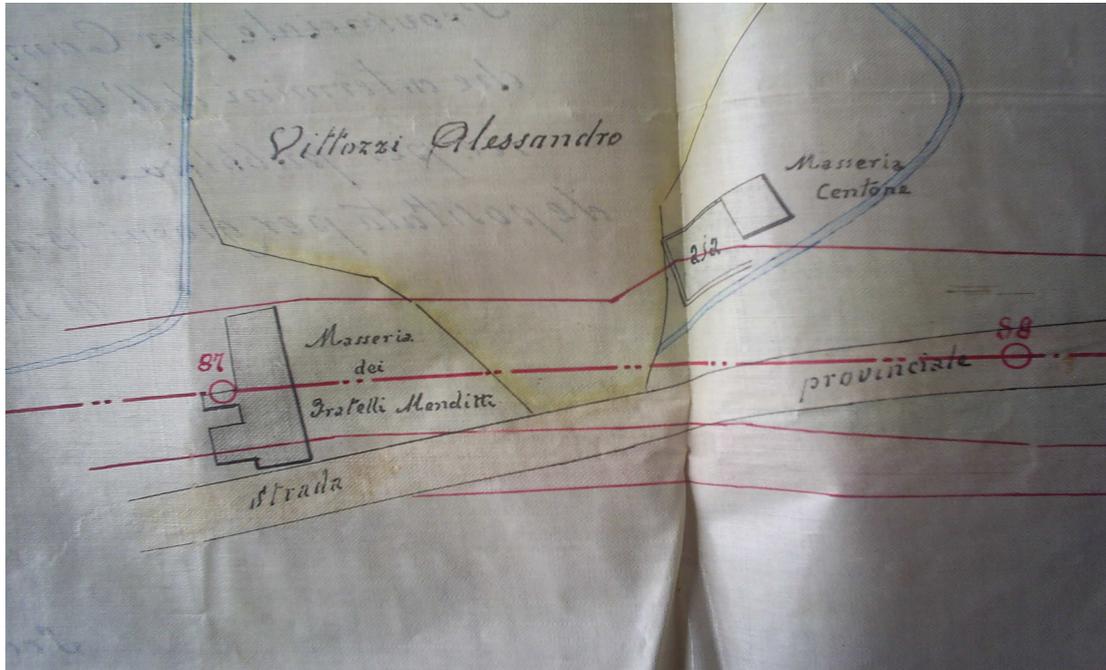


Figura 11. Cartografia di progettazione della nuova strada.



Figura 12. Parte del progetto ferroviario, relativo al tratto in località Annunziata.

<sup>29</sup> ASCe, *Prefettura Affari Amministrativi*, 5° Inventario, fasc. 12136.

### 3.6. Pratica di rimborso addizionale (1867-73)

Di L. 2658,85 in favore di Vigliotti Giovanni fu Angelo<sup>30</sup>, per esproprio di un terreno più esteso rispetto a quanto inizialmente previsto (la quota eccedente era di mq 4249). Allegata copia de «Il Corriere Campano» del 12 novembre 1869, riportante l'elenco dei proprietari a carico dei quali, dopo la redazione del “primo verbale” (cioè del docum. 4, ndr.), si erano rese necessarie ulteriori occupazioni di fondi.

### 7. Espropriazioni per lavori alla Ferrovia, 1888-89<sup>31</sup>.

“Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali (...*omissis*...). Esercizio della Rete Adriatica. - Provincia di Terra di Lavoro, Circondario di Caserta, Comune di Valle di Maddaloni.

Elenco unico dei proprietari dei fondi da occuparsi per opere di difesa della Ferrovia contro le alluvioni, fra i chilometri 149+200 e 150+000, della linea Foggia - Napoli”. Datato “Benevento 27 maggio 1889” (ma i lavori erano stati progettati e approvati a metà dell'anno precedente), firmato dall'“Ingeg.re Caposezione Procuratore Speciale della Società”, cav. Giacomo Falzone. Lotti da espropriare:

1. Congrega di Carità dell'AGP di Valle di Maddaloni, curante il Sacerdote Don Scipione Coscia, località Lupone Piccolo, mq 2065, L.722,70;
2. Parrocchia Arcipretale S. Pietro Apostolo di Valle di Maddaloni, curante il Sacerdote Arciprete Don Gabriele Nuzzi, località Lupone mq. 338, L.168,87;
3. Trentalance Giuseppe, località Lupone Grande, mq. 698, L. 454,16;
4. Congrega di Carità dell'AGP di Valle di Maddaloni, curante il Sacerdote Don Scipione Coscia, località Lupone Grande, mq 1613, L. 806,65.

Sull'importo a favore dei nn. 1 e 4 vennero aggiunte lire 300 (complessive) per gli alberi abbattuti, “restando il legname in proprietà della Società espropriante”.

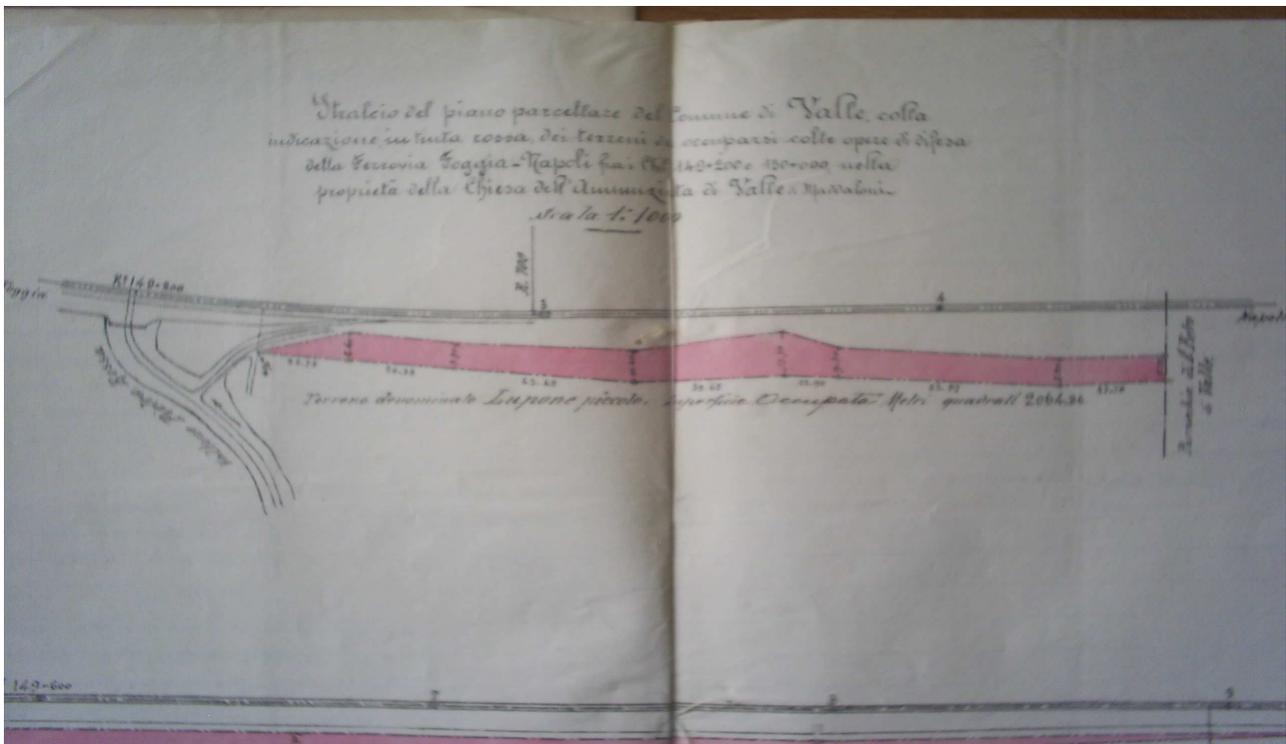


Figura 13. Esproprio del lotto di terra relativo ai lavori del 1888.

<sup>30</sup> ASCe, *Prefettura Affari Amministrativi*, 5° Inventario, fasc. 12133.

<sup>31</sup> ASCe, *Prefettura I Serie, Categoria 21*, b. 92, fasc. 476.

### 3.8. Espropriazioni per lavori alla Ferrovia, 1890<sup>32</sup>.

L'intestazione è identica a quella del n° 7, salvo il fatto che i lavori si localizzano al km 150+450, in prosecuzione del tratto precedente. L'elenco è datato Benevento 4 aprile 1890 (Benevento doveva essere la sede legale della Società) con firma indecifrabile dell'«Ingegnere Capo Sezione» (sicuramente non quella del Falzone). Tra gli allegati: 1) schema planimetrico della zona da espropriare; 2) certificato, trasmesso dal Sindaco Francesco Nuzzi, di avvenuta affissione dell'elenco nell'ufficio comunale di Valle di Maddaloni per 15 giorni, come previsto dalla legge, senza che siano seguiti reclami; 3) «Foglio degli annunci legali» n° 3 di mercoledì 8 luglio 1891, che pubblica a stampa il conseguente decreto prefettizio. Lotti da espropriare:

1. Demanio dello Stato, località Cognuli, mq. 5896,48, L. 2358,59.
2. Nuzzi Dott. Domenico, località Salute e Camporusciano, mq. 3764,31, L. tot. 1.317,50.

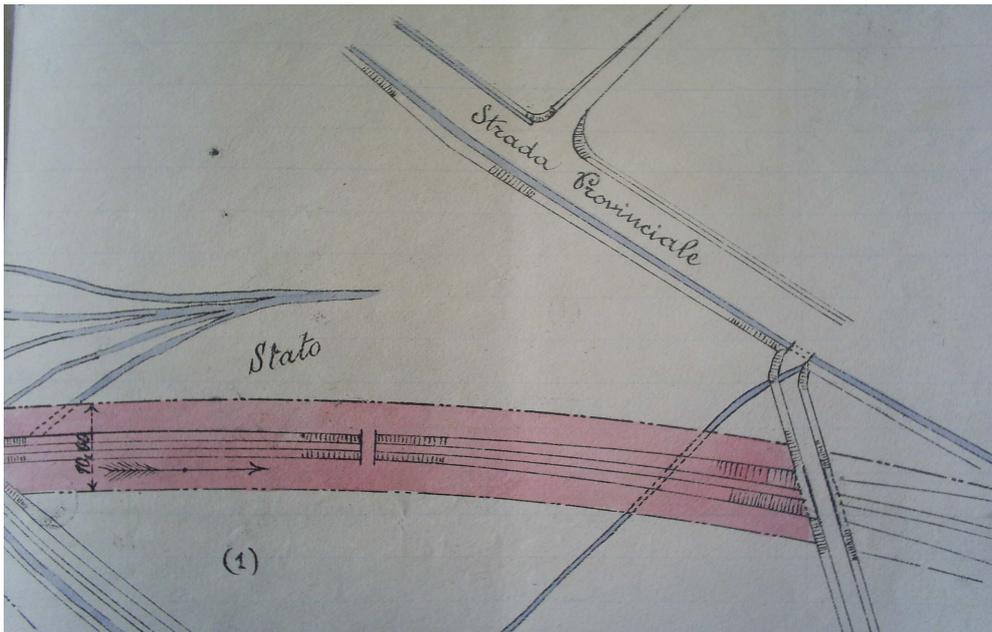


Figura 14. Progettazione del "nuovo corso d'acqua", 1890.

### 3.9. Ricorso al Consiglio di Stato, a firma Scipione Coscia di Domenico, avverso procedura di esproprio (14 ottobre 1914)<sup>33</sup>.

Si riportano testualmente i brani salienti:

“Con scrittura privata 5 aprile 1909 i Signori Ubaldo e Temistocle Meschini fu Aristide, Giuseppe Arquati fu Francesco e Pericle Morlacchi fu Massimiliano, componenti la società Arquati Meschini e Morlacchi, convennero con Domenico Coscia la vendita di 236 mq del terreno Cugnolo in Valle di Maddaloni, di proprietà del figliuolo minorenni Scipione, sotto l'espresso obbligo della ratifica di costui. [...] Coscia Scipione diventato maggiorenne non firmò il contratto, che crede' lesivo dei suoi interessi; e poiché la società non volle rilasciare il fondo, è intervenuta la sentenza di rilascio pronunciata dal Tribunale di S. Maria C.V. 28 luglio - 19 agosto 1913, confermata dalla Corte d'Appello di Napoli. [...] L'esponente aveva già notificato, con le sentenze, anche il precetto del rilascio datato 21 settembre c.a., quando alla scadenza dei 10 giorni, e precisamente il 1° ottobre corrente, all'esponente, con mossa fraudolenta, venne notificato il decreto prefettizio che autorizzava l'occupazione temporanea d'urgenza del fondo stesso. [...] Nella specie la pubblica amministrazione si è fatta prestare a una frode volgare, traendo in inganno il Prefetto. La Società Meschini & C. oggi ha la gestione industriale delle cave di breccie di Valle di Maddaloni, e pel

<sup>32</sup> ASCe, Prefettura I Serie, Categoria 21, b. 92, fasc. 476.

<sup>33</sup> ASCe, Prefettura I Serie, Cat. 21, b. 115, fasc. 671 sf. 1.

trasporto di detto brecciamme si avvale di una linea Decanville (*sic!*) che attraverso il fondo Coscia arriva alla stazione ferroviaria di Valle. Ora, dovendo consegnare il fondo all'esponente riducendolo *ad pristinum*, non si sa come ha ottenuto questo scandaloso decreto di occupazione, dando a vedere che dovesse garantirsi l'esercizio delle ferrovie pubbliche, mentre qui si tratta soltanto di facilitare l'esercizio di una industria privata. [...] Il decreto prefettizio impugnato dice che l'occupazione d'urgenza è richiesta "per mantenere il servizio merci a piccola velocità nella fermata di Valle di Maddaloni sulla linea Napoli-Foggia... Orbene noi dimostriamo *per tabulas* che il servizio merci piccola velocità, che si vuol mantenere a Valle di Maddaloni, non esiste" [...], essendo documentato che il personale in stazione, alle richieste di spedizioni merci a bassa velocità, opponeva un sistematico rifiuto, motivato con l'inesistenza in detta Stazione di un servizio pubblico di trasporto merci.

In definitiva la cessione del terreno, che era stata stipulata tra privati con riserva di ratifica da parte del proprietario minorenni, solo adesso, in presenza di un suo rifiuto riconosciuto legittimo dall'autorità giudiziaria, verrebbe camuffata come espropriazione per pubblica utilità, adducendo un servizio pubblico di fatto non esistente.

### 3.10. Relazione al Prefetto del Compartimento F.S. di Napoli in data 29 settembre 1914, con annesso "Piano parcellare" dei territori da occupare<sup>34</sup>.

Quello che il Coscia non dice (o non sa) è che già da tre anni la Meschini Arquati & Morlacchi, concessionaria per lo sfruttamento della cava Olivastri, aveva ceduto tale diritto ad altra ditta (Saviano & Orecchio), con la quale appunto, fin dal 1912, l'Amministrazione ferroviaria aveva avviato trattative per la cessione del tronco ferroviario onde trasformarlo, con lavori di ampliamento, in una linea realmente "pubblica" di trasporto merci. Tanto si rileva dalla relazione del Compartimento F.S. di Napoli intesa a promuovere, da parte del Prefetto, i relativi decreti di esproprio (e quindi anteriore, di qualche giorno, al decreto stesso contro cui il Coscia ricorreva). Ciò permise di sbloccare la situazione - non sussistendo di fronte alla Pubblica Amministrazione il diritto al diniego, fatto valere dal Coscia verso interlocutori privati - e di avviare, nei mesi e negli anni seguenti, tutta una serie di espropri a carico di questo e di altri possidenti, portando avanti congiuntamente i lavori di allestimento del servizio merci e quelli di riqualificazione della stazione ferroviaria, come di seguito esemplificato (docum. 10-14).

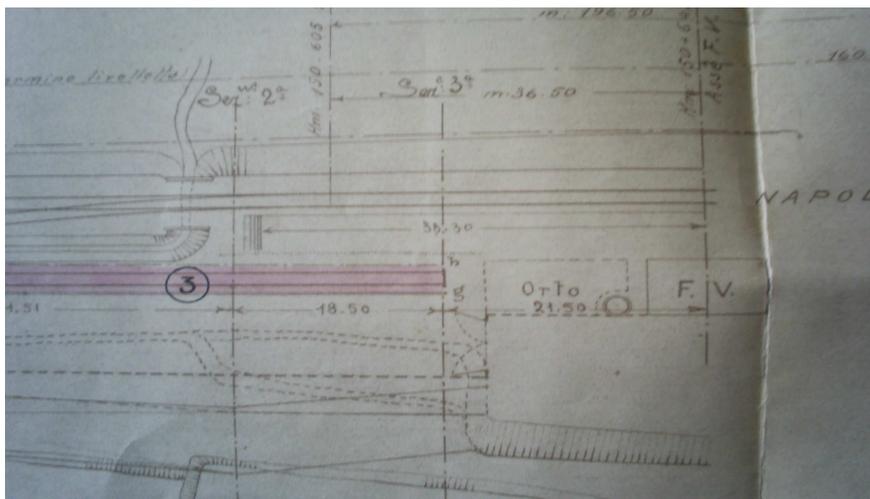


Figura 15. Progetto per lo scalo merci a bassa velocità.

Allegato: "Linea Foggia Napoli - Comune di Valle di Maddaloni - Piano parcellare dei beni stabili

<sup>34</sup> ASCe, Prefettura I Serie, Cat. 21, b. 115, fasc. 671 sf. 1.

da occuparsi in territorio di Valle di Maddaloni per mantenere il servizio merci a piccola velocità nella fermata di Valle di Maddaloni”. Lotti da espropriare:

1. Coscia Scipione, località Cugnolo, mq. 707;
2. Società Meschini & C., località Cugnolo, mq. 378.

**3.10. Beni da espropriare per l’ampliamento della stazione, 1° elenco (18 luglio 1916)<sup>35</sup>.**

“Ampliamento e trasformazione in stazione della fermata di Valle di Maddaloni”. Ing. Claudio Varvelli, capo divisione lavori del compartimento di Napoli. Lotti da espropriare<sup>36</sup>:

1. Coscia Giuseppe, Matilde, Marzia e Maria fu Domenico, località Cugnolo, mq. 1551, L. 868,56;
2. Coscia Giuseppe fu Domenico, località Cugnolo, mq. 1430, L. 800,80;
3. Di Lorenzo Vincenzo fu Nicola, località Camporosciano, mq. 634, L. 355,04;
4. Nuzzi Domenico fu Raffaele, località Lenzi dei Santi, mq. 2400, L. 1344;
5. Vigliotti Angelo di Domenico, Vigliotti Domenico e Giuseppe fu Giovanni e Caso Filomena vd. Vigliotti (come usufruttuaria), località Madonna delle Grazie, mq. 2867, L. 1605,52;

nonché, per lavori contestuali e di complemento (“Provvedimenti per la continuità delle strade e corsi d’acqua”):

- a) Un fosso di proprietà del Demanio dello Stato;
- b) Una strada comunale.

**3.11. Verbali di accordo per esproprio, a prezzo rivalutato<sup>37</sup>, firmati per accettazione dagli interessati (26 settembre e 1° dicembre 1916). Allegate planimetrie delle rispettive zone espropriate<sup>38</sup>. Lotti da occupare:**

1. Di Lorenzo Vincenzo, località Camporosciano, mq. 634, L. 608,24;
2. Nuzzi Domenico, località Lenza dei Santi e Camporosciano, mq. 2400, L. 2317, 84.

**3.12. Come sopra, per altri due lotti (1° gennaio 1917)<sup>39</sup>:**

1. Coscia Giuseppe, Matilde, Marzia e Maria fu Domenico, località Cugnolo, mq. 1551, L. 1497,67;
2. Coscia Giuseppe fu Domenico, località Cugnolo, mq. 1430, L. 1380,83.

**3.13. Beni da espropriare per il completamento della linea merci a bassa velocità, 2° elenco (13 agosto 1917)<sup>40</sup>.**

“Ferrovia Foggia - Napoli. Mantenimento e completamento del Servizio Merci a P.V. esistente nella fermata di Valle di Maddaloni”. Lavori al Km. 150+388,51 cippo A. Ing. Claudio Varvelli, capo divisione lavori del compartimento di Napoli. Allegati i verbali di accettazione, includenti planimetrie delle rispettive zone espropriate. Lotti da occupare:

1. Coscia Scipione, località Cugnolo, mq. 279, L. 156,24 (poi rivalutate in L. 221,05);
2. Comune di Valle di Maddaloni (Sindaco Suppa Giuseppe, Assessore Magliocci Biagio, località Cugnolo, mq. 914, L. 511,84 (poi 905.18);
3. Varone Alesando, Località Pianolella, mq. 612, L. 342,72;
4. Vigliotti Angelo di Domenico, Vigliotti Domenico e Giuseppe fu Giovanni e Caso Filomena vd. Vigliotti (come usufruttuaria), località Madonna delle Grazie, ulteriori mq. 809, L. 453,04.

<sup>35</sup> ASCe, *Prefettura I Serie, Cat. 21*, b. 115, fasc. 671 sf. 2.

<sup>36</sup> Il valore dei terreni venne stimato a L. 0,56 per mq.

<sup>37</sup> La stima viene portata a L. 0,95/mq. e l’importo è maggiorato degli interessi legali al 4%.

<sup>38</sup> ASCe, *Prefettura I Serie, Cat. 21*, b. 115, fasc. 671 sf. 3.

<sup>39</sup> ASCe, *Prefettura I Serie, Cat. 21*, b. 115, fasc. 671 sf. 4.

<sup>40</sup> ASCe, *Prefettura I Serie, Cat. 21*, b. 115, fasc. 671 sf. 5.

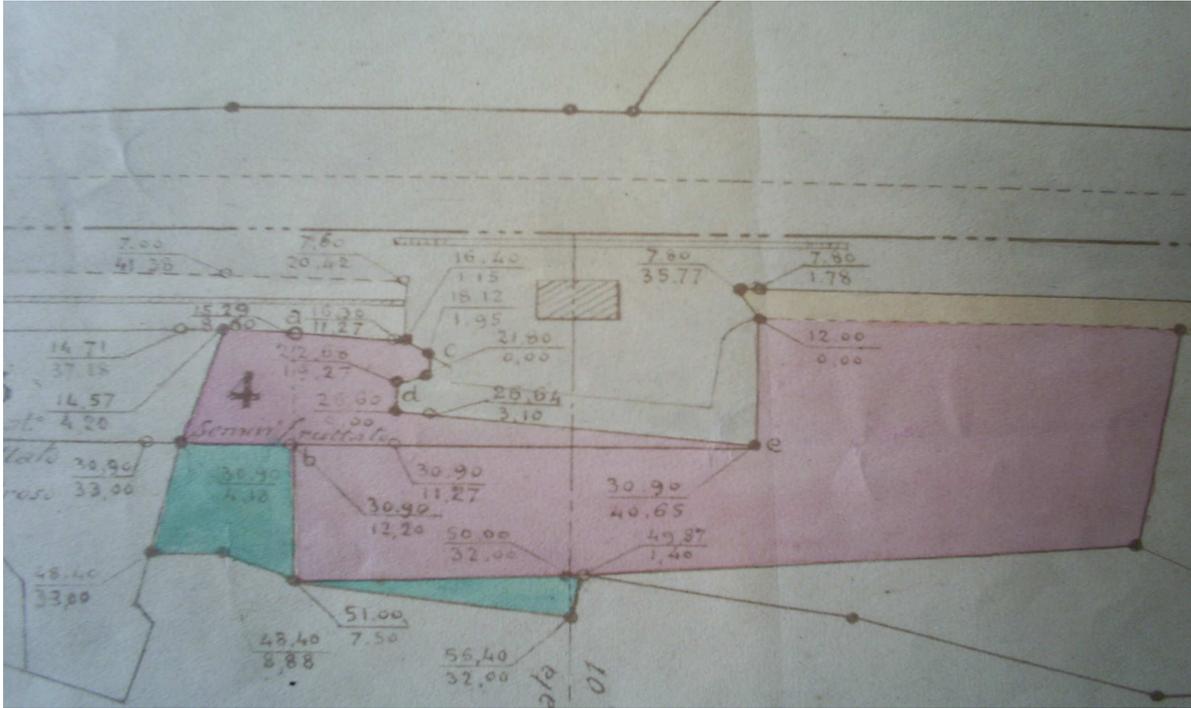


Figura 16. Mantenimento e completamento servizio merci, 1917-18.

**14. Ulteriori beni da espropriare per la linea merci e per ampliamento della Stazione. – Decreto Prefettizio 8 settembre 1920<sup>41</sup>.**

“Ampliamento e trasformazione in stazione della fermata di Valle di Maddaloni e completamento del servizio merci a P. V. esistente in detta stazione”. Accluso il verbale di accordo a firma “Ing. De Majo Cav. Uff. Antonio, Capo Divisione Lavori del Compartimento di Napoli”, controfirmato dall’espropriando e corredato di planimetria. Lotti da espropriare: Vigliotti Domenico e Giuseppe fu Giovanni e Caso Filomena vd. Vigliotti, locc. Madonna delle Grazie e Lenza dei Santi, mq. 2547 L. 3997,50 + mq. 442 L. 1210,00 + mq. 367 L. 1334,90

**15. Orari ferroviari<sup>42</sup>.**

<b>1883</b>	
Da Napoli 5.00; 6.45; 16.00; 17.13	Da Telese 4,30; 6.58; 12.10; 16.13; 20.09
<b>1900</b>	
Da Napoli 00.15; 5.22; 9.25; 12.35; 14.50; 18.20	Da Telese 3.44; 4.19; 6.32; 10.07; 13.54; 16.17; 19.21; 22.18
<b>2008 (2° semestre)</b>	
Da Caserta 6.52; 10.37; 12.47; 13.41; 14.37; 16.45; 17.51; 18.37; 18.47; 20.48; 21.45	Da Benevento 5.43; 6.14; 6.36; 8.05; 13.20; 14.05; 15.10; 16.06, 18.15; 20.15

<sup>41</sup> ASce, *Prefettura I Serie, Cat. 21*, b. 115, fasc. 671 sf. 9.

<sup>42</sup> Gli orari del 1883 e quelli del 1900 sono tratti da M. SELVAGGIO, *Cartoline da Telese, una storia per immagini*, Benevento 2006.



**Figura 17.** La linea ferroviaria oggi<sup>43</sup>.

<sup>43</sup> Referenze fotografiche. La fig. 1 è tratta da: *Il Centenario delle Ferrovie Italiane 1839 - 1939*, Novara, 1940 (particolare). La cartolina riprodotta in fig. 2 appartiene alla collezione privata di E. Izzo. Le figg. 3, 4 e 5 sono tratte da M. SELVAGGIO, *Cartoline da Telese...*, cit., pp. 22, 23 e 24. Fig. 6: cartolina riprodotte la stazione di Valle (1934), per gentile concessione del sig. O. Mennillo. La fig. 7 è tratta da: Istituto Storico «G. M. Galanti», *Testimonianze della II Guerra mondiale e dei primi anni della ricostruzione a S. Croce del Sannio*, a cura di E. NARCISO, Morcone 1995, p. 54. Figg. 8, 9 e 10 (foto anni '40) per gentile concessione del Sig. A. Renzi. – *Per le seguenti figure, nn. 11-16, in riferimento alla richiesta dell'11/09/2008, il protocollo n. 2553/28.34.04 (18.1) autorizza a pubblicare on-line nella Rivista di Terra di Lavoro*: fig. 11, ASCe, *Prefettura Affari Amministrativi*, 3° Inventario, f. 3479, parte della cartina; fig. 12, ASCe, *Prefettura Affari Amministrativi*, 3° Inventario, f. 3477, parte della cartina; fig. 13, ASCe, *Prefettura I Serie, Cat. 21*, b. 92, f. 476 (anno 1888), parte della cartina; fig. 14, ASCe, *Prefettura I Serie, Cat. 21*, b. 92, f. 476 (anno 1890), parte della cartina; fig. 15, ASCe, *Prefettura I Serie, Cat. 21*, b. 115, f. 671 (anni 1916-18), parte della cartina; fig. 16, ASCe, *Prefettura I Serie, Cat. 21*, b. 115, f. 671 (anni 1917-18), parte della cartina. – Fig. 17, Treno Eurostar in transito oggi sulla tratta Caserta-Benevento, foto a cura degli scriventi. È consentita la divulgazione previa indicazione della fonte. Gli autori restano a disposizione dei titolari di diritti che non sono riusciti a raggiungere.