

**Decimo volume
Quinta Edizione
Testimonianze per la memoria storica di Caivano
raccolte da Ludovico Migliaccio e Collaboratori
2024**

a cura di Giacinto Libertini



ISTITUTO DI STUDI ATELLANI

In copertina: Corteo per l'elezione a sindaco di Vincenzo Donesi (1952). Con la mano nella mano sinistra della donna con i fiori, Carlo Donesi (foto fornita da Enea Frutta).

In retrocopertina: *'O cartunàro*, cioè il raccoglitore di cartone (Angelino Bernardo, foto anni '80 fornita da Biagio Ungaro).

COLLANA NOVISSIMAE EDITIONES

----- 56 -----

Volume Decimo Quinta Edizione

Testimonianze per la memoria storica di Caivano raccolte da Ludovico Migliaccio e Collaboratori (2024)

a cura di Giacinto Libertini

Collaboratori

(elencati in ordine alfabetico del cognome o della organizzazione e poi del nome)

Avv. Domenico Acerra - Lello Agretti - Luigi Alberini - Caterina Ambrosio - Domenico (Mimmo) Amico - Lorenzo Angelino - Tommaso Angelino - Anna Angelino - geom. Vincenzo Angelino - Responsabili dell'Archivio di Stato di Napoli - arch. Domenico Argiento - arch. Giuseppe Argiento - Giuseppe Ariemma - Associazione Carabinieri Caivano "U. De Carolis" - Luigi Balsamo - Maria Buonocore† - Enzo Buonanato (Butiful) - Caivano Press - dott. Domenico (Mimmo) Cantone della Biblioteca Nazionale di Napoli - Nora Capece - Maria Rosaria Capezzone - Luigi Caruso - don Luigi Caruso - Gaetano Capasso† - Annamaria Caputo - Giorgio Caruso - famiglia Caso - Domenico Castaldo - Crescenzo Celiento - fotografo Pietro Celiento - Giuseppe Cerrone - Nino Cerrone - Michele Chianese - Antonio Chioccarelli - don Antonio Corvino - prof. Giuseppe Costantino - Luigi Credentino - Giuseppe D'Ambrosio - prof.ssa Teresina D'Ambrosio Maramaldi - Paolo De Carolis - Peppino De Filippo† - dott. Raffaele Del Gaudio - Giovanni Del Mastro - Salvatore Del Mastro - don Enrico Del Prete - Anna De Lucia - Maria De Lucia - dott. Nicomede De Lucia - dott. Bruno D'Errico - dott. Giuseppe (Peppe) Donadio - suor Evelina Diana - Giandomenico Dibiasi - ing. Antonio Diblasi - ing. Salvatore Di Sarno - Luigi Di Stadio - prof. don Franco Donadio - prof. Pietro Donesi - geom. Giovanni Emione - Antonio Espasiano - ing. Antonio Esposito - don Peppino Esposito - Raffaele Esposito - cav. Angelo Faiola† - Andrea Falco - Antonio Falco - arch. Antonio Falco - Donato Falco - Enzo Falco - prof.ssa Francesca Falco - Giovanni e Maria Pina Falco - Paolo Falco - geom. Luigi Ferro - Mattia Fiore - Federica Formisano - Antonio Frezza - Enea (Vittorio) Frutta - Geremia Fusco - Nicola Fusco - arch. Vitaliano Fusco - Ferdinando (Nando) Gagliano - Pasquale Gallo - Giuseppe Giliberto - Francesco Girardi - Responsabili e Collaboratori di Google, Google Books and Google Earth - dott.ssa Filomena Grande - Mariafrancesca Grullo - Luigi Guida - la famiglia di Agostino Iannucci - i giovani del Gruppo culturale "Incontri Letterari" - prof. Giovanni La Montagna e docenti Liceo Scientifico - Alfonso Lanna - prof. Benedetto Lanna - Isacco Lanna - dott. Nicola

Lanna - Stefano Lanna - Claudio Libertini - Giuseppe Libertino - Cinzia Lizzi - avv. Domenico Lizzi - Federico Lizzi, Giulio Lizzi e Federica Migliaccio - dott. Federico Lizzi e dott. Mario Lizzi - Giovanni Lizzi - ing. Stefano Lizzi - avv. Mario Manzo - Salvatore Marinelli - geom. Angelo Marino - Stelio Maria (Vincenzo) Martini† - arch. Michele Marzano - dott. Raffaele Marzano - Enza Massaro - Cornelia Mennillo - Pasquale Mennillo - sig.ra Mennillo vedova Ottagono - Giuseppe Mellone - d.ssa Federica Migliaccio - Luigi Migliaccio - Mimma Migliaccio - arch. Francesco Monticelli - Raffaele Mugione - Giuseppe Muto - Pino Natale - Vincenzo Natale - Maria Nigro - Arturo Nilo - Antonio Nocera - Giovanni Nocera - Mario Antonio Nocera - Pietro Nocera - Francesco Novi - arch. Rosa Orgiani - padre Cosimo Pagliara - Salvatore Palmiero - Vincenzo Palmiero - prof. Antonio Parrella - Antonio Pedata - Giuseppe Peluso - Salvatore Perrotta - Franco Pezzella - Franco Pietrafitta - Mattia Pisano - prof. Carmine Ponticelli - Ferdinando Ponticelli - prof. Salvatore Ponticelli† - Vincenzo Ponticelli - Antonio Raucci - Ottavio Raucci - arch. Giulio Rispoli - Nello Ronga - Annamaria Rosano - Giuseppe Rosano - Lorenzo Rosano - Rodolfo Rubino - Michele Russo - prof. Pietro Russo - Teresa Sarcinella - Antonio Savariso - Franco Savariso - Luigi Scarfogliero - prof.ssa Luisa Scotti - Francesco Scuotto - arch. Tonia Serra - dott. Michele Sirico - Responsabili della Società Napoletana di Storia Patria - Carmine Tavetta† - famiglia Tavetta - arch. Bernardino Topa† - Lino e Giuseppe Toraldo (tipografi) - Giuseppe Toraldo (bar) - Umberto Tovillo - geom. Alessandro Ummarino† - Michele Ummarino - Biagio Ungaro - Angela Vitale - Carmine Vitale - prof. Donato Vitale.

ISTITUTO DI STUDI ATELLANI

www.iststudiatell.org

INDICE VOLUME DECIMO

ANCORA SUL TERRITORIO DI CAIVANO

--- Attività industriali a Caivano nel 1904	p. 6
--- Apertura al traffico delle strade della Lottizzazione Convenzionata C.1.14 - Ex Pentagono Militare (31/3/2014)	p. 8
--- Strada Statale n. 87 (S.S. 87) – Le pietre miliari	p. 14
--- I Regi Lagni (fiume Clanio)	p. 27
--- Relazione del 1827 sui Regi Lagni	p. 46
--- Misurazione di un terreno agricolo (1954) - Misure Agrarie	p. 52
--- Proprietari di terre fine Ottocento – inizio Novecento	p. 56
--- Catasto Agrario di Caivano (1929)	p. 74
--- I nobili napoletani, Riario Sforza - Tenuta Lupara	p. 84
--- I Nomadi in Zona ASI	p. 91
--- Proteste del 1980-1981 per urbanizzare la periferia	p. 101
--- Ordine pubblico, viabilità e traffico – Anni '50	p. 134

LE FERROVIE E CAIVANO

--- Ipotesi di ferrovia passante per Caivano (1856)	p. 168
--- Il progetto del 1899 della Ferrovia dell'Ovest di Napoli	p. 173
--- Progetto di massima di ferrovia elettrica provinciale Napoli-Caivano- Marano-Pozzuoli (1892-1900)	p. 179
--- La lotta per la stazione TAV di Afragola	p. 183

IL TRAM A CAIVANO

--- Origini del tram a Caivano	p. 251
--- Caivano e le tranvie della <i>Société anonyme des tramways provinciaux de Naples</i>	p. 253
--- Elettificazione della tramvia Napoli-Caivano (1900)	p. 315
--- Tramvia Napoli-Caivano – Recupero ex-Deposito TPN (fine anni '80)	p. 320

MISCELLANEA

--- Il telegrafo a Caivano	p. 347
--- Foto anni '50 nei cortili e nelle strade	p. 368
--- Alcune foto del Novecento della famiglia Tavetta	p. 386
--- I saperi e i sapori di Caivano	p. 391
--- Foto su terrazzo in via Braucci - Famiglia Mennillo (anni '50)	p. 396

ANCORA SUL TERRITORIO DI CAIVANO

Attività industriali a Caivano nel 1904¹

Nello Ronga

A Caivano alla fine dell'800 e nei primi decenni del '900 oltre all'agricoltura (molto coltivata era la robbia, rubiacea mediterranea il cui rizoma veniva usato in tintoria per ricavarne colori rossi - alizarina, rubiadina, pseudo porporina - andata in disuso a seguito della scoperta della formula dell'anelina), c'era una vetreria, inaugurata nel 1870 e chiusa nel 1912, e il molino Guerra attivo dal 1870 al 1950. Una ventina erano le *calcare*: fornaci per la cottura della calce da considerarsi all'origine delle successive industrie di materiali edilizi². Complessivamente nell'industria erano occupati una cinquantina di operai, i telai presenti nelle case erano ottanta.

Nell'area giuglianese-frattese-aversana molto diffusa era la tessitura a domicilio con oltre 2000 telai casalinghi. La componente agricola impegnata nel settore era molto alta.

Vediamo dalla tabella seguente la loro consistenza e distribuzione sul territorio.

Prospetto statistico delle industrie esercitate nei Comuni di parte della provincia di Napoli nel 1904.

Comuni	N.° opifi ci	Caldaie a vapore		Motori a vapore		N. lavoratori					Numero telai a domicilio		
		N.°	Poten- za in cav. Din	N.°	Potenza in cav. Din.	Maschi		Femmine		Tot.	Per tess. stoffe lisce e oper.		
						Adulti	< 15 anni	Adulte	< 15 anni		In coto ne	In canapa e lino	Tot.
Afragola	19					199		206		405	30	175	205
Arzano	1					2				2	30	60	90
Caivano	2	1	20	1	18	45	7	2		54		30	30
Calvizzano	2					10	3			13	50	10	60
Cardito	16					123		278		401	30	30	60
Casalnuovo	8	1	10			193		10		203	70	80	150
Casandrino										0	60	70	130
Casoria	11	2	270	2	170	128	18	6		152		100	100
Crispano	3					16		153		169			0
Fratta maggiore	19	4	105	3+1 [2]	70+2[3]	159	7	411		577	60	60	120
Fratta minore										0	40	40	80
Giugliano	1	1	40	1	35	40	3	2		45		15	15
Grumo Nevano										0		100	100
Licignano	6					33				33	50	50	100
Marano	19	1	50	1	40	929	15			944		50	50
Melito	15					54	11	69		134	15	50	65
Mugnano	12	1	8	1	6	89	9			98	150	400	550
Pianura										0		15	15
Qualiano	1	1	20	1	15	15				15	40		40
Sant' Antimo	40	2	50	2	40	130	7	88		225	15		15
Sant' Arpino	7					12	2	280	60	354		15	15
Secondigliano	8	4	300	2+1[3]	225	151	17	13		181	150	15	165
Villaricca										0	40	40	80
Totali:	190	18	873	14+2	619+2	2328	99	1518	60	4005	830	1405	2235

¹ Informazioni ricavate da: Nello Ronga, *I Comuni a Nord di Napoli dall'Unità d'Italia alla Repubblica (1860-1946)*, testo in corso di pubblicazione.

² Stelio M. Martini, *Caivano, Storia, tradizioni e immagini*, Napoli 1987, pp. 70-71. Secondo un'altra fonte la vetreria, di proprietà della famiglia Libertini, era stata fondata nel 1834 e chiusa nel 1915. Aveva due forni per la fusione del vetro e nei periodi di maggiore attività dava lavoro a un centinaio di operai, cfr. Giacinto Libertini, *'A vetrera. Ricordi di un'antica fabbrica di Caivano*, in *Rassegna Storica dei Comuni*, 132-133, settembre-dicembre 2005.

I dati sono stati ricavati dalla tabella omonima riportata da Camera di Commercio ed Arti di Napoli, *Notizie statistiche sulle condizioni industriali della provincia di Napoli*, 1904, ripubblicata in Giuseppe Russo (cura di), *L'avvenire industriale di Napoli negli scritti del primo '900*, introduzione di Giuseppe Galasso, Napoli 2004, pp. 213 e sgg. Gli autori avvertono che le notizie raccolte non erano molto attendibili “per il reciso e non giustificato diniego di chi avrebbe dovuto e potuto fornirle”. Poco dopo, nel tentativo di giustificare la reticenza degli intervistati aggiungeva “Non bisogna perder di vista il terror panico onde sono presi gl'industriali ed i commercianti nostri di fronte ad ogni rilevazione statistica, timore non sempre ingiustificato purtroppo, onde la loro riluttanza a fornire chiarimenti, che essi ritengono poter essere fondamento a nuovi aggravi fiscali”.

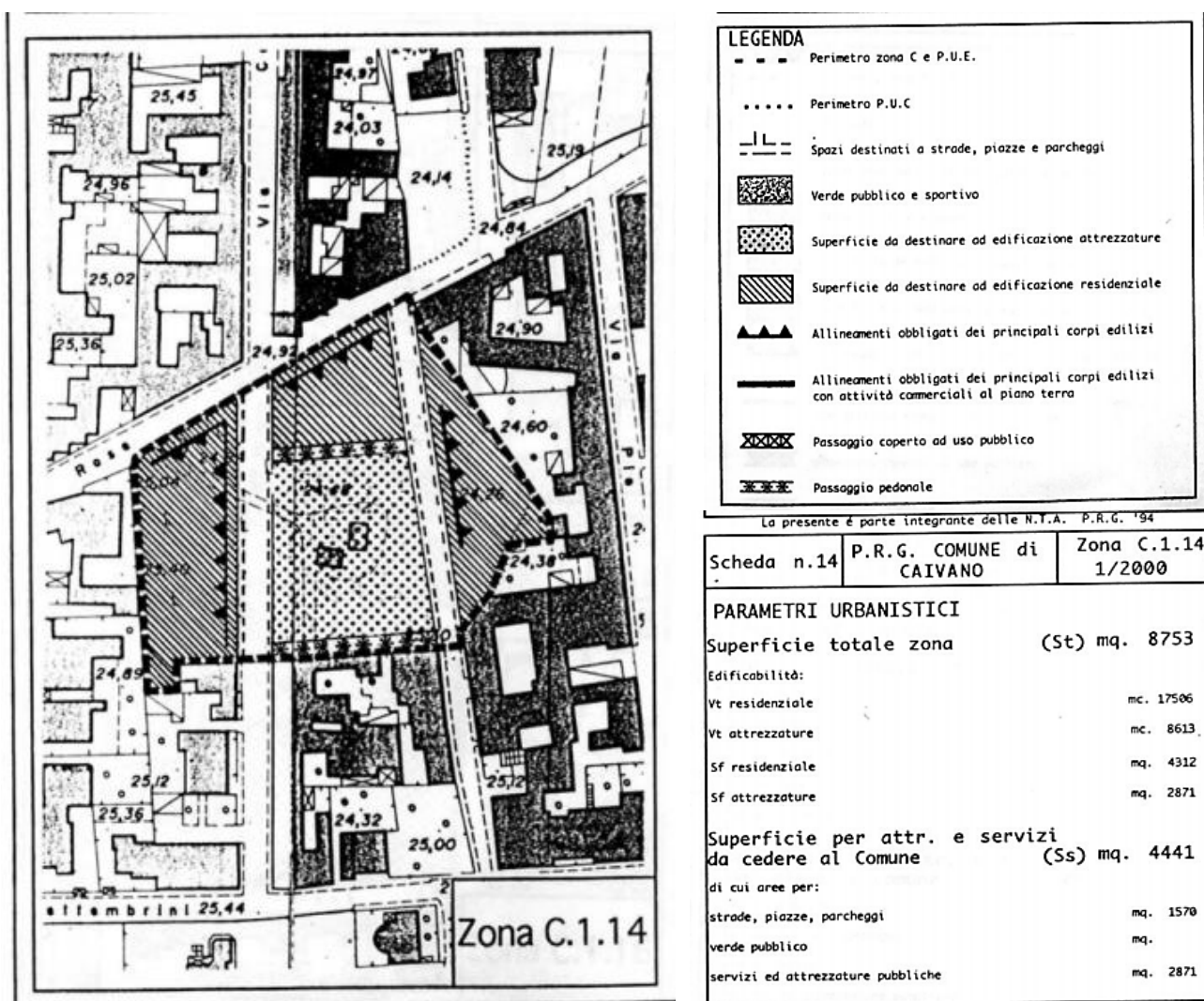
Apertura al traffico delle strade della Lottizzazione Convenzionata C.1.14 - Ex Pentagono Militare (31/3/2014)

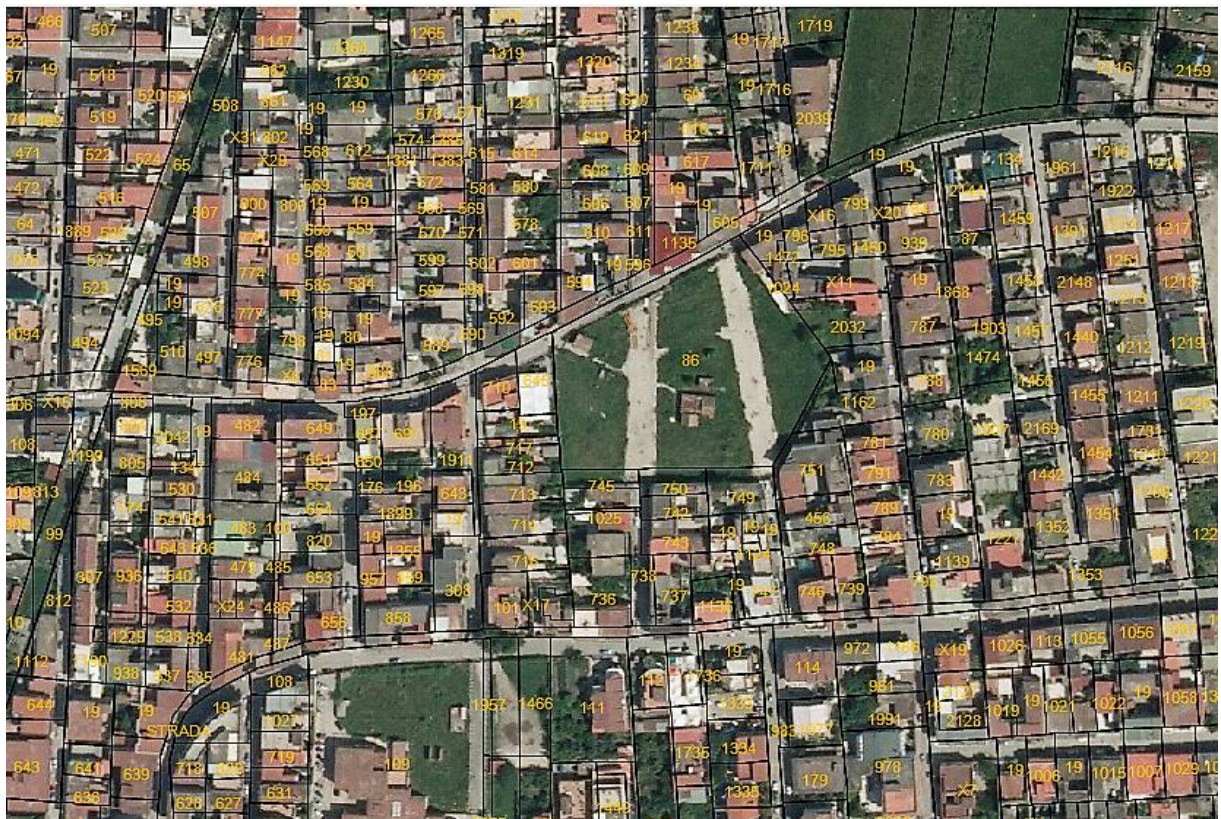
Ludovico Migliaccio

La lottizzazione è la suddivisione di un terreno in lotti, in vista della sua utilizzazione edilizia.

Il PRG in vigore (adottato con provvedimento Commissariale n. 22 del 4 maggio 1995) definisce per ogni singola zona oggetto di lottizzazione tutti i parametri urbanistici per l'edificazione e in particolare la superficie e la cubatura edificabile, le superficie da destinare a strade, quella da lasciare al comune per il verde pubblico ecc., inseriti in una scheda numerata. I parametri urbanistici ed edilizi della Lottizzazione C.1.14 di cui si tratta sono inseriti nella Scheda n. 14 di seguito.

La convenzione di lottizzazione è approvata dal Consiglio Comunale con la deliberazione di autorizzazione alla lottizzazione.






La Lottizzazione C.1.14 è relativa alla particella n. 86 del Foglio 19 del Comune di Caivano. Essa ha la forma di un pentagono irregolare e fino agli anni '80 era una pertinenza militare. Per questo motivo l'intero Foglio 19 era vincolato dalle autorità militari.



Il foglio 19 è formato da migliaia di particelle. Per la presenza della particella 86, per qualsiasi operazione catastale da compiere nel Foglio 19, c'era bisogno dell'autorizzazione del COMILITER di piazza Plebiscito a Napoli.


REGIONE MILITARE MERIDIONALE
X COMANDO MILITARE TERRITORIALE
SM - UFFICIO OPERAZIONI E ADDESTRAMENTO

1482/1/1641
S. 1/1641 / Op. di prot. 80100 Napoli, li 2 MAG 1978

OGGETTO: Nulla osta rilascio estratti di mappa.

All. n. 1

AL SIG. MIGLIACCIO Ludovico
Via Roma 22

CAIVANO (NA)

e, per conoscenza:


ALL'UFFICIO TECNICO ERARIALE DI
NAPOLI

risposta alla domanda pervenuta in data 28.4.79

Si trasmette, in allegato, l'autorizzazione richiesta dalla S.V.

 d'ordine
IL CAPO UFFICIO OA
Ten.Col.s, SM Nicola Maione
Nicola Maione

Dopo la richiesta di autorizzazione
inviata dal tecnico perveniva
la Comunicazione del COMILITER.


REGIONE MILITARE MERIDIONALE
X COMANDO MILITARE TERRITORIALE
SM - UFFICIO OPERAZIONI E ADDESTRAMENTO

1482/1/1641
S. 1/1641 / Op. di prot. 80100 Napoli, li 2 MAG 1979

IL COMANDANTE DELLA REGIONE MILITARE MERIDIONALE

VISTA l'istanza in data 27.4.79 del SIG. MIGLIACCIO Ludovico
residente in Via Roma 22 - CAIVANO (NA)

tendente ad ottenere l'autorizzazione al rilascio degli estratti di
mappa relativi alla particella n. 518 del foglio di mappa n. 19 del Comune
di CAIVANO (NA).-

VISTE le circolari;

- 384 del 12-6-1940 del Ministero Guerra;
- PI. 15800 del 3-7-1942 dello SME;
- 8637 del 21-7-1942 del Ministero Finanze-Direzione Generale Catasto
e servizi Tecnici Erariali;

nonché:

- l'istruzione per la conservazione del Catasto;

AUTORIZZA il richiedente a ritirare dall'Ufficio Tecnico Erariale
di NAPOLI gli estratti richiesti, entro 90 giorni
dalla data della presente autorizzazione.

d'ordine
IL CAPO UFFICIO OA
Ten.Col.s, SM Nicola Maione
Nicola Maione

Era allegata
la relativa Autorizzazione.



Palazzo Salerno sede del X Comando Militare Territoriale.



Manufatto preesistente al centro del Pentagono. Verso la fine degli anni '80 l'area venne smilitarizzata e con il PRG adottato nel 1995 inserita fra le aree destinate all'edificazione.



L'area venne acquistata da privati che, ottenuta l'autorizzazione alla lottizzazione, hanno edificato ed urbanizzato l'area.



Dando attuazione all'intervento di Piano Regolatore, Scheda C.1.14, altre due strade ora mettono in comunicazione via Settembrini e via delle Rose e di cui la prima si continua con via Pisacane.



La lottizzazione C.1.14 è stata la prima lottizzazione del P.R.G. del grande urbanista Prof. Marcello Vittorini (PRG adottato nel 1995) ad essere realizzata. Il 31/3/2014 si è svolta la cerimonia di apertura al traffico delle strade consegnate dai lottizzanti al comune. Nella foto il Sindaco Antonio Falco che taglia il nastro. Da sinistra: Geom. Ludovico Migliaccio LL.PP, Ing. Giuseppe Massaro DD.LL., Sig. Giuseppe Carofilo, dietro si intravede l'arch. Giovanni Zampella LL.PP, Il comandante dei VV.UU. Dott. Gaetano Alborino, dietro il Ten. VV.UU. Carlo Iovino, il titolare dell'Impresa Pietro Magri, il responsabile Settore LL.PP. Ing. Stefano Lanna (oggi Stefano Lizzi) e l'assessore ai LL.PP. Enzo Pinto.

Strada Statale n. 87 (S.S. 87) – Le pietre miliari

Ludovico Migliaccio

Legge 17 maggio 1928, n. 1094 - Istituzione dell'Azienda autonoma statale della strada

La strada statale 87 venne istituita nel 1928 con il seguente percorso: «Napoli – Caserta – Caiazzo - Guardia Sanframondi - Bivio presso Ponte Landolfo con la strada n. 88 – Vinchiatturo –Campobasso – Larino - Innesso con la n. 16 presso Termoli.

I segnali di progressiva chilometrica sono stati introdotti con il nuovo codice della strada nel 1992, in passato la stessa funzione veniva svolta dai cippi chilometrici in pietra, comunemente chiamati pietre miliari.

Il tratto della SS 87 che ha interessato Caivano percorreva il Corso Umberto dal confine di Cardito e proseguiva fino al confine con Marcianise. Attualmente la parte di strada ricadente nella delimitazione di centro abitato rientra nelle competenze del Comune mentre quella esterna è di competenza della Città Metropolitana di Napoli (Provincia) e prende la denominazione di SP 498 estendendosi dal Km. 15+200 circa fino al confine di Marcianise nei pressi del Km 18 all'ingresso del Centro Commerciale Campania.

La SS 87 attraversa il territorio di Caivano dal Km. 11+340 all'altezza del confine con Cardito nei pressi della coppa rotatoria di via S. Paolo fino a Ponte Carbonara al Km. 17+920 al confine con Marcianise a circa 80 m. di distanza dal Km 18.



Segnale di progressiva chilometrica Km 18 della SS 87 (ora SP 336), all'ingresso della strada del Centro Commerciale Campania. Sotto è quasi del tutto interrato il cippo originale del Km 18.



Foto giugno 2006 al confine di Caivano con Marcianise, con vista verso Caivano.

18h/19h
20.6.06

Deliberazione N. _____
N. _____ dell'ordine del giorno

COMUNE DI CAIVANO
PROVINCIA DI NAPOLI

Assistente

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE GIUNTA N. 164
~~DETERMINAZIONE~~ CENSIGLIO
del 27-04-06 ore 16.00

Proponente: *[Signature]* VISTO: L'Assessore *[Signature]*

O G G E T T O

AGGIORNAMENTO DELIMITAZIONE DEL CENTRO
ABITATO DI CAIVANO (NA) ai sensi dell'art. 4 del
D-Lg. 30 aprile 1992, n° 285 (NUOVO CODICE DELLA
STRADA)

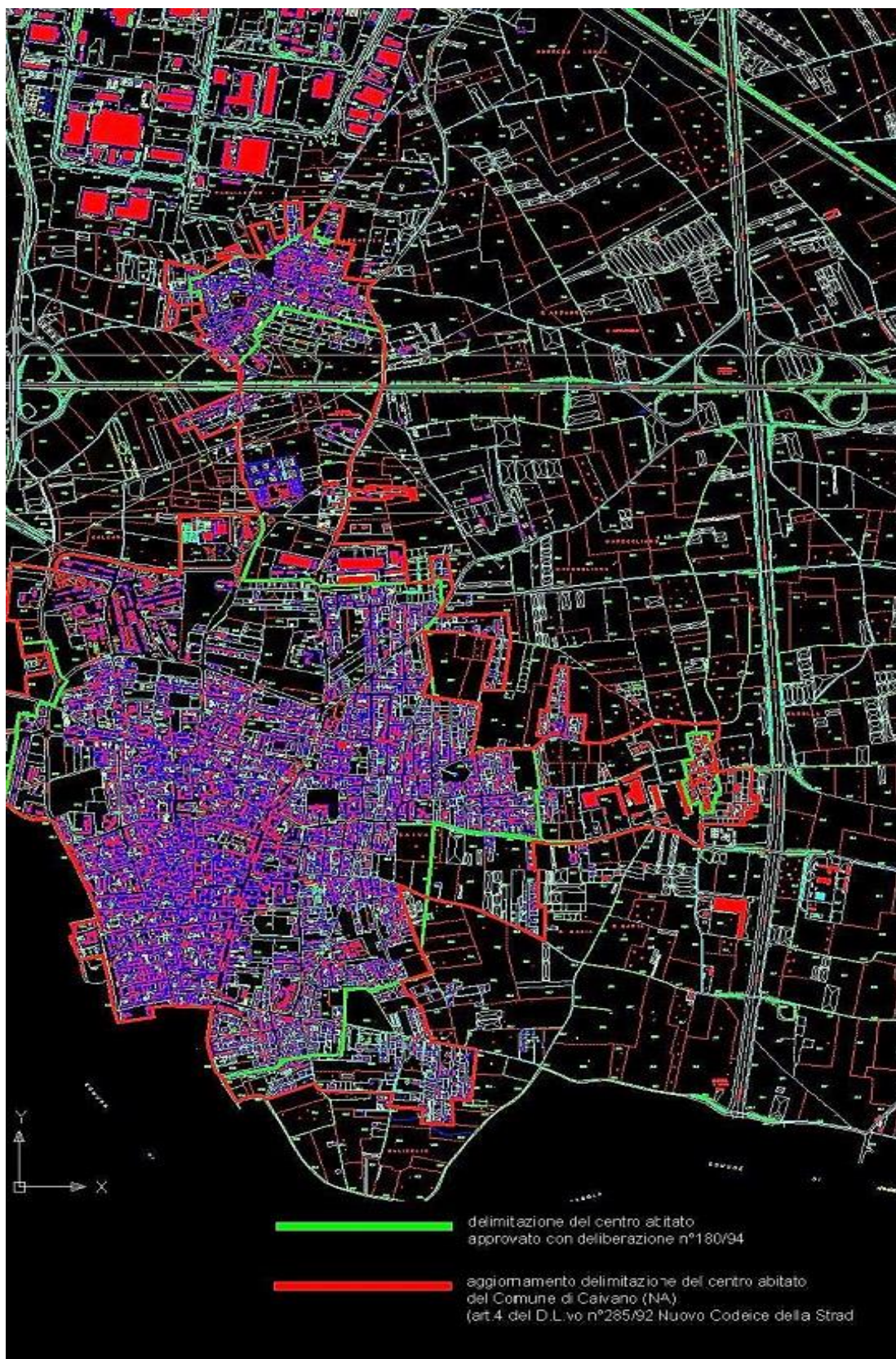
Votazione

Presidente *[Signature]* Presenti n. 8 Assenti n. 2

Risultano assenti: GUERRA *[Signature]*
GIORDANO *[Signature]*

Giustificano l'assenza _____

Assista il Segretario Generale Dott. *[Signature]*



Aggiornamento della delimitazione del centro abitato di Caivano (27/4/2006, v. immagine precedente). Il contorno in arancione rappresenta la delimitazione di Centro abitato che termina al Km. 15+200 nei pressi di via Marzano a Pascarola. Dal Km 15+200 fino a Ponte Carbonara Km 17+920 ora SP 498 rientra nelle competenze della Provincia. La linea verde è relativa alla precedente delimitazione che terminava nei pressi di via Pesce (Cimitero) al Km 14 della SS 87).



Foto giugno 2006 – Il cippo del Km 17 della SS 87 nei pressi della TECNAL.

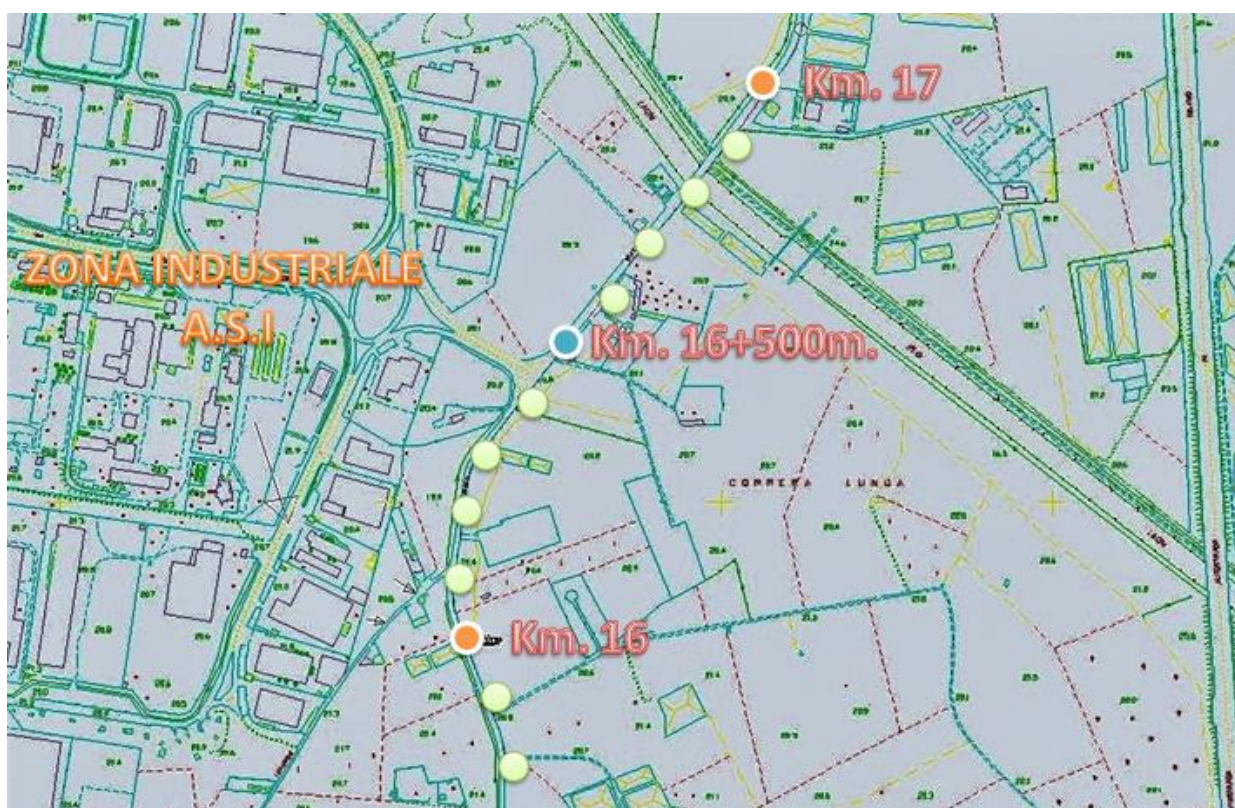


Foto giugno 2006 – Il cippo del Km 16 della SS 87, 100 m.
dopo il bivio di via Lavarone provenendo da Marcianise.



Foto Google 2012 – il Km 16 della SS 87.

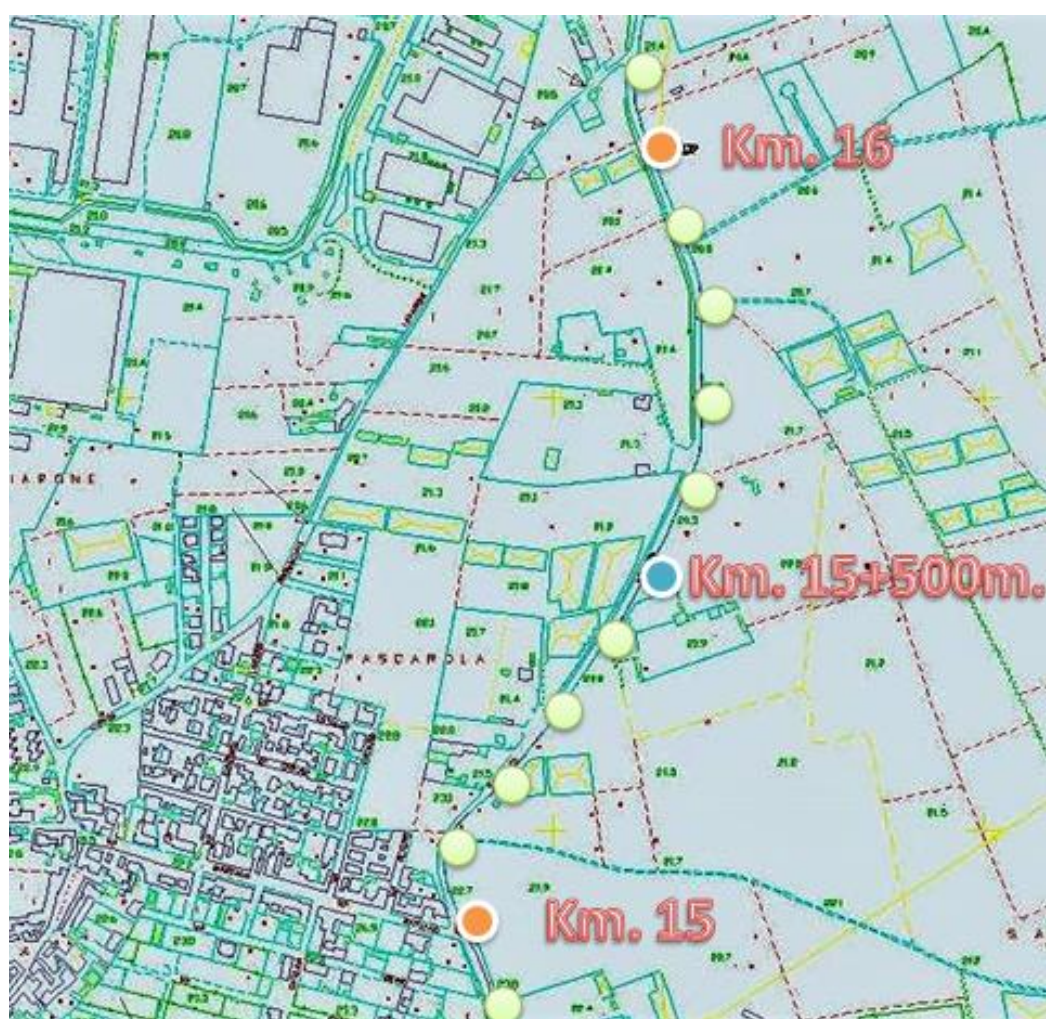




Foto giugno 2006 – Il punto del Km 15 della SS 87 nei pressi del bivio di via Marzano a Pascarola.

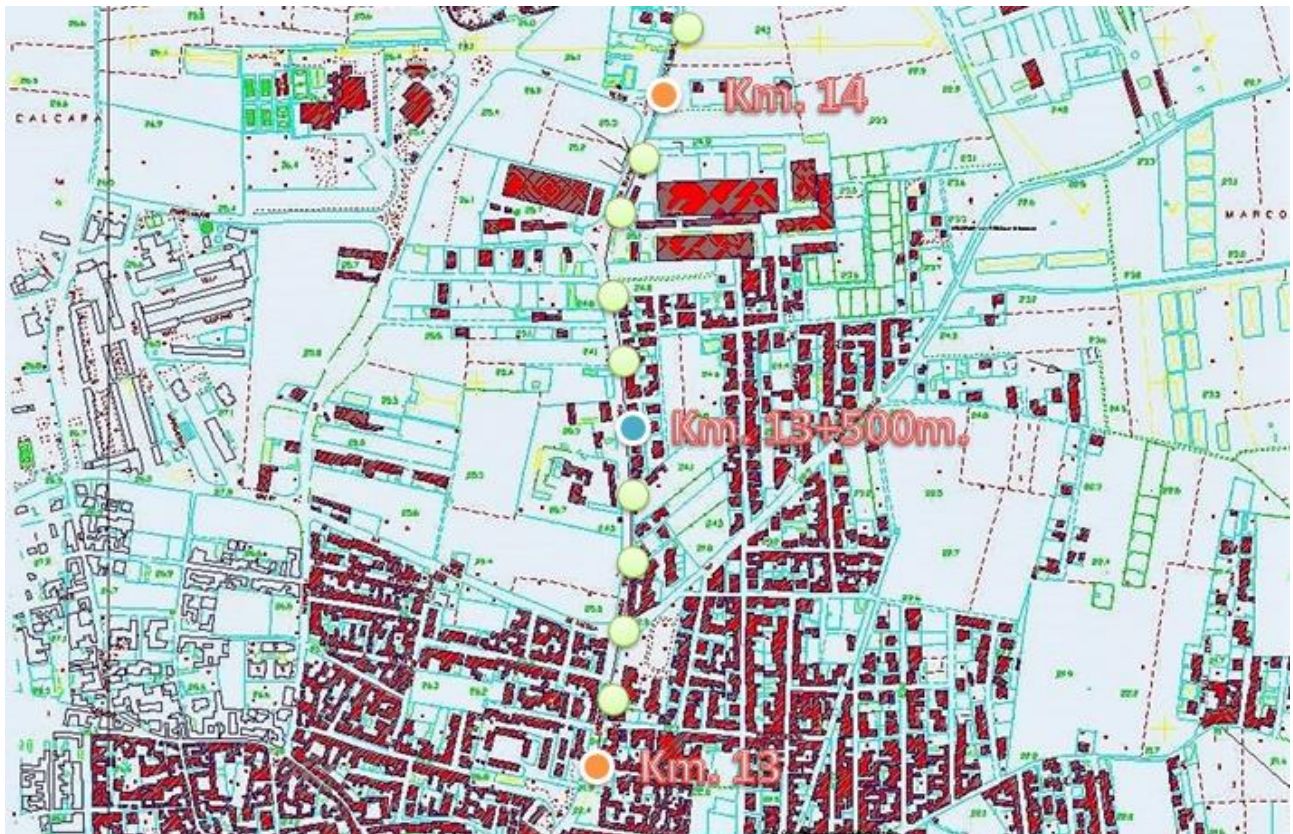




Foto giugno 2006 – Il punto del Km 14 della SS 87
nei pressi del bivio di via Pesce (che porta al Cimitero).



Foto Google Gennaio 2010 - La precedente delimitazione di Centro Abitato comprendeva le zone edificate fino al Km 14 della SS 87. Infatti, come si può notare da questo segnale, la SP 498 iniziava dal Km 14 della SS 87 e finiva al Km 18.



Stralcio della planimetria dell'IGM (Istituto Geografico Militare). Il Km 13 della SS 87.



Foto giugno 2006 – Il Km 13 della SS 87 al bivio di via Dei Caduti.



La linea rossa traccia il confine di Caivano con Cardito. La ex SS 87 si innestava in Caivano all'altezza dell'attuale incrocio fra il Corso Umberto, via San Paolo e via Donizetti al Km. 11+340m e si estendeva fino al confine con Marcianise al Km 17+920m per un totale di Km 6+580m (6.580 m.).

PagineBianche

cerca per nome cerca per numero **cerca per indirizzo**

cerca per indirizzo **TROVA**

CAP PEFISSO STRUMENTI DOCUMENTI E PROCEDURE NUMERI UTILI CURIOSITÀ PagineGialle

FIBRA INFOSTRADA FINO A **1 GIGABIT** AL SEC **19,95€** PER UN ANNO ATTIVAZIONE E MODEM INCLUSO **SOLO ONLINE** **SCOPRI DI PIÙ**

Hai cercato a **Caivano (NA) in Ex Ss87 Nc** stampa

tel: 081 8889300

[Maggiori informazioni](#)

4. **PPG INDUSTRIES ITALIA SRL** [f](#) [t](#) [m](#)

Ex Ss87 Nc - 80023 Caivano (NA) | [mappa](#)
tel: 081 8358111

5. **ROVETTA ACCIAI E METALLI S.P.A.** [f](#) [t](#) [m](#)

Strada Statale 87 KM. 16.430 - 80023 Caivano (NA) | [mappa](#)
tel: 081 8349769

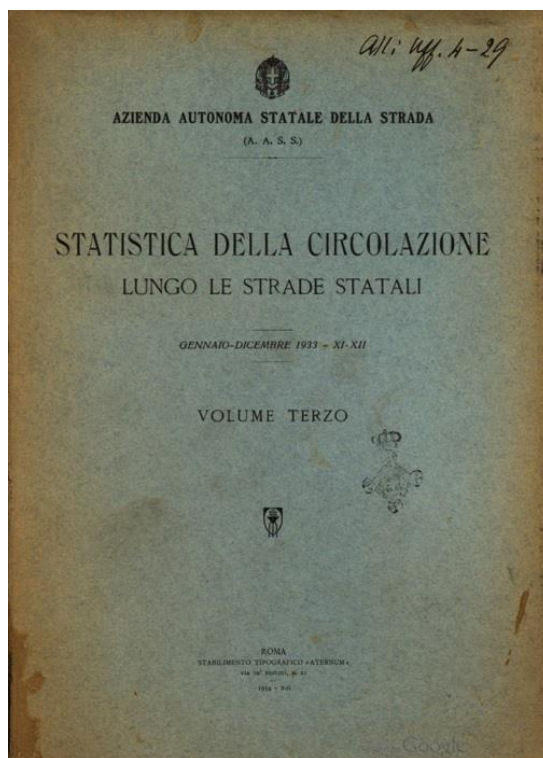
6. **SA.VE.DA. S.R.L.** [f](#) [t](#) [m](#)

Strada Statale 87 KM. 16.430 - 80023 Caivano (NA) | [mappa](#)
tel: 081 8360434

7. **TUBI S.P.A.** [f](#) [t](#) [m](#)

Strada Statale 87 KM. 16.460 - 80023 Caivano (NA) | [mappa](#)
tel: 081 5122891

Anche se la parte della strada fuori del centro abitato ha la denominazione di SP 498, le Pagine Bianche riportano ancora negli indirizzi dei fabbricati o industrie i Km della SS 87. Ad esempio, come ubicazione, Rovetta Acciai, SA.VE.DA srl e Tubi SPA sono riportati al Km 16.430-16.460 che corrisponde all'ingresso della Zona Industriale (A.S.I.) di Pascarola.



NUMERO E DENOMINAZIONE DELLA STRADA	SEZIONI STRADALI				TRAFFICO MEDIO NELLE 24 ORE DEI 21 GIORNI DI RILEVAMENTO		
	LOCALITÀ	Posti di osservazione e sezioni singolari	Progressive	Distanze parziali	(IN TONN.)		
					relativo ai veicoli con ruote gommate	relativo ai veicoli con ruote non gommate ed agli animali	
STRADA N. 87 SANNITICA	Termine della traversa di Napoli		3,863		(1.048)	(1.210)	(4.622)
	Napoli (prima del bivio per Villa Elisabetta)	A	4,590	0,967	1.048	1.210	4.622
	Dopo il bivio per Afragola	1	9,300	4,970	450	264	1.614
	Calvano	2	12,000	2,700	349	258	1.181
	Dopo il bivio Pescarola	3	14,700	2,700	317	854	1.471
	Ponte Carbonara (prima del primo bivio per Maddaloni)	4	17,940	3,240	314	238	1.376
	Caserta (Vitulone)	5	24,300	6,360	330	224	580
	Prima del bivio per Aldifreda	6	28,000	3,700	192	94	404
				9,800			

N. B. — Le cifre in grassetto delle ultime nove colonne tengono conto dei rilevamenti di tutti i posti di osservazione non esclusi quelli influenzati

Statistica sulla S.S.87 in territorio di Caivano della percorrenza di veicoli a ruote gommate, non gommate ed agli animali da gennaio a dicembre del 1933 - Prima Parte.

VOLUMI PARZIALI DEL TRAFFICO NELLE VARIE TRATTE STRADALI				VOLUMI COMPLESSIVI DI TRAF- FICO RELATIVI ALLA CIRCOLA- ZIONE DEI SOLI AUTOCARRI CON O SENZA RIMORCHIO			INTENSITÀ UNITARIE MEDIE PER KM., E NELLE 24 ORE, DEL TRAFFICO RELATIVO AI SOLI AUTOCARRI CON O SENZA RI- MORCHIO			INTENSITÀ UNITARIE MEDIE PER KM., E NELLE 24 ORE, DEL TRAFFICO TOTALE			Annotazioni
(IN TONN. - KM.)				(IN MIGLIAIA DI TONN. - KM.)			(IN TONN.)			(IN TONN.)			
relativi ai veicoli con ruote gommate		relativi ai veicoli con ruote non gommate ed agli animali	TOTALI	fra i limiti provinciali	fra i limiti comparti- mentali	fra l'origine ed il termine della strada	fra i limiti provinciali	fra i limiti comparti- mentali	fra l'origine ed il termine della strada	fra i limiti provinciali	fra i limiti comparti- mentali	fra l'origine ed il termine della strada	
Autobus Automobili Motocar- rozette Motocic- Cicli	Autocarri con o senza rimorchio												
1.013	1.170	4.409	6.652										
3.723	8.663	15.496	22.882										
1.079	705	3.773	5.557										
899	799	3.580	5.278										
1.022	927	4.612	6.561										
2.048	1.469	6.220	9.737										
966	588	1.820	3.874										
1.335	549	6.966	8.850										

da traffico locale; quelle corrispondenti in carattere tondo prescindono da tali singolari posti di rilevamento.

Seconda parte.

NUMERO E DENOMINAZIONE DELLA STRADA	SEZIONI STRADALI				TRAFFICO MEDIO NELLE 24 ORE DEI 21 GIORNI DI RILEVAMENTO		
	LOCALITÀ	Posti di osservazione e sezioni singolari	Progressive	Distanze parziali	(IN TONN.)		
					relativo ai veicoli con ruote gommate	relativo ai veicoli con ruote non gommate ed agli animali	
<i>Segue: Strada n. 87</i>	Ponte di Annibale	7	87,300		95	24	1.094
		Conf. Prov.	41,664	4,864	(84)	(39)	(755)
	Presso Caiazzo	8	47,500	5,886	69	60	902
				12,050			
	Ponte presso Amorosi	9	59,550	7,810	45	80	301
	Prima del bivio per Benevento	10	67,860	2,940	106	108	683
	Dopo Castelvenere	11	70,800	15,252	82	78	557
	Casa cantoniera dopo San Lupo	12	85,552	28,264	43	54	198
	Casa cantoniera dopo Sassinoro	13	108,816	2,346	87	36	146
		Conf. Prov.	111,162	12,458	(43)	(46)	(158)
	Vinchiatura (sottopassaggio ferro- viario)	14	123,620	16,660	78	100	220
	Campobasso (Porta Napoli)	B	140,280	8,920	248	890	496
	Campobasso (Tiro a Segno)	C	144,200	17,824	290	442	534
	Stazione di Ripabottoni	15	162,024	84,276	91	120	90
	Stazione di Larino	16	196,300	21,200	279	188	584
	Stazione di Guglionesi	17	217,500	5,140	118	406	338
	Innesto con la s. s. n. 16 presso Termoli	Termine della strada	222,640		(118)	(406)	(338)

N. B. — Le cifre in grassetto delle ultime nove colonne tengono conto dei rilevamenti di tutti i posti di osservazione non esclusi quelli influenzati

Traffico nelle altre parti della S.S. 87.

I Regi Lagni (fiume Clanio)

Ludovico Migliaccio

(con l'aiuto di Giacinto Libertini per la lapide sul ponte dell'Epitaffio)

Il fiume *Clanius* detto anche *Laneus*, e poi Regi Lagni, scorre a circa Km 4,00 dal centro abitato costituendo quasi un arco di cerchio fra Ponte del Terreno e Ponte Epitaffio che sembra abbracciare Caivano. Il posto da dove era possibile raggiungere agevolmente le «ripe» (rive, sponde) fino agli anni 60 era Ponte Carbonara detto *buordo* (bordo) dove attraverso un sentiero sul versante orientale alla SS 87 nei pressi della Casetta della Bonifica al confine con Marcianise, percorrendo un rapido pendio si raggiungeva il corso d'acqua limpido e cristallino. In quegli anni nel fiume si trovavano i *zamparielli*, gamberetti piccolissimi di fiume buoni per le zeppoline di pastella e le rane e dove i più avventurosi d'estate si facevano il bagno, lasciando qualcuno sopra lo stradone a guardare le biciclette. Oggi nel fiume si sversa di tutto e in alcune occasioni si son viste galleggiare carcasse di animali morti.

Mi viene in mente la poesia di Gabriele D'Annunzio «la belletta»:

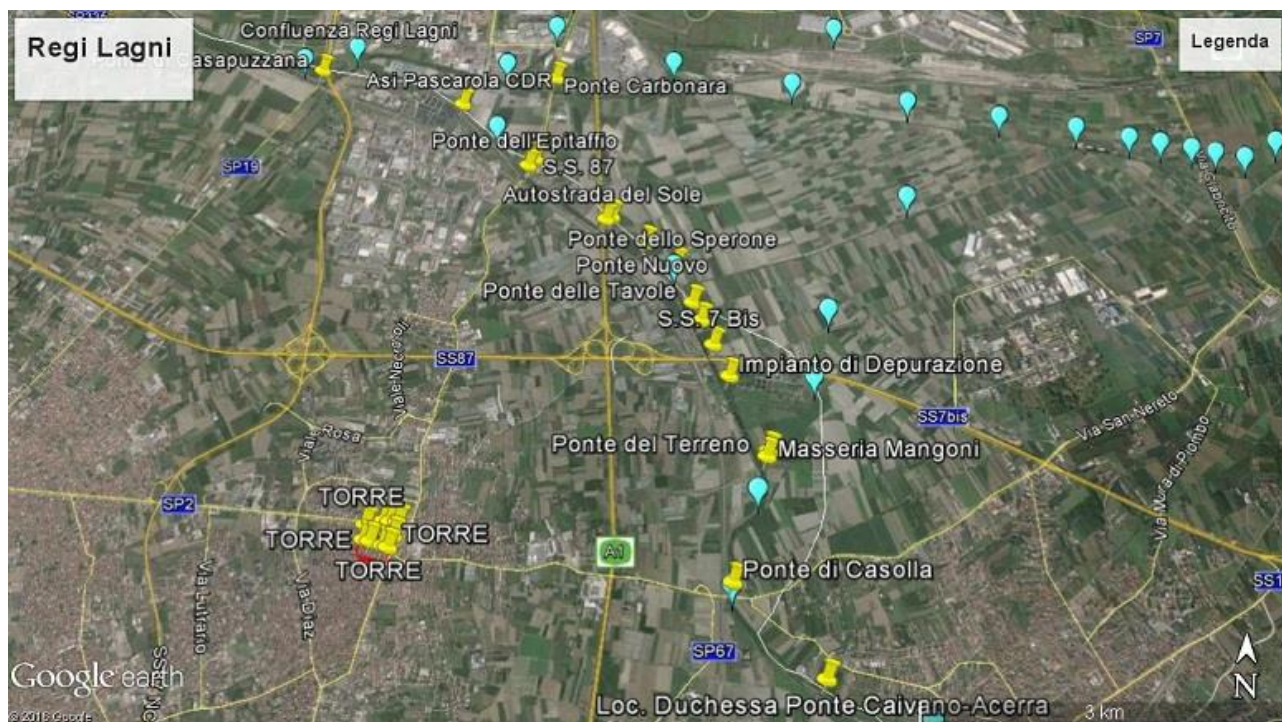
Nella belletta i giunchi hanno l'odore
delle persiche mézze e delle rose
passe, del miele guasto e della morte.
Or tutta la palude è come un fiore
lutulento che il sol d'agosto cuoce,
con non so che dolcigna afa di morte.
Ammutisce la rana, se m'appresso.
Le bolle d'aria salgono in silenzio.

ANALISI TESTUALE

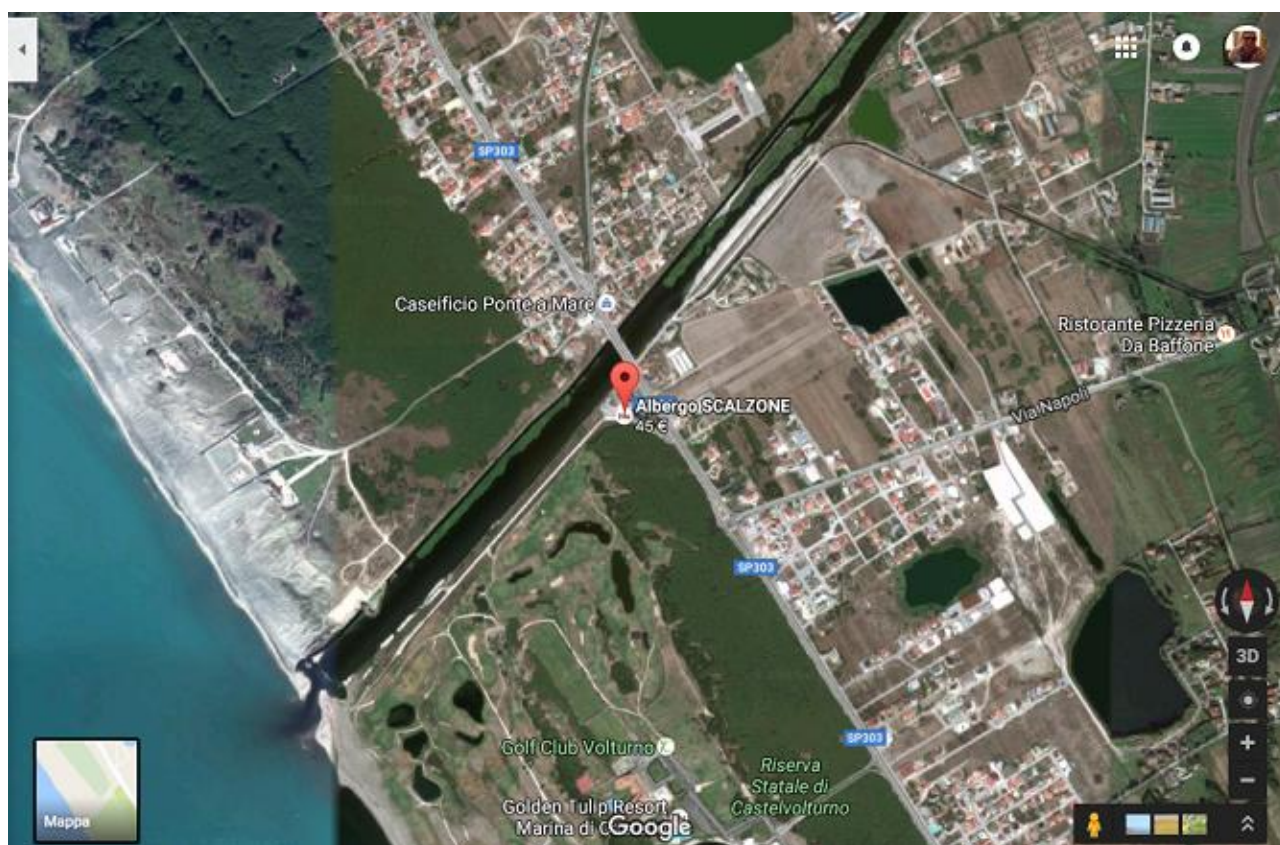
Il madrigale fa parte della raccolta *Alcyone* di D'Annunzio, a sua volta parte delle *Laudi*. Tutte le poesie sono ambientate nel periodo estivo e “Nella belletta” non fa eccezioni. Lo spunto è offerto dall'osservazione di una palude che trasmette al poeta sensazioni di disfacimento e di morte. D'Annunzio, esponente dell'Estetismo, crede che tutto nella vita sia bello, persino il momento ultimo dell'esistenza ovvero la morte. Il poeta crea davanti a noi una palude sia con delle sensazioni che noi avvertiamo leggendo, sia con degli efficacissimi “effetti sonori”, in cui anche il silenzio finale va catalogato. Ci sembra quasi di sentirlo su di noi quel silenzio.

Dal sito <http://balbruno.altervista.org/index-794.html>

Attualmente le acque dei Regi Lagni vengono depurate da 5 impianti: Acerra, Foce R. Lagni (Villa Literno), Napoli Nord (Orta di Atella), Area Nolana ed Area Casertana (Marcianise). Il Tratto di Caivano dei Regi Lagni ne ha uno a monte che è quello cosiddetto di Acerra che si trova in territorio di Caivano al confine con Acerra (Di Più Di) ed uno a valle al confine con il Comune di Orta di Atella di fronte al CDR sull'altro lato della strada denominata Ex SS 87. La domanda quindi che ci si pone è chi inquina il nostro fiume? Le tre possibili ipotesi dovrebbero essere: o siamo noi stessi che inquiniamo, o i depuratori non riescono nel loro intento oppure la combinazione dell'una e dell'altra. Un bel trilemma!



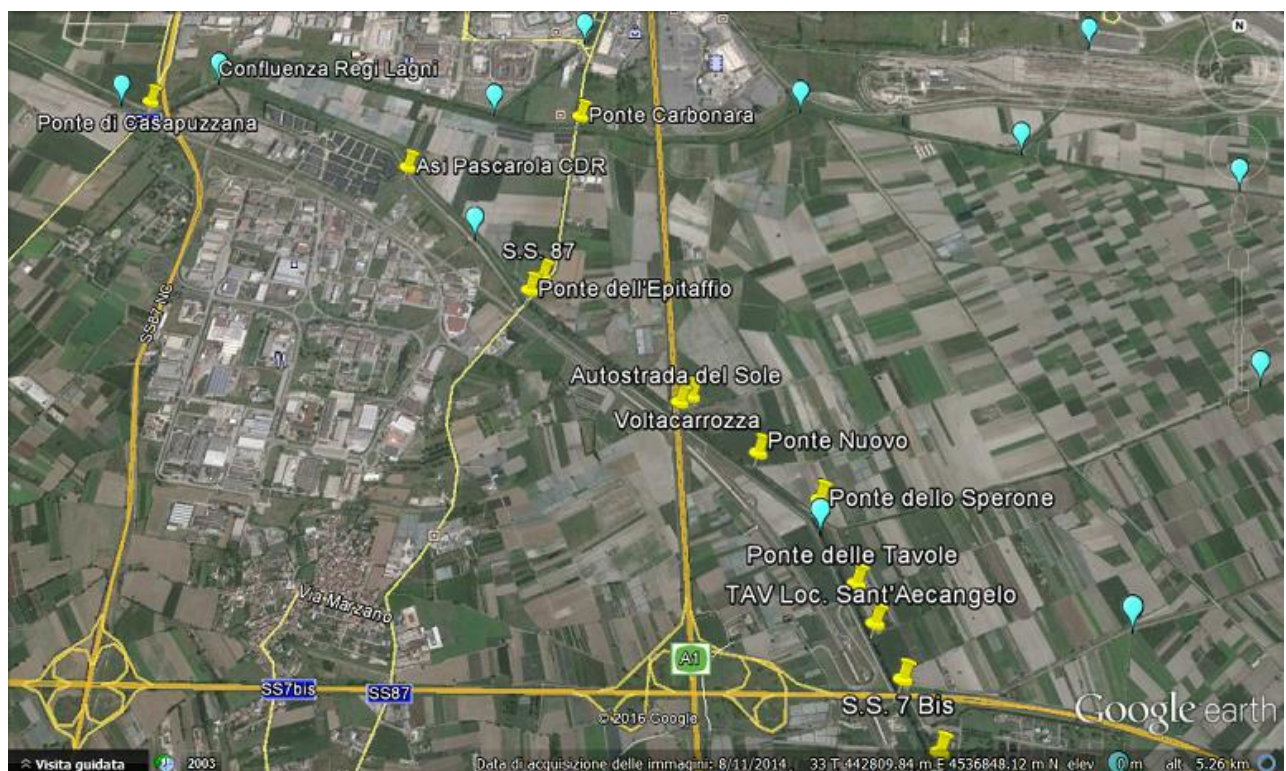
Il percorso dei Regi Lagni è indicato dai segnali azzurri,
mentre i ponti sono indicati dai segnaposti gialli.



Dal seicento la foce a Castelvolturno è nei pressi dell'Albergo Scalzone.
Prima la foce era nel lago Patria, da cui poi sboccava nel mare.



La foce vista dalla Domiziana.



Planimetria di dettaglio nella zona a nord di Caivano.



Comune di Orta di Atella - Ponte di Casapuzzano a circa 31 Km dalla foce.



Ponte Carbonara sulla SP 498 (ex SS 87) al confine con Marcianise.



Ponte dell'Epitaffio (*ponte 'e pataffio*) della SP 498 nei pressi della Zona ASI. In passato qui vi era una lapide, riportata da Lanna senior, che fu poi trafugata nel corso della II Guerra Mondiale.

Si riporta qui il testo della lapide, come trascritta dal Lanna, e subito dopo la traduzione:

PHILIPPO III. REGE
 D. PETRUS FERNANDUS¹ DE CASTRO LEMENS. COM. PROR.
 PIGRAS AQUAS EXUBERANTESQUE
 PERQUE AGROS ET SATA STAGNANTES
 ALTIUS EFFOSSA HUMO DIRECTOQUE ALVEO² MIL. PASS. XXX
 DIVEXITAS LOCI PRONAS AGIT
 QUARUM³ DECURSU
 PULSA FAMES STATUTA SATURITAS AC PRAESTITA NEAPOLI PERENNITAS
 CUI POST HAC ANNONAM
 MODO AQUIS ITER SERVIAT⁴ EXPEDITUM
 CAMPANIA ABUNDE SUFFICIET
 ANNO 1616

Per il Re Filippo III
 il viceré D. Pietro Fernando de Castro conte di Lemos

¹ Nota del Lanna: "Il Cognome del Viceré letto in questo marmo diversamente da quello, che si legge nel primo e nel terzo; la qualità stessa della pietra, e l'anno segnato in fine della presente in cifre arabe, mentre nelle altre è segnato in cifre Romane farebbe dubitare della sua veracità; e potrebbe anche supporre che sia posta in epoca posteriore. Il Caporale però giustamente pensa che rotta la tavola primitiva, sia stata apposta la presente con le dette variazioni. Penso anch'io così; tantopiù che la Iscrizione che si legge oggi sul ponte non risponde perfettamente a quella registrata dal Parrino. Ha potuto perciò succedere che nel formarsi la nuova dovendosi sostituire qualche parola non intelligibile su frantumi del marmo sia stata sostituita da altra."

² Nota del Lanna: "Il Parrino legge: *sulco*."

³ Nota del Lanna: "Legge: *aquarum*."

⁴ Nota del Lanna: "Legge: *servet*."

le acque pigre e in eccesso
 e stagnanti per i campi e le terre seminate,
 scavato più profondamente il terreno e modificato l'alveo per trentamila passi,
 regolò le inclinazioni tortuose del luogo
 per il decorso delle acque
 l'allontanata indigenza la stabilita abbondanza e garantita perennità per Napoli
 per cui dopo ciò ora
 il decorso libero dell'acqua serve la produzione del raccolto
 la Campania sia largamente sufficiente
 Nell'anno 1616



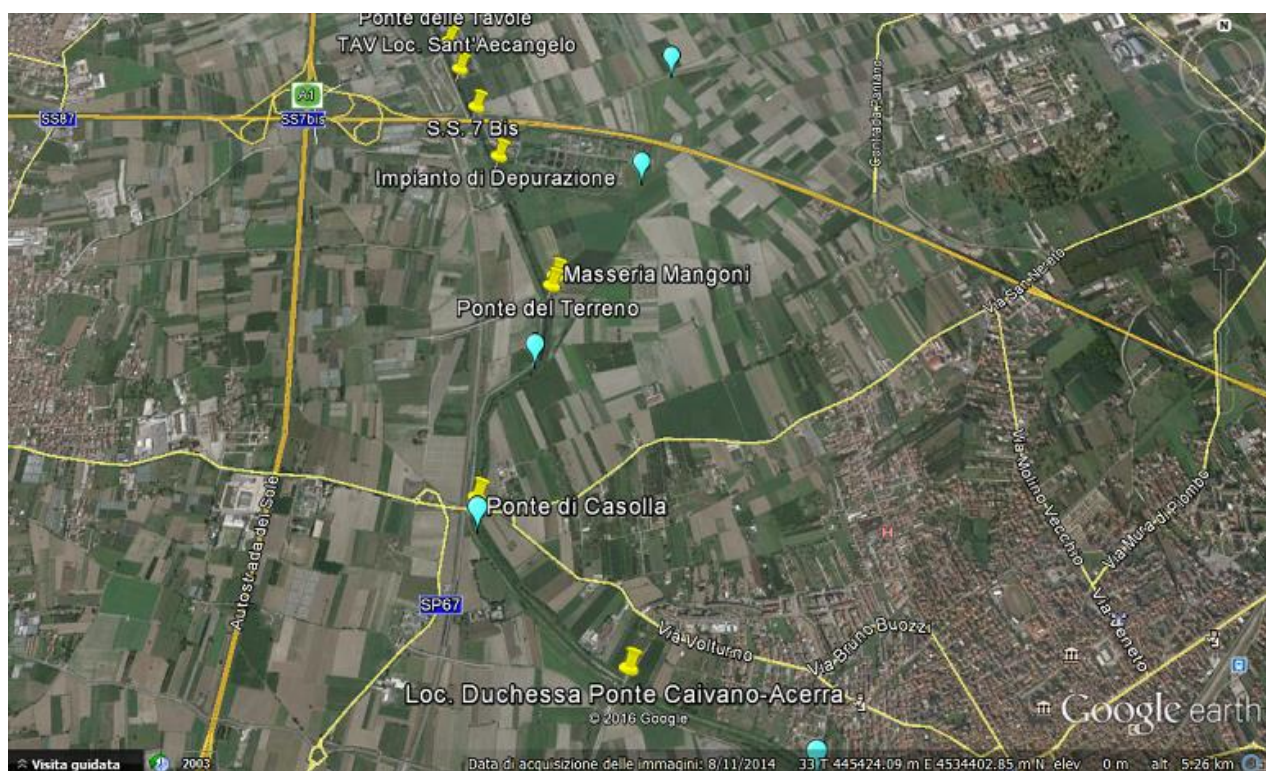
Il Ponte Nuovo.



Il Ponte dello Sperone.



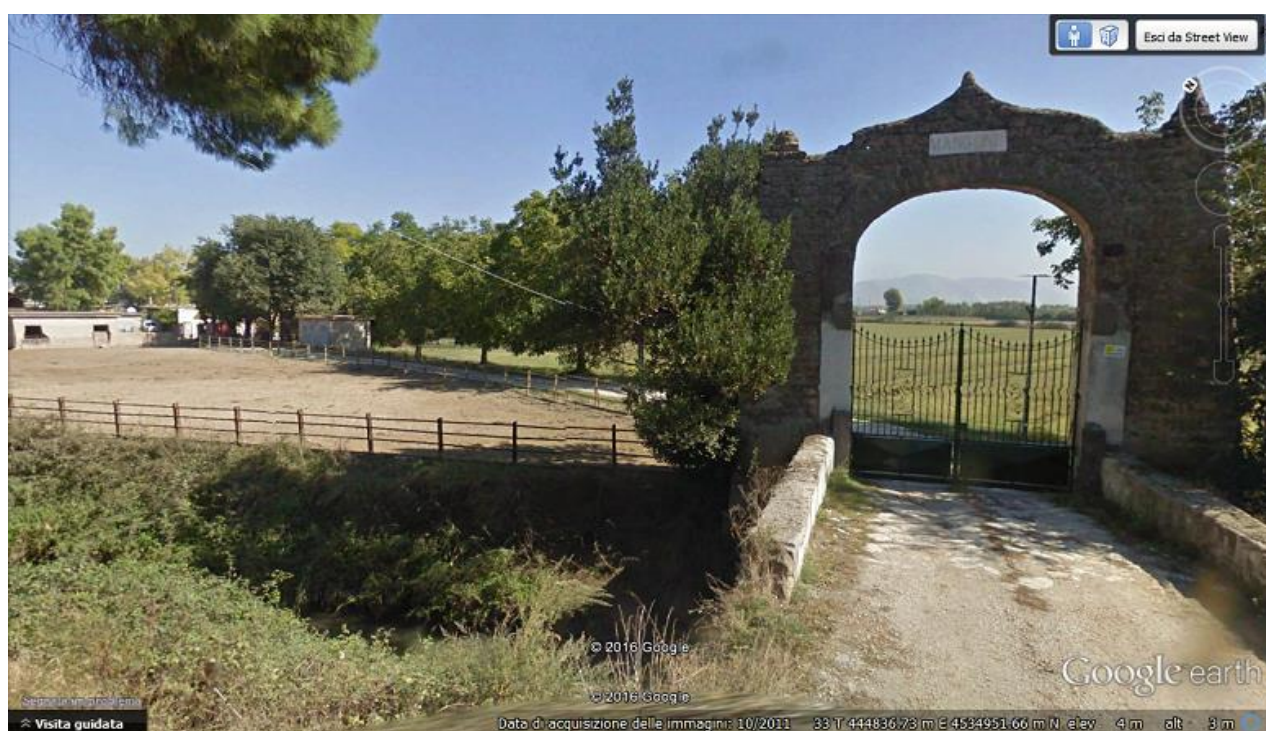
Il Ponte delle Tavole.



Planimetria di dettaglio del tracciato nella parte ad est di Caivano.



Ponte del Terreno – Masseria Mangoni.



Masseria Mangoni dove fino a qualche anno fa vi era un allevamento di bufale.



Ponte di Casolla sui Regi Lagni sulla Strada Caivano–Acerra rimasto isolato dopo la costruzione del ponte sul binario TAV.



Strada Caivano Acerra, cavalcavia sul binario TAV che ha sostituito il Ponte di Casolla.

Il canale Mastrantonio (canale secondario di scolo dei Regi Lagni) che scorre nel comune di Caivano, in un primo momento fu omesso dall'elenco delle acque pubbliche della Provincia di Napoli approvato con Regio Decreto 7 maggio 1899, successivamente con decreto del Duca

Tommaso di Savoia del 27 agosto 1916, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia n. 206 del 1° settembre 1916, venne inserito in un elenco suppletivo e allegato al decreto luogotenenziale.



Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1916
Roma — Venerdì, 1° settembre
Numero 206

DIREZIONE
 Roma, Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 1131

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
 Roma, Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 79-67

PREZZI

Abbonamenti al primo prezzo: L. 300 — semestrale L. 150 — trimestrale L. 75 — annuo L. 300

Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.

Per gli abbonamenti al primo prezzo l'Amministrazione e gli Uffici postali sono tenuti al conto di ogni anno.

Un numero separato in Roma cost. 10 — nel Regno cost. 15 — arretrato in Roma cost. 20 — nel Regno cost. 25 — all'Estero cost. 35

Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionalmente.

CONDIZIONI

Atti giudiziali L. 0.50 (per ogni linea e spazio di 1000)

Atti amministrativi L. 0.25

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla

Amministrazione della Gazzetta.

Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedere la avvertenza in testa al foglio degli annunci.

5186

GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA

e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 ottobre 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — RAINERI — DE NAVA —
CARCANO — MEDA — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: SACCHI.

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA

Luogotenente Generale di Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto 7 maggio 1899, registrato alla Corte dei conti il 14 successivo, al registro 207, foglio 261, col quale fu approvato l'elenco delle acque pubbliche della provincia di Napoli;

Ritenuto che in tale elenco fu omissa il canale Mastrantonio, che scorre in comune di Caivano;

Visto l'elenco suppletivo a tal fine compilato dal Ministero dei lavori pubblici;

Ritenuto che tale elenco venne pubblicato, a norma degli articoli 25 della legge 10 agosto 1884, n. 2644,

sulle derivazioni di acque pubbliche, e 39 del relativo regolamento 26 novembre 1893, n. 710;

Che sull'elenco suppletivo il Consiglio provinciale di Napoli con deliberazione 24 novembre 1911 ha espresso parere contrario, mentre ha dato parere favorevole il Ministero delle finanze con nota 6 marzo 1916, numero 1813;

Ritenuto che l'opposizione del Consiglio provinciale di Napoli è infondata non avendo esso Consiglio addotto sostanziali ragioni a sostegno della sua opposizione;

Udito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Respinta l'opposizione del Consiglio provinciale di Napoli, è approvato l'elenco suppletivo delle acque pubbliche in provincia di Napoli, quale risulta dallo unito esemplare, vistato, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

Il medesimo ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 27 agosto 1916.

TOMASO DI SAVOIA.

BONOMI.

Ministero dei lavori pubblici

ELENCO suppletivo delle acque pubbliche l'uso delle quali deve essere concesso in base alla legge 10 agosto 1884 per le derivazioni di acque pubbliche

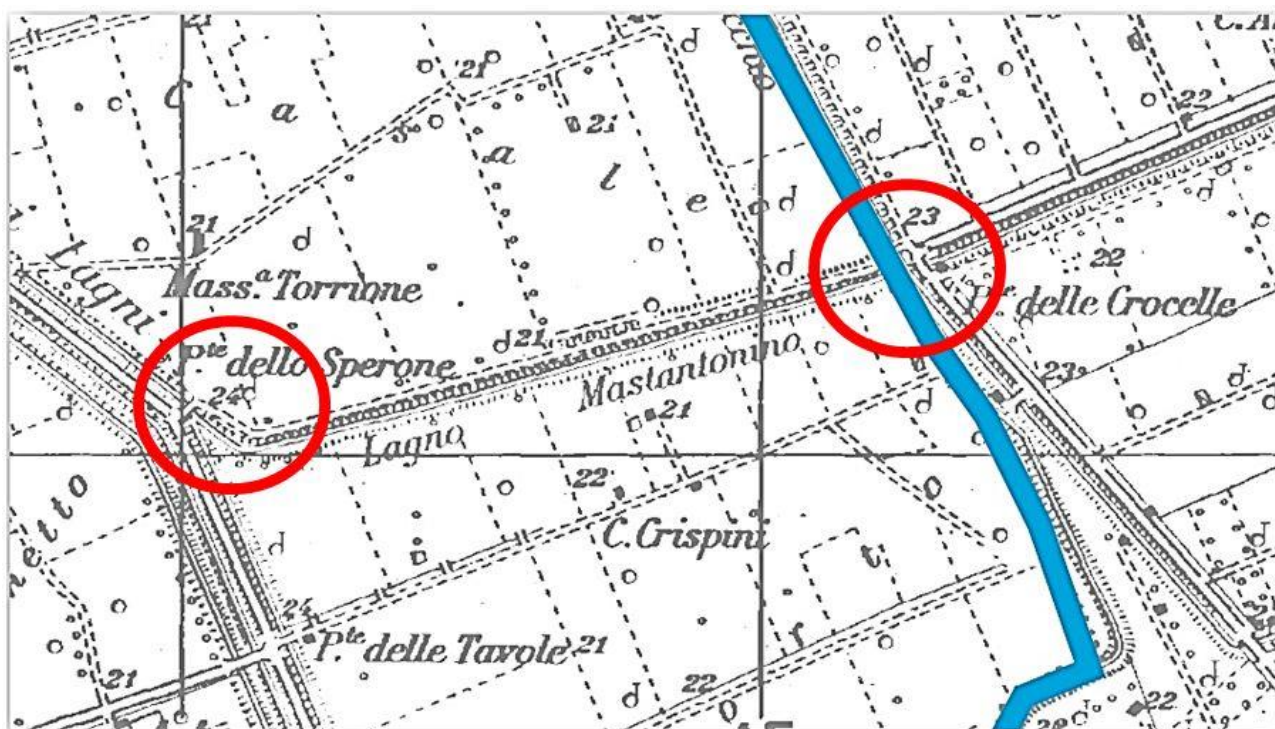
PROVINCIA DI NAPOLI

N. B. — Nella 2^a colonna l'indicazione fiume, torrente, botro, vallone ecc., non si riferisce alla natura dei corsi d'acqua, ma sibbene alla qualifica colla quale sono conosciuti nella località.
Comunque determinato, il limite fino al quale si è dichiarato pubblico il corso d'acqua, indicato nella colonna 5, dev'essere sempre ritenere esteso superiormente fino alla presa d'acqua dell'ultimo opificio a monte.

N. d'ordine 1	DENOMINAZIONE (da valle verso monte) 2	FOCE o sbocco 3	COMUNI toccati o attraversati 4	LIMITI entro i quali si ritiene pubblico il corso d'acqua 5	ANNOTAZIONI 6
	Canale Mastrantonio (canale secondario di secolo della bonifica dei Regi Lagni)	Canale Vecchio, volgarmente detto Varcone	Caivano	Dallo sbocco al contro fosso destro dell'alveo princi- pale dei Regi Lagni	

Visto, d'ordine di Sua Altezza Reale
il Luogotenente Generale di Sua Maestà il Re:

Il ministro dei lavori pubblici
BONOMI



Dalle caratteristiche descritte nel prospetto allegato al decreto e dallo stesso nome, detto canale Mastrantonio corrisponde a quello indicato nelle mappe di Caivano come Lagno Mastantonino che va dal Ponte dello Sperone in territorio di Caivano al ponte delle Crocelle al confine con il territorio di Acerra.



La freccia indica il Ponte dello Sperone, inizio del lagno Mastantonino che si immette nel controfosso a destra rispetto al Nord dei Regi Lagni.



La freccia indica il controfosso a destra dei Regi Lagni.



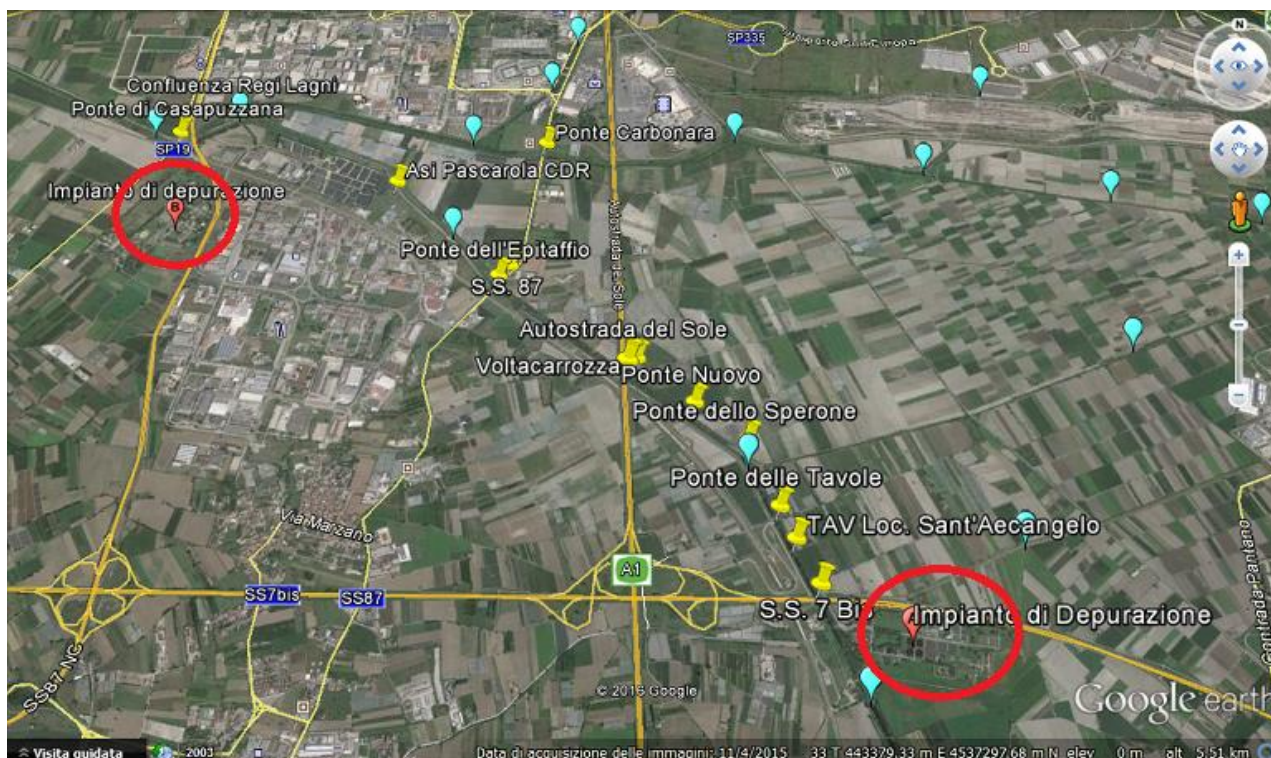
Stradone che costeggia il lago Mastantonino in direzione del Ponte delle Crocelle.



Lo stradone in prossimità del Ponte delle Crocelle.



Ponte delle Crocelle lato Acerra.



I due depuratori.

La presentazione fin qui eseguita venne da me inviata in anteprima via mail ad un amico ingegnere di Caivano che risiede e lavora a Parma per avere un suo giudizio. Il dott. Ing. Antonio Diblasi con una mail, che io riporto integralmente nelle pagine successive, ci rende compartecipi di fatti inediti suggestivi, pittoreschi e tecnologici legati all'attività dello zio Luigi che era dipendente del Genio Civile con la qualifica di Sorvegliante Idraulico Capo e con lui collaboravano cinque sorveglianti semplici che quotidianamente ispezionavano l'intero corso dei Regi Lagni sostando nella casetta ora rudere nei pressi di Ponte Carbonara da me indicata della bonifica.

Ciao Ludovico,

ti leggo sempre con piacere, ma in questo caso con un piacere immenso perché mio zio Luigi, che tu hai conosciuto quando era già in pensione, era dipendente del Genio Civile di Caserta (all'epoca era una emanazione del Ministero dei LL.PP.) con la qualifica di Sorvegliante Idraulico Capo e con lui collaboravano 5 sorveglianti semplici che quotidianamente ispezionavano l'intero corso dei Regi Lagni.

Appena possibile cerco una vecchia foto di zio Luigi ritratto fuori al Casello cioè quel rudere che è ripreso nella foto n. 9 del tuo allegato (Ponte Carbonara). Il Casello era l'ufficio dei Sorveglianti Idraulici e mio zio quando è andato in pensione era rimasto l'unico sorvegliante in quanto i suoi sottoposti più anziani di lui erano già stati collocati in pensione, e con suo grande rammarico non riuscì a consegnare le chiavi di quello che era stato il suo ufficio per una vita a nessuno. Sì, nessuno volle prendersi la responsabilità di accettare le chiavi di quel Casello; perché in quel tempo si stava realizzando il passaggio alla Regione, e, secondo i soliti nostri sapientoni, alla regione passavano i dipendenti e non un immobile eretto su Demanio Statale. È quindi così spiegato il degrado e l'abbandono tristemente documentati dalla foto n. 9 del tuo allegato.

Zio Luigi aveva anche l'incarico da parte del Servizio Idrografico (all'epoca presso il Provveditorato LL.PP. di Napoli) di sorvegliare, mantenere e trasmettere i dati rilevati dalle due stazioni idrometriche poste a Ponte Epitaffio e Ponte Carbonara.

Questi dati poi venivano riportati negli Annali Idrologici, documenti pubblici e consultabili per studi statistici di Ingegneria Idraulica, infatti le portate dei Regi Lagni essendo direttamente

correlate agli eventi di pioggia e agli apporti sorgentizi del bacino idrografico, consentivano, mediante un accorto studio statistico di determinare le portate di massima su cui dimensionare le fognature di tutti i comuni dell'intero bacino a nord di Napoli. Ma in verità, quasi tutti i professionisti incaricati dai Comuni erano degli enormi ignoranti in Ingegneria Idraulica e progettavano affidandosi a delle regole empiriche riportate su qualche manuale e neppure sapevano dell'esistenza dell'utilità degli Annali Idrologici. Prova ne è l'efficienza della rete fognaria di Caivano e dei comuni limitrofi che puntualmente si allagano per un solo acquazzone.

Per il buon funzionamento di queste due stazioni idrografiche, che praticamente misuravano il tirante d'acqua (altezza della vena d'acqua) 24h su 24 per tutto l'anno, era necessario che le sezioni dei canali fossero sempre quelle assunte di riferimento e pertanto bisognava tenere sotto controllo ogni piccola modifica delle sezioni (crescita di erbe infestanti che riducevano il raggio idraulico peggiorando le resistenze al moto, scoscendimenti delle sponde che potevano innescarsi a seguito delle incursioni delle greggi di pecore che i pecorari di Pascarola e di Marcianise portavano a pascolare sulle ripe dove cresceva un'erba sempre fresca (la famosa n'zalata e pucchiacchielli che era una prelibatezza) che migliorava la qualità del latte degli ovini.

Per controllare la sezione mio zio era stato addestrato ad usare un livello ottico, e lui scrupolosamente faceva questi controlli strumentali appena notava una qualche modificazione. Non mi dilungo ulteriormente, ma se sei interessato si potrebbe approfondire il discorso in parecchi modi, sicuramente, tutti molto interessanti.

Scusami se non ti ho risposto subito. In questo periodo sono molto preso non solo dal lavoro di sempre, ma anche dal fatto che sto mettendo in ordine tutto il materiale che ho utilizzato in diverse mie conferenze sui nuovi Standards per l'Estimo che darà corpo ad un mio libro dal titolo "Metodi Matematici per l'Estimo" Ti invio in allegato le prime pagine, se poi dovessi sentirti interessato ti invierò il resto.

Con la stima e l'affetto di sempre

Tonino Diblasi



Luigi Angelino con la mitica Motoguzzi mentre ispezionava le ripe
(foto fornita dal nipote Antonio Diblasi).



Una foto di Luigi Angelino negli anni cinquanta fuori al casello sui regi lagni
(foto fornita dal nipote Antonio Diblasi).



Il casello sui Regi Lagni, fu successivamente trasformato in casotto ANAS e poi abbandonato.
Così si presentava in una foto del 2010.



Lo stesso ex-casello in un'altra foto del 2019.



Luigi Angelino abitava in via Marconi.

Dal Film documentario «Degrado Ambientale» di Luigi Alberini (1999):



Le balle di pezze se non vengono incendiate (Terra dei Fuochi) vengono scaricate nei Regi Lagni.



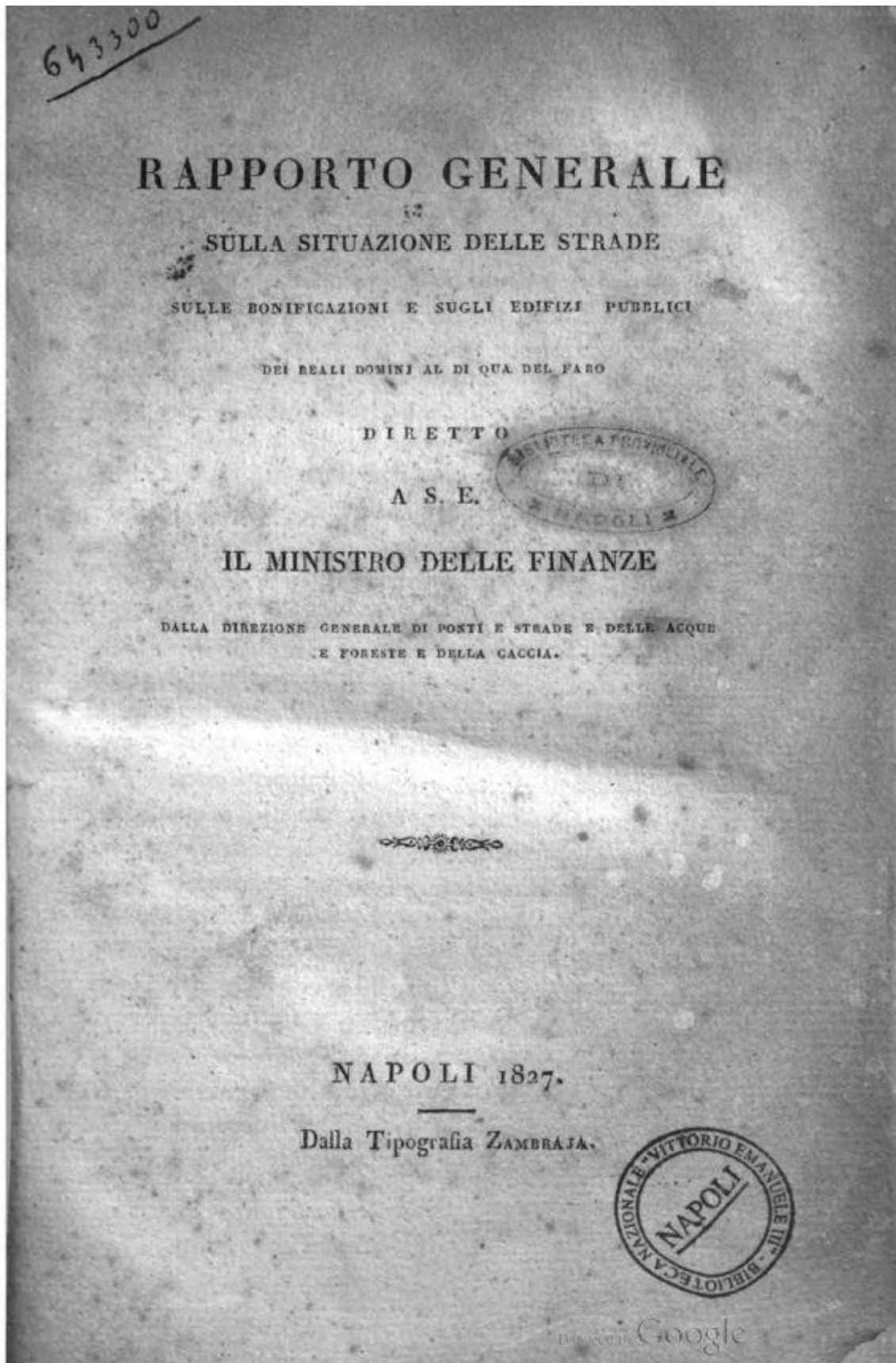
Altro materiale chiuso in involucri.



Confluenza di collettori fognari nei regi Lagni.

Relazione del 1827 sui Regi Lagni

Ludovico Migliaccio



CAPITOLO III.

Bonificazioni.

ARTICOLO I.

Regj Lagni.

Dopo le lunghe calamità alle quali soggiacque il regno, il famoso fiume Clanio che al dir di Strabone era navigabile a traverso dell' ampio bacino della Campagna felice, era divenuto sozzo e limaccioso, e serpeggiandovi con corso irregolare dava alimento ad estesi stagni e paludi che rendevano inabitabile la parte la più ubertosa di Terra di Lavoro. In un' iscrizione del 1616 esistente sul ponte a Carbonara nella strada di Caserta, si rapporta che il Vicerè Conte di Lemos con canali diretti e profondi della lunghezza di 30 mila passi diede scolo alle acque che lentamente fluivano e che traboccando per le campagne vi restavano stagnanti; e che messe a coltura quelle terre, esse in abbondanza apprestarono vettovaglie alla città di Napoli. In un' altra iscrizione dell' anno stesso sul ponte a Selice nella strada da Aversa a Capua si ricorda che lo stesso Vicerè fece scavar più profondi, raddrizzò e congiunse ai nuovi gli antichi canali tortuosi e colmati dalle alluvioni, i quali nell' escrescenze inondavano i terreni coltivati; e che col nuovo alveo ai medesimi avendo dato foce al mare, la vasta palude si

vide ricoperta di biade che apportarono l'abbondanza alla città di Napoli. In fine in un epitaffio situato sul ponte innanzi all'osteria del Gaudello si legge che il conte di Lemos con canali diretti ai Lagni diede scolo alle acque delle sorgive di Calabricito e di Mosito, le quali avevano devastato tutta quella contrada con le alluvioni, con le pestifere esalazioni e colla sterilità, e che prosciugati così quegli stagni restituì a florida coltura quelle campagne, che per lungo tempo erano rimaste deserte ed insalvaticchite e vi fece risorgere l'amenità della Campagna felice.

Questi canali che con tanta gloria del conte di Lemos valsero a bonificare la parte la più bella e la più ubertosa di Terra di Lavoro, in tutt'i tempi han formato un particolar oggetto delle cure del Governo; poichè dalla loro buona conservazione dipendeva quella della bonificazione ottenuta con tanto successo. Provvidi regolamenti furon dati, proporzionati fondi furono assegnati per dote di quelle opere e la vigilanza, la direzione dei lavori e l'amministrazione dei fondi furono confidate ad una Giunta. Dopo l'istituzione della Direzione Generale di Ponti e Strade, essa cui per istituto si apparteneva, fu incaricata della cura e della direzione dei regj Lagni, ed incamerati nel regio erario i fondi speciali che vi erano addetti, tutte le spese bisognevoli ora sono a carico della real tesoreria generale.

Il corso principale dei Lagni prende origine dalle vicinanze di Nola e si distende fino al mare presso il lago di Patria. Fino al di là dei Molini di Cardi-

tello con giudizioso accorgimento il canale maestro è fiancheggiato da due altri canali minori paralleli, che sono destinati a ricevere gli scoli delle adjacenti campagne. In questi canali minori vanno a sboccare molti altri che raccolgono le acque dei torrenti che discendono dai monti che fan corona al bacino.

La bonificazione consistendo nel dare libero scolo alle acque che s' immettono nei Lagni, tutte le cure debbonsi rivolgere non solamente alla buona conservazione di quei canali, ma molto più nel rimuovere le cause che possono danneggiarli o colmarli. Or siccome dai monti di Caserta fino a quello di Somma in tutto quello esteso contorno le acque delle piogge si scaricano nel corso dei Lagni, così si scorge di qual importanza sia per la conservazione della bonificazione dell' ampio bacino di Terra di Lavoro la cura di mantener salde e rivestite di alberi tutte le gronde dei monti che versano le acque nel bacino. Per la sconsigliata avidità di mettere a coltura quei monti, già si veggono discendere da essi furiosi torrenti che menano innanzi copiosissime alluvioni. Continuando questi disordini, di anno in anno le alluvioni si protraggono innanzi, finchè non giugnano in tanta copia ai Lagni da colmarli ad ogni dirotta pioggia. Ciò avvenendo le terre basse prosciugate ritornerebbero ad essere stagni, quando con immense spese non si potesse riuscire a cavare dal loro alveo le copiose alluvioni che vi trasportano le piene. Quindi più che altrove la bonificazione dell' ampio bacino di Terra di Lavoro, ove una numerosa industrie popolazione fa fiorire l' agricol-

tura , è strettamente legata all' industria campestre dei monti regolata secondo le intenzioni della natura per la conservazione della vegetazione nei monti stessi e della coltura e della popolazione nella pianura. Per tali considerazioni il diboscamento e la dissodazione in quei monti si debbono riguardare come sacrileghi attentati contro le proprietà rurali , e contro la prosperità e la vita di un' immensa indusre e laboriosa popolazione , che trae la sua agiata sussistenza dalla coltura dell' ampio bacino.

Quando la cura dei Lagni fu affidata alla Direzione Generale , erano ancor paludosi i terreni i più avvalati del bacino , tra i quali si distinguevano i campi del Candelaro , il pantano ed i parchi di Acerra , i boschi di Lorianò , di Maddaloni e di Santarcangelo , la contrada di Pozzobianco , le campagne di Pontecrotto e di Pascarola , e le terre di Aprano e del Melaino. La Direzione Generale con successivi cavamenti approfondando gli alvei dei Lagni e regolandone convenientemente le pendenze , in pochi anni è riuscita a dare scolo a tutte le anzidette campagne paludose. Per effetto di tal beneficio quei terreni che producendo fino soltanto , davano una rendita di 3 a 5 ducati per moggio , or si veggono restituiti alla più florida agricoltura e la loro rendita annuale si è aumentata da 15 fino a 30 ducati a moggio. Indipendentemente dal vantaggio di essersi grandemente migliorato il clima , che impediva che si fossero ben coltivati i fondi circostanti , molte migliaja di moggia di terreni han ricevuto un così prodigioso aumento di valore. In tal

guisa con operazioni , di cui solamente coloro che sono versati nelle scienze fisiche ed economiche sanno apprezzare il merito ed il valore , le provvide cure del Governo sono state coronate dal felice successo di aver tanto aumentato la ricchezza e la prosperità pubblica.

I Lagni principali e gli altri canali secondari che han oltre a 120 miglia di lunghezza , richiegono una continuata cura nel conservare i livelli e le pendenze del fondo , nel cavar le terre che vi depongono le torbide , nell' estirpare le piante aquatiche , che venendovi a prodigiosa crescita , oltre lo spazio che occupano , interrompono la velocità delle acque , e nel mantenere gli argini e nel ripararne prontamente le rotte che vi sogliono produrre le straordinarie piene.

Con gelosa cura la Direzione Generale veglia su i torrenti che si scaricano nei Lagni. Per ottenere che vi giungano in gran parte spogliati delle loro torbide , spesso ne allunga il corso , e con traverse di fabbrica che costruisce ne' loro letti fa deporre superiormente le grosse alluvioni.

Nel corso dell' anno , a cagion delle piovosissime stagioni , la Direzione Generale ha dovuto raddoppiare le sue cure ed i suoi sforzi per conservare in perfetto stato quelle opere di bonificazione , che interessano per lo meno sessantamila moggia di ubertosi terreni , che senza una continuata ed assidua cura passerebbero sotto il dominio delle acque e ne sarebbero devastati.

Misurazione di un terreno agricolo (1954) - Misure Agrarie

Ludovico Migliaccio

Studio Tecnico Agrario
Dr. Agr. GIUSEPPE UMMARINO
CAIVANO (Napoli) - Via Faraone, 11

Caivano, 11-11-54

Il sottoscritto, Dr. Agronomo, attesta di aver misurato lo
appezzamento di terreno del Signor. Pellegrino An. Longi
di Caivano e tenuto in affitto dal Signor Ag. P. P. P.
di Caivano, sito alla contrada "Mugugno" tenimento
di Caivano e di averlo trovato della superficie di
Ettari 44 are 49 centiare 49 pari a moggia 1
quarte 1 e passi 34

La Misura è stata fatta per misura dell'effettivo
Onorario per Misurazione L. _____

Il Tecnico
Dr. GIUSEPPE UMMARINO
AGRONOMO
Giuseppe Ummarino

Il dott. agronomo Giuseppe Ummarino è stato Preside della Scuola Media F. Cilea di Caivano negli anni scolastici dal 1973/74 al 1977/78 e dal 1979/80 al 1981/82.

In considerazione del fatto che il dott. Ummarino nella sua misurazione ha fatto riferimento sia ad Ettaro, Ara e Centiara che a Moggio, Quarta e Passo si è ritenuto opportuno un approfondimento sulle unità di misura agrimensorie.

A quanti metri quadrati corrispondono are 44 e centiare 49?

ettaro (ha) = 10.000 mq

ara (a) = 100 mq

centiara (ca) = 1 mq

Are 44 = 44 x 100 mq = 4.400 mq.

Centiare 49 = 49 x 1 mq = 49 mq.

Totale 4.449 mq.

A quanto terreno corrisponde la misura di moggia 1 e passi 34?

La misura del moggio di Caivano corrisponde a quella del moggio aversano che è pari a 4.287,13 mq.

1 moggio = 900 passi e quindi 1 passo = 4287,13 mq / 900 = 4,7635 mq.

1 moggio e 34 passi corrispondono quindi a passi 900 + 34 = 934 passi x 4,7635 mq = 4449 mq

Teoria della misura

Località	Antiche misure agrarie	m ²
Campania		
Ariano Irpino	tomolo	3 387,36
Benevento	tomolo (= 24 misure = 900 passi q.) sacco (= 3 tomoli)	3 065,91 9 197,73
Caserta	moggio (= 30 passi = 900 passitelli)	3 387,36
Aversa	moggio (= 10 quarte = 900 passi q.)	4 287,13
Piedim. d'Alife	tomolo (= 2 mezzetti = 12 coppe)	3 225,00
Salerno	moggio (= 24 misure) tomolo (= 24 misure)	3 678,00 4 116,00
Eboli	tomolo (= 2 mezzetti = 24 misure)	4 087,89
Puglia		
Bari	aratro (= 25 ordini = 1 250 passi q.) vigna (= 50 vignali = 2 500 passi q.) riguale	3 149,50 4 374,00 7 392,00

Quaderni del
MANUALE DI PROGETTAZIONE EDILIZIA
FONDAMENTI

IL PROGETTO TECNICO E I SUOI STRUMENTI



EDITORE ULRICO HOEPLI MILANO



ISTITUZIONE PRATICA DI AGRIMENSURA

DA SERVIRE

PER L'ISTRUZIONE POPOLARE

DI

FERDINANDO DE LUCA.

DELL'ACCADEMIA DELLE SCIENZE EC. EC.



IN NAPOLI

NELLA STAMPERIA DELLA SOCIETÀ FILOMATICA.

1840.

Un quadrato racchiuso da quattro rette, ciascheduna di un certo numero di unità lineari, forma l'unità delle misure agrarie. Se queste rette sono ognuna di 30 passi si avrà il così detto **moggio** napolitano, in uso finora esclusivamente in Napoli; il quale contiene 900 passi quadrati (Fig. 1.). Il predetto **moggio** suddividesi in 10 quarte, ciascheduna di 90 passi quadrati. Ogni **quarta** comprende 9 none, ciascuna di 10 passi quadrati. E da ultimo una nona suddividesi in cinque quinte, ciascheduna di due passi quadrati. La quinta adunque è la minima superficie agraria napoletana.

Provincia di NAPOLI

Elenco delle misure locali per le superfici agrarie e loro ragguaglio nel sistema metrico decimale

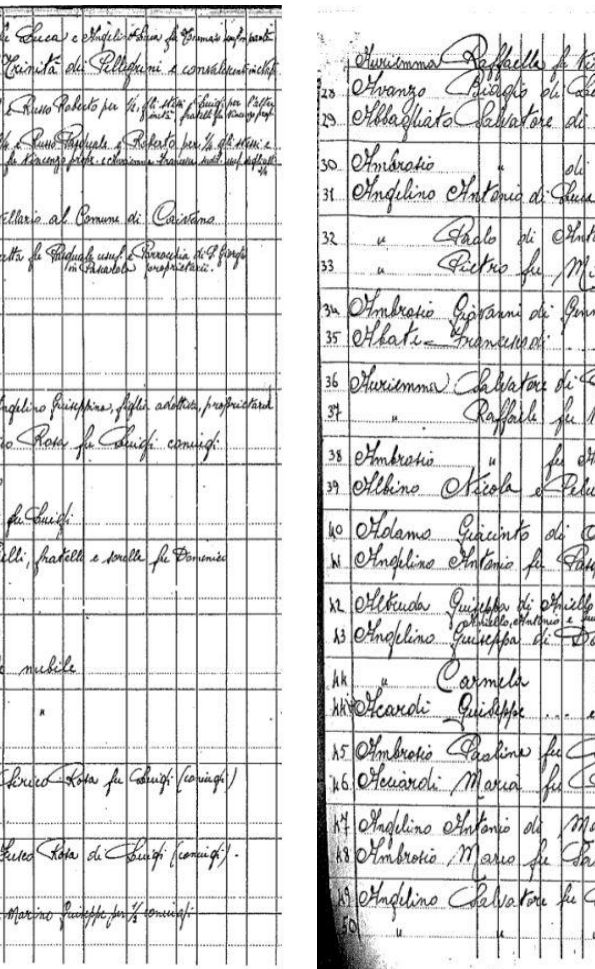
Numero d'ordine	COMUNI	MISURA LOCALE		Numero d'ordine	COMUNI	MISURA LOCALE	
		Denominazione	Equivaleaza in ettari			Denominazione	Equivaleaza in ettari
1	Acerra	quarta	0.0403	57	Mignano	tomolo	0.4943
2	Afragola	moggio	0.3387	58	Mondragone	moggio	0.3343
3	Agropoli	moggio	0.3700	59	Monte di Procida	moggio	0.3368
4	Albenova	moggio	0.4287	60	Mugnano di Napoli	moggio	0.3387
5	Arienno San Felice	moggio	0.3387	61	Napoli	moggio	0.3387
6	Arzano	moggio	0.3367	62	Nola	moggio	0.4332
7	Atella di Napoli	moggio	0.4287	63	Ottaviano	moggio	0.4932
8	Aversa	moggio	0.4287	64	Palma Campania	moggio	0.4932
9	Baia	moggio	0.3387	65	Parate	moggio	0.4287
10	Baia e Latina	moggio	0.3325	66	Pietramadura	moggio	0.3673
11	Benevento	moggio	0.4033	67	Pietravalle	moggio	0.3203
12	Calimela	tomolo	0.2875	68	Pignataro Maggiore	moggio	0.3265
13	Calvi	moggio	0.4284	69	Pimonte	moggio	0.3700
14	Calvi Risorta	moggio	0.3265	70	Poggioreale	moggio	0.4032
15	Calviotto	moggio	0.2733	71	Pollena Tricchia	quarta	0.4952
16	Campiano	moggio	0.3265	72	Pomigliano d'Arce	moggio	0.3365
17	Capriano	moggio	0.4042	73	Pompei	moggio	0.3702
18	Cancello ed Arnone	moggio	0.3285	74	Portofino	moggio	0.3348
19	Capri	ettaro	1.0000	75	Portici	moggio	0.3364
20	Capua	moggio	0.3265	76	Presano	moggio	0.3387
21	Carbonara di Nola	moggio	0.4032	77	Presenzano	tomolo	0.3332
22	Carfagna	moggio	0.3333	78	Procida	moggio	0.3335
23	Carinola	moggio	0.3542	79	Quilano	moggio	0.3387
24	Casella	moggio	0.3267	80	Recalc	moggio	0.3265
25	Casertano di Napoli	moggio	0.3388	81	Resina	moggio	0.3364
26	Casertano	moggio	0.4032	82	Riardo	moggio	0.3203
27	Casertano	moggio	0.3387	83	Rocca d'Ercolano	tomolo	0.2783
28	Caserta	moggio	0.3387	84	Roccamandria	tomolo	0.1601
29	Casola di Napoli	moggio	0.3700	85	Roccamandria	moggio	0.4032
30	Casoria	moggio	0.3387	86	Roccamandria	moggio	0.3225
31	Castel di Stabia	moggio	0.3388	87	Rocchetta e Croce	moggio	0.3265
32	Castellammare di Stabia	moggio	0.3387	88	S. Giovanni Vesuviano	moggio	0.4032
33	Castella di Cisterna	moggio	0.4033	89	S. Gennaro Vesuviano	moggio	0.3387
34	Castelmorone	moggio	0.3387	90	S. Giuseppe Vesuviano	moggio	0.4032
35	Castel Volturno	moggio	0.3265	91	S. Paolo Bel Sito	moggio	0.4031
36	Cecula	moggio	0.3333	92	S. Pietro Infine	tomolo	0.2800
37	Cervino	moggio	0.3387	93	S. Sebastiano al Vesuvio	moggio	0.3365
38	Cesa	moggio	0.4258	94	S. Maria a Vico	moggio	0.3387
39	Ciciliano	moggio	0.4032	95	S. Maria Capua Vetere	moggio	0.3265
40	Cinifile	moggio	0.4032	96	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
41	Cinifile	moggio	0.4032	97	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
42	Cinifile	moggio	0.4032	98	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
43	Cinifile	moggio	0.4032	99	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
44	Cinifile	moggio	0.4032	100	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
45	Cinifile	moggio	0.4032	101	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
46	Cinifile	moggio	0.4032	102	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
47	Cinifile	moggio	0.4032	103	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
48	Cinifile	moggio	0.4032	104	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
49	Cinifile	moggio	0.4032	105	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
50	Cinifile	moggio	0.4032	106	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
51	Cinifile	moggio	0.4032	107	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
52	Cinifile	moggio	0.4032	108	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
53	Cinifile	moggio	0.4032	109	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
54	Cinifile	moggio	0.4032	110	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
55	Cinifile	moggio	0.4032	111	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
56	Cinifile	moggio	0.4032	112	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
57	Cinifile	moggio	0.4032	113	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
58	Cinifile	moggio	0.4032	114	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
59	Cinifile	moggio	0.4032	115	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
60	Cinifile	moggio	0.4032	116	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
61	Cinifile	moggio	0.4032	117	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
62	Cinifile	moggio	0.4032	118	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
63	Cinifile	moggio	0.4032	119	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
64	Cinifile	moggio	0.4032	120	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
65	Cinifile	moggio	0.4032	121	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203
66	Cinifile	moggio	0.4032	122	S. Maria la Fossa	moggio	0.3203

La misura del moggio di terreno di tutti i comuni in provincia di Napoli



Classe III A 1950-51 Scuola Governativa di Tipo Agrario – Caivano.
A destra il dottor Giuseppe Ummarino (foto fornita da Giuseppe Peluso).

Ludovico Migliaccio



20.	Alessandro Raffella fu Vincenzo
21.	Aronzo Pasquale di Luigi
22.	Alfabetto Salvatore di Carmine e Andrea Giustina fu Salvatore, coniugi
23.	Ambrosio " di Eustasio
24.	Angolino Antonio di Rosa Lucarella del Monte Bianco di Casano
25.	" Paolo di Antonio e Teresa Maria di Antonio, coniugi
26.	" Pietro fu Michele
27.	Ambrosio Giovanni di Giovanni
28.	Alfabetto Innocenzo e Angolino Maria fu Ferdinando, coniugi
29.	Alessandro Salvatore di Pietro
30.	" Raffella fu Vincenzo e Modestina Maria fu Pietro, coniugi
31.	Ambrosio " fu Antonio e Dr. Myro Bonadetta di Carmine, coniugi
32.	Alfabetto Nicola e Pietro Maria fu Ferdinando, coniugi
33.	Adamo Giacinto di Onicello
34.	Angolino Antonio fu Pasquale e Stefania Maria, Carolina di Domenico, coniugi
35.	Alfabetto Giuseppe di Onicello del Consorzio per S. Costantino S. Maria, Consueti, Maria, Pasquale, Antonio e Giuseppe fu Michele fu S. proprio dell'istesso luogo con i fratelli, coniugi
36.	Angolino Giuseppe di Domenico
37.	" Carmela " "
38.	Acardi Giuseppe e Agostino Anna fu Pasquale, coniugi
39.	Ambrosio Pasquale fu Salvatore
40.	Acardi Maria fu Pasquale marito: Adello
41.	Angolino Antonio di Marcello
42.	Ambrosio Mario fu Salvatore
43.	Angolino Salvatore fu Rosa uxor. e Enrico Pasquale di Onicello, proprii
44.	" " " e Monticelli Carmela fu Angela, coniugi

153	Bianchi	Antonio di Giovanni e Maria fu Paolo
154	Bianco	Caterina di Federico in Lancia
155	Biancone	Niccolò, Federico e Andrea fu Pasquale
156	Bianca	Paola fu Ferdinando
157	Biancone	Maria Maddalena fu Francesco marit. di Luigi
158	Biancone	Eugenia fu Francesco marit. Pasquale
159	"	Maria fu Rogn
160	"	Francesca fu " " " " " "
161	"	Maria fu " " " " " "
162	Bianchi	Maria di Pasquale
163	Biancone	Niccolò fu Pasquale
164	Bianco	Adela fu Antonio udit. e l'uditorio fu 1/2 e Giovanni fu 1/2
165	"	Paolo " " "
166	"	Maria " " "
167	Bianchi	Carlo di Francesco marit. di Luigi
168	Bianco	Antonio fu Salvatore e Maria fu Giuseppe fu Paolo
169	Bianco	Carlo, Caterina, Maria, Antonietta, Raffaele, Antonio, e Benedetto fu Antonio udit. e l'uditorio fu 1/2 e Giovanni fu 1/2
170	Bianco	Niccolò di Andrea
171	Bianchi	Maria di Paolo e Paolo Giuseppe fu Paolo
172	Biancone	Eugenia fu Paolo
173	Bianco	Niccolò fu " " "
174	Bianca	Bianca fu Paolo
175	Bianchi	Luigi fu Paolo
176	Bianco	Maria fu Antonio
177	Bianchi	Anna fu Paolo e Paolo fu Paolo

178	Bianco	Raffaele di Antonio
179	Bianco	Emilia di Michele
180	Bianco	Contra. Antonio fu Luigi
181	Bianchi	Carolina, Agostino e Rogn fu Luigi
182	Biancone	Benito fu Pasquale
183	Bianchi	Francesca fu Niccolò
184	Biancone	Andrea, Maria, e altri
185	Bianco	Raffaele di Michele
186	Bianca	Caterina di Giuseppe
187	Bianchi	Anna, Maria, Luigi, Giuseppe, Niccolò, e Paolo fu Paolo
188	Bianco	Maria fu Luigi e Paolo
189	Biancone	Francesca fu Antonio in Niccolò
190	Bianchi	Paola fu Pasquale in Paolo
191	Bianchi	Anna fu Luigi
192	Bianco	Pasquale, Giulia, Antonio fu Paolo e Paolo fu Paolo

193	Caputo	Santina fu Paolo
194	Caputo	Carmelo fu Pasquale
195	Caputo	Stefano fu Giuseppe, marit. di Nicolò Carlo
196	"	Angelo di Luigi
197	Caputo	av. Carlo fu Paolo
198	"	Domenico e Antonio fratelli di Michele, proprietari di una casa di 1/2 e Paolo fu Paolo
199	"	Estimino fu Pasquale
200	"	Giuseppe fu Paolo
201	"	Maddalena fu Pasquale
202	"	Maria " " "
203	Caputo	Francesco e Nicolò fu Raffaele
204	Caputo	del S. S. Sacramento di Paola amministrata dalla Congreg. di Paolo di Paolo
205	Caracciolo	marit. M. Beatrice di Pasquale fu Paolo marit. del Pasquale
206	Carilli	av. Camillo fu Paolo
207	Chiesi	del S. S. Sacramento in Paolo di Paolo marit. Niccolò
208	Chiccarelli	Antonio e Felice fu Paolo
209	Comino	marit. Nicola fu Niccolò e Paolo Giuseppe fu Niccolò
210	Caramella	Michele di Luigi
211	Comune	di Casiano
212	"	" " " "
213	"	" " " "
214	Congreg.	del S. S. Sacramento in Paolo amministrata da Niccolò Paolo
215	"	" " " " " " " " " " " "
216	"	" " " " " " " " " " " "
217	Conservatorio	della S. S. Sacramento di Paolo di Paolo marit. Niccolò

218	Conservatorio	di S. S. Sacramento in Paolo di Paolo marit. Niccolò
219	Caputo	Salvatore e Maria, marit. Romano fu Paolo e Paolo fu Paolo
220	Caputo	Salvatore fu Paolo
221	Congreg.	del S. S. Sacramento in Paolo di Paolo marit. Niccolò
222	Caputo	Luigi di Paolo
223	Comino	Luigi fu Paolo
224	Caputo	Francesco fu Luigi
225	Caputo	Benedetto fu Paolo proprietari di una casa di 1/2 e Paolo fu Paolo
226	Cilento	Maria fu Niccolò
227	Crispino	Salvatore fu Paolo
228	"	Pasquale di Giuseppe
229	Caputo	Giuseppe di Giovanni
230	Caputo	Antonio di Domenico
231	Caputo	Raimondo di Paolo
232	Crispino	Salvatore ed altri
233	Caputo	Luigi fu Paolo
234	Caputo	Salvatore di Paolo proprietari di una casa di 1/2 e Paolo fu Paolo
235	Caputo	Salvatore fu Paolo
236	Comino	av. Niccolò di Paolo
237	Caputo	Michele di Luigi ed Antonio ed altri
238	Caracciolo	Giovanni di Paolo, marit. al Comune di Casiano
239	Caracciolo	M. Angelo fu Paolo marit. al Comune di Casiano
240	Cilento	Domenico di Michele marit. di Paolo
241	Caputo	Giuseppe fu Antonio
242	Caputo	Salvatore " " "

223	Cilento	Francesco	di Luigi
224	Contone	Giuseppe	fu. Michele e Maria, Giuseppe fu. Paolo di. Maria e Antonio di. Antonio
225	Coppola	Domenico	di. Luigi
226	Cristiano	"	fu. Salvatore e. Oreste Rota fu. Luigi: coniug.
227	Caruso	Michel	fu. Giorgio
228	Crispino	cas. Luigi	fu. Vincenzo, uol. e. Maria, Giuseppe fu. Giuseppe, uol. Crispino, propri. di. Antonio
229	Conquato	di. Carita	di. Antiamaglori
230	Cataldo	Michel	fu. Domenico
231	Capasso	Raffaele	di. Michele
232	Cilento	Giuseppe	Antonino, Carolina e. Luigi, uol. di. Maria propriet. di. Antonio, uol. e. Maria, uol. e. Antonio, uol. e. Antonio
233	Proa	Antonio	fu. Paolo
234	"	Salvo	di. Maria e. Luigi, uol. di. Maria, uol. di. Maria, uol. di. Maria
235	"	Benedetto	fu. Paolo
236	Crispino	Paolo	di. Antonio
237	Contone	Mario	fu. Giuseppe
238	Cilento	Antonio	fu. Giuseppe e. Luigi, Michel fu. Paolo, uol. di. Antonio uol. di. Antonio
239	Castello	Luca, Rosa, Maria	di. Antonio
240	Cristiano	Raffaele	fu. Giuseppe e. Luigi, Luca fu. Giovanni, coniug.
241	Cumelato	Salvatore	e. Luigi
242	Crispino	Paolo	di. Salvatore
243	"	"	di. Nicola
244	"	Antonio	"
245	Costanzo	Antonio	Antonio e. Eugenio fu. Salvatore
246	Cataldo	Francesco	Maria, Domenico e. Raffaele, Maria fu. Luigi fu. Antonio
247	Cappuccio	Michel	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio

268	Cilento	Giuseppe	fu. Luigi
269	Crispino	"	fu. Paolo e. Antonio, Paolo fu. Luigi, coniug.
270	Cappuccio	Antonio	fu. Benedetto in. Antonio
271	Cataldo	Enrico	fu. Annaro
272	Caruso	Salvatore	di. Giorgio, libellero al Comune di. Antonio
273	"	Mario	Luigi di. M. e. Angelo, uol. di. Antonio
274	Crispino	Giuseppe	di. Luigi
275	Capua	Carlo	fu. Paolo
276	Crispino	Salvatore	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
277	Capasso	Nicola	fu. Giuseppe, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
278	Caputo	Antonio	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
279	Cappuccio	Antonio	fu. Benedetto, uol. di. Antonio
280	Capasso	Francesco	fu. Giuseppe
281	"	Paolo	"
282	Cataldo	Giuseppe	di. Antonio
283	"	Raffaele	"
284	Amadio	Giuseppe	fu. Giovanni e. Di. Maria, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
285	Caramella	Maria	di. Antonio
286	Caputo	Antonio	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
287	"	Maria	fu. Antonio
288	Caruso	M. e. Angelo	fu. Giorgio
289	Cataldo	Raffaele	fu. Antonio
290	Costanzo	Giuseppe	fu. Annaro
291	Proa	Anna	fu. Luigi e. Antonio
292	Cataldo	Giuseppe	fu. Raffaele

293	Cilento	Giuseppe	di. Antonio
294	Cataldo	Francesco	fu. Mario e. Antonio, Paolo fu. Luigi, coniug.
295	Carusi	Giuseppe	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
296	"	"	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
297	"	"	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
298	Crispino	Paolo	di. Antonio
299	Cristiano	Benedetto	di. Antonio e. Antonio, Antonio fu. Paolo, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
300	Caruso	Umberto	di. Antonio
301	Caramella	Gennaro	di. Maria
302	Caruso	"	fu. Giorgio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
303	"	Giuseppe	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
304	"	"	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
305	"	Giuseppe	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
306	Capua	Anna	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
307	"	Pietro	fu. Giuseppe, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
308	Cilento	Giuseppe	di. Antonio
309	Capasso	Conte	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
310	Caruso	Giuseppe	di. Antonio
311	"	"	di. Antonio
312	"	Giuseppe	"
313	Crispino	Paolo	di. Antonio
314	Caruso	Salvatore	di. Antonio
315	Cataldo	Giuseppe	Maria, fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
316	Caruso	Gennaro	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
317	"	Antonio	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
318	"	"	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio

319	Caruso	Antonio	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
320	Comino	Magdalena	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
321	Cataldo	Antonio	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
322	Capua	Domenico	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
323	Conquato	di. Maria	di. Antonio
324	Caruso	Giuseppe	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
325	Caramella	Angelo	Raffaele, Carlo e. Luigi, fu. Antonio
326	Capua	Giuseppe	di. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
327	"	Vincenzo	di. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
328	Caruso	Antonio	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
329	"	Antonio	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
330	Capasso	Giuseppe	fu. Antonio
331	Cristiano	Antonio	fu. Antonio
332	Capasso	Mario	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
333	Crispino	Antonio	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
334	Cataldo	Gennaro	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
335	Cataldo	Maria	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
336	Capua	Salvo	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
337	Cataldo	Antonio	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
338	Cilento	Domenico	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
339	Capasso	Giuseppe	fu. Antonio
340	Capua	Pietro	fu. Giuseppe
341	Castello	Domenico	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
342	Caruso	Luigi	fu. Antonio
343	Comino	Vincenzo	e. Antonio, fu. Paolo
344	Cataldo	Antonio	fu. Paolo, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio, uol. di. Antonio
345	Cilento	Vincenzo	di. Luigi, uol. di. Antonio

487	De Salvo	M ^a Grazia	fu Francesco	vid. Dello Gatto ed altri
488	D'Amato	nei Raffaele	fu Vincenzo	
489	De Salvo	Gilma	fu Alfonso	
490	"	"	"	
491	"	Costabile	"	
492	D'Ambrosio	Adonata	Matilde ed altri	
493	D'Amico	Checcina	fu Giovanni	
494	Del Pute	Marciana	di Raffaele	
495	Della Gatta	Giuseppe	di Luigi	
496	De Simone	Pa ^o Antonio	di Luigi, uol. e Bonari, Minerva, fu Geronimo	
497	D'Aleppo	Marcus	Gustavo di Angelo	
498	De Stefano	Donzelli	Giuseppe di Giuseppe	
499	Dell'Abramo	Angolino	fu Simone	
500	Del Pute	Antonio	fu Paolo	
501	"	Maria	fu Pasquale in Antuillo	
502	De Rosa	"	di Ernesto	
503	Donesi	Carlo	fu Vincenzo e Turco	Giustina fu Apponata
504	D'Isa	Salvatore	e Antonietta	di Luigi, una metà saranno
505	D'Isa	Salvatore	e Antonietta	di Luigi, una metà saranno
506	"	"	"	
507	"	"	"	
508	Del Carretto	di Novella	Carlo Maria di Ferdinando	
509	Danielle	Angela	fu Raffaele	unif. e Ambrosio, M ^a di
510	Del Pute	M ^a Grazia	di Pasquale	
511	De Micco	Antonina	di Giuseppe	
512	D'Ambrosio	Concetta	fu Michele in Palmiro	
513	De Salvo	Anna	di Onofrio in Pizzardi	
514	"	"	"	
515	"	"	"	
516	"	"	"	

487	Della Rotta	Onofrio	fu Ferdinando e Marino	Angelo di offe
488	Della Gatta	Maria	fu Raffaele in Donato	
489	D'Isa	Antonio	di Salvatore	
490	Del Guidice	Francesco	e Madonno	fu Enrico ed altri
491	Donadio	Luigi	fu Francesco	
492	De Luca	Luigi	di Francesco	
493	De Pasquale	Maria	fu Giovanni	ador. guerra ed altri
494	Dell'Ono	Raffaele	fu Pasquale	
495	De Lorenzo	Primo	Vincenzo, Achille, Giuseppe e Antonio	di
496	De Paolo	Nicola	di Antonio	
497	D'Attilio	Stella	di Francesco in Di Paolo ed altri	
498	D'Ambrosio	Tommaso	fu Francesco ed altri	
499	D'Auria	Domenico	fu Michele	unif. ed altri
500	Danielle	Marianna	fu Luigi	unif. ed
501	"	"	"	
502	"	"	"	
503	D'Aurora	Martina	Matilde fu Geronimo	
504	Danielle	Marianna	fu Luigi	unif.
505	De Capomonte	Ernesto	e Laura	fu Giuseppe ed altri
506	D'Isa	Salvatore	di Luigi	
507	Della Gatta	Angelo	fu Luigi	Baronessa
508	D'Ambrosio	Maria	Antonina fu Raffaele	
509	"	Paolo	fu Vincenzo	unif. e D'Ambrosio, Vincenzo fu Vincenzo
510	"	Paolo	di Domenico	
511	"	"	"	
512	De Micco	Antonietta	fu Luigi	unif. e Nello, Patena di Antonio, prof.
513	De Luca	Luca	fu Nicola	vid. Tuccillo unif. e Paolo, Paolo prof.
514	D'Ambrosio	Francesco	di Domenico	

517	Del Pute	Giuseppe, Raffaele, Antonio, Luigi, Maria e Marianna	fu Francesco	prof.
518	De Salvo	Carmelina	di Antonio	
519	"	Angelina	"	
520	Di Marzio	Vincenzo	fu Pietro	marit. Angeli
521	D'Ambrosio	Alfonso	fu Giuseppe	unif. e Paola Maria in Paolo
522	"	"	"	e figlio Giuseppe prof.
523	"	"	"	e figlio Paolo prof.
524	"	"	"	e figlio Paolo prof.
525	"	"	"	e figlio Paolo prof.
526	Danielle	Daniella, Clemente, Renato, Raffaele, Maria	ed altri fu	
527	"	Raffaele	di Francesco	
528	"	Clemente	fu Francesco	
529	"	Maria	"	
530	"	Letizia	"	
531	"	Renato	"	
532	"	"	"	
533	Di Sena	Francesco	di Luigi	
534	Del Pute	Antonio	fu Francesco	
535	Donati	Concetta	fu Raffaele	
536	D'Isa	Antonio	fu Salvatore e Giovanni	Donato, conif.
537	"	Carmela	di Antonio	
538	De Salvo	Gustavo	fu Giulio	Giuseppe
539	Del Pute	Luigi	fu Francesco	
540	De Micco	Luca	fu Paolo, Luigi, Francesco e	
541	D'Isa	Giuseppe	di Raffaele	
542	Danielle	Matteo	di Michele	
543	Della Gatta	Giuseppe	fu Antonio	ed altri
544	"	"	"	
545	"	"	"	
546	"	"	"	
547	"	"	"	
548	"	"	"	
549	"	"	"	
550	"	"	"	
551	"	"	"	
552	"	"	"	
553	"	"	"	
554	"	"	"	
555	"	"	"	
556	"	"	"	
557	"	"	"	
558	"	"	"	
559	"	"	"	
560	"	"	"	
561	Del Pute	Giuseppe	di Michele	
562	D'Ambrosio	Giuseppe	ed altri fu	Giulio
563	"	"	"	
564	D'Ambrosio	Giuseppe	fu Vincenzo	in Paolo
565	Di Lorenzo	Salvatore	di	
566	D'Ambrosio	Luigi	fu	Giulio
567	Donadio	Antonio	fu	Giulio
568	Del Pute	Antonio	fu	Giulio
569	De Simone	Giuseppe	fu	Giulio
570	Del Pute	Antonio	fu	Giulio
571	Della Gatta	Antonio	fu	Giulio
572	D'Ambrosio	Antonio	fu	Giulio

514	Donadio	Giulio	di	Di. Di. vid. Angelino
515	Del Guidice	Rosa	fu Luigi	marit. Costanza
516	Danielle	Agostino	Caro	fu Donato
517	De Rosa	Giovanna	di Luigi	in Marina ed altri
518	D'Ambrosio	Baroni	Alfonso	fu Domenico
519	De Salvo	Francesco	fu Onofrio	
520	"	Anna	"	
521	"	Francesco	e Maria	fu Onofrio
522	Di Mito	Luigi	fu Luigi	
523	"	Antonio	fu	Claudio
524	"	Claudio	e	Concetta di Giovanni
525	"	Nicola	fu	Claudio
526	Danielle	Giuseppe	fu	Antonio
527	"	Francesco	"	"
528	De Carlo	Maria	fu	Giuseppe
529	"	"	"	"
530	"	"	"	"
531	Del Pute	Giuseppe	di	Michele
532	D'Ambrosio	Giuseppe	ed altri fu	Giulio
533	"	"	"	
534	D'Ambrosio	Giuseppe	fu	Vincenzo
535	Di Lorenzo	Salvatore	di	"
536	D'Ambrosio	Luigi	fu	Giulio
537	Donadio	Antonio	fu	Giulio
538	Del Pute	Antonio	fu	Giulio
539	De Simone	Giuseppe	fu	Giulio
540	Del Pute	Antonio	fu	Giulio
541	Della Gatta	Antonio	fu	Giulio
542	D'Ambrosio	Antonio	fu	Giulio

161	Lammacci	Domenico	fu Ferdinando prop. Fellegino m. Michele
162	Ligo	Giovanna	fu Antonio marit. Mugliana
163	Lazzetta	Maria	fu Luigi: Chianca Carolina di Antonio del. Siga
164	"	Raffaele	fu Salvatore ed altri
165	Lernia	Pedurole	fu Pedurole prop. Sordani Maria di Michele prop. Sordani
166	Lazzetta	Maria	fu Michele
167	Lorio	Carlo	di Vincenzo
168	Ladivico	Carlo	fu Giuseppe Ladivico Giuseppe fu Antonio
169	Insolito	Antonio	fu Giuseppe
170	"	Giovanni	"
171	Ladivico	Carlo	di Giuseppe e Di Saba Luigi fu Francesco
172	Improta	Pedurole	fu Vincenzo marit. Baffetti
173	Improta	Alfata	di franti di Francesco di Maria Filippo
174	Lizzo	Vincenzo	Giuseppe, Antonio fu Nicola
175	Lazzetta	Margherita	fu Pasquale uof. e Saba Vincenzo di Sordani

176	Lanna	Carolina	di Albano marit. Sordani
177	"	Domenico	di Pietro
178	"	Francesca	di Giuseppe marit. Sordani
179	"	Isac	Pasquale a "
180	Lorini	Giuseppe	Lorenzo e Alessandro fratelli fu Sordani
181	Laurenza	Luigi	fu Giacomo
182	Lizzi	Giulia	fu Federico uof. e Sordani Paolo fu Sordani
183	"	"	" " " " " " " " " "
184	"	"	" " " " " " " " " "
185	Lorini	Angelo	fu Vincenzo marit. Sordani
186	"	"	" " " " " " " " " "
187	"	Giuseppe	fu Vincenzo
188	"	Vincenzo	di Giuseppe
189	Laurenza	Madalena	di Luigi
190	Liquori	Carlo e Caterina	fu Giovanni ed altri
191	Laurenza	Rosa	fu Antonio
192	Lamite	Vincenzo	di O. O. marit. Marino
193	Leoriti	Tommaso	fu Raffaele prop. Sordani Sordani dei
194	Lambiasi	Vincenzo	fu Salvatore marit. Mugliana
195	Liquori	Anna	di Maria
196	Lanna	Paolo	di Pietro
197	Lizzi	Luigi	fu Giuseppe e Antonio
198	Lanna	Angelo	di Pietro
199	Lorini	Giovanna	fu Sordani
200	Lorini	Giuseppe e Angelo	frat. e so. fu Vincenzo
201	Lorini	Caroline	fu Pasquale uof. Sordani uof. Sordani
202	Lizzi	Michele	di Sordani marit. Sordani

176	Lanna	Domenico	fu Nicola
177	Laurenza	"	fu Luigi e figlio
178	"	Antonio	di Francesco
179	"	Pietro Antonio	fu Sordani e Bizzetti Sordani
180	"	Nicola	di Paolo uof. e figlio
181	Lorini	Maria	di Michele marit. Sordani
182	Lanna	Barbaro	fu Pietro fu Sordani Sordani
183	"	Isac	Domenico fu Pietro
184	"	Barbaro	fu Pietro fu Sordani Sordani
185	Lorini	Giulia	di Domenico uof. Sordani
186	"	Vincenzo	" " " " " " " " " "
187	"	"	di Michele
188	"	Angelo	"
189	Lanna	Carlo	fu Angelo ed altri
190	Lorini	Giovanni	fu Sordani e Sordani Sordani
191	Lanna	Luigi	fu Paolo
192	"	"	"
193	"	"	"
194	"	Giovanna	e Carolina sorelle fu Paolo
195	Lizzi	Paolo	di Sordani
196	Laurenza	Giovanni	fu Sordani e Sordani Sordani
197	Lanelli	Rosa	fu Sordani uof. Sordani
198	Lorini	Albino	fu Sordani e Sordani Sordani
199	Libertini	Paolo	di Sordani e Sordani Sordani
200	Lanelli	Albino	fu Sordani

176	Lanna	Giovanna	ed altri. Sordani Sordani
177	"	"	Sordani e Sordani fu Sordani
178	"	Albino	e Sordani di Sordani
179	Laurenza	Salvatore	di Sordani
180	Lanna	Maria	fu Sordani e Sordani Sordani
181	Liquori	Donata	fu Sordani ed altri
182	Lanna	Albino	di Sordani
183	Lanelli	Martina	di Sordani
184	Laurenza	Salvatore	di Sordani
185	Lanna	Immacolata	di Sordani Sordani
186	Lizzi	Vincenzo	fu Sordani
187	"	Maria	di Sordani
188	Lorini	M. Carmela	fu Sordani uof. Sordani
189	Lorini	Vincenzo	fu Sordani
190	"	Michele	fu Sordani
191	Laurenza	Anna	Carmine, Sordani, Maria fu Sordani
192	"	Raffaele	fu Sordani
193	Lizzi	Donata	di Sordani
194	Lorini	Edoardo	fu Sordani
195	Lanna	Paolo	di Sordani di Sordani
196	Lorini	Antonio	Sordani, Sordani, Sordani ed altri fu Sordani
197	Lizzi	Angelo	fu Sordani
198	"	Paolo	" " " " " " " " " "
199	"	Donata	" " " " " " " " " "

814	Lizzi	Paolo, Onorio e Angelo fu Federico
818	Lanna	Chiara fu Giuseppe
819	Lanna	Paquale " "
820	"	"
821	"	Giovanni, Raffaele e Benedetto fu Giuseppe
822	Limatola	Raffaele, Giovanni, Onorio, Teresa, Antonietta fu Vincenzo
823	Lionelli	Maurizio fu Eustachio
824	Lanna	Paolo fu Pietro
825	"	Bartolomeo fu Pietro
826	"	Angelo " "
827	Lupoli	Stefano di Sotio
828	Lanna	Paolo per 1/2 e Michele per 1/2 fu Domenico
829	Laurenza	Raffaele fu Michele, Giallo Carmine fu Antonio vedova Laurenza
830	Laudino	Vincenzo di Domenico
831	Lanna	Pietro di Francesco
832	Lancillotti	Matimiliano di Giuseppe fu Giuseppe
833	Laurenza	Bernardo fu Sabatino e altri
834	Lanna	Giovanni fu Giuseppe
835	"	Emiliano " "
836	"	Luigi " "
837	"	Raffaele fu " "
838	Lorito	Francesco di Michele
839	"	Michele fu Vincenzo e figlio indotti propri
840	Lionello	Maurizio fu Salvatore e figlio Sabatino
841	Lanna	Laurenza di Francesco

842	Limone	Limone, Raffaele fu Giuseppe
843	"	" " " " " "
844	Lizzi	Angelo fu Federico dielli al Comune di Casiano
845	Lorito	Luigi, Francesco, Antonino, Vincenzo e Maria fu Michele
846	Lanna	Candida fu Stefano ed altri ed altri
847	"	" " " " " "
848	"	" " " " " "
849	"	" " " " " "
850	"	" " " " " "
851	"	" " " " " "
852	"	" " " " " "
853	"	" " " " " "
854	"	" " " " " "
855	"	" " " " " "
856	"	" " " " " "
857	"	" " " " " "
858	"	" " " " " "
859	"	" " " " " "
860	"	" " " " " "
861	"	" " " " " "
862	"	" " " " " "
863	"	" " " " " "
864	"	" " " " " "
865	"	" " " " " "
866	"	" " " " " "
867	"	" " " " " "
868	"	" " " " " "
869	"	" " " " " "
870	"	" " " " " "

871	Mellone	Giuseppe fu Antonio
872	"	Antonio di Giuseppe
873	Montefiore	Antonio e Carlo fratelli di Nicola ed altri
874	Murolo	Enzo fu Ferdinando
875	Mailla	Amalia di Antonio marito Langillo
876	Langoni	Carlo di Giulio
877	"	Giulio " "
878	"	" Carlo fratelli di Giulio
879	Marino	Giuseppe fu Pasquale
880	Marzo	Leone fu Gaetano
881	Meli	Antonio fu Filippo
882	Monte della M. Maria in Napoli	"
883	"	Paolo di Casiano anno dalla Angiolino di Paolo di Casiano
884	"	di S. Pietro in Casiano " " " "
885	"	del S. Quirico " " " "
886	"	" " " " " "
887	Musione	Francesco fu Domenico
888	"	Francesco fu Raffaele
889	Meli	Stefano fu Filippo
890	Maiello	Alfredo fu Domenico
891	"	Stefano " "
892	Monticelli	Pasquale fu Pasquale prop. e Minella Antonietta di Paolo Monticelli " " in parte
893	Martelli	M. Carmine fu Tommaso
894	Musione	Marcantonio fu Giuseppe

895	Musione	Antonio di Luigi Pasquale e Felice Rosa fu Carlo conigli
896	"	Angelo di Antonio
897	Mari	Antonio, Giuseppe Maria e Michele fratelli vedova fu Felice
898	Minnillo	Luigi fu Antonella e Antonio Maria di Minnillo conigli
899	"	Salvatore fu Luigi e Bianca Rosa fu Francesco conigli
900	Marino	Giuseppe fu Vincenzo e Marina Rosa fu Giuseppe conigli
901	Martino	Giorgio fu Raffaele
902	Marino	Carolina fu Santolo marito Perotto
903	"	Giorgio fu Pasquale
904	"	" Carmine e Margherita Rosa fu Antonio, conigli
905	Margone	Raffaele di Pietro
906	"	" " " " " "
907	Martino	Francesco fu Stefano e Sebastiano conigli fu Giuseppe conigli
908	Marino	Pietro fu Domenico

1064	Mugione	Domenico Paolo, Nunzio e Rosa Raffella Etana e Giuseppina Salvatore prop. e Perennio Michele in Paola unig. in parte
1065	Merzante	Lisa e Elisabetta fu Leopoldo dei Marchesi Motta
1066	Meriani	Lidia di Edoardo in Ferrullo
1067	Morillo	Ennio fu Luigi
1068	Mormile	Antonio di Giuseppe
1069	Mulle	Olimpia fu Vincenzo Red. M. Atanora
1070	Malamura	Paolo fu Luigi minorenne rappresentato dalla madre M. Olimpia
1071	Mugione	Giuseppa fu Domenico
1072	"	Luigi " " "
1073	Motti	Radele fu Giovanni lis. al Camm. di Ennio
1074	Marceglio	Salvatore fu Domenico
1075	Monticelli	Giuseppe e Angelica e Menetto Giulietta fu 1/2 coniugi
1076	Mallaro	Carlo di Antonio
1077	Margano	Raffaele fu Pietro e Margano Corina e Michelina fu Michele
1078	Marino	Giuseppa fu Pasquale e figli
1079	Margheria	Vincenzo fu Salvatore

1080	Marino	Walter Wort. Pompani List. Acquedotto del lenio
1081	Marale	Salvatore fu Raffaele e Stella Giovanna fu Pietro coniugi
1082	Marino	Giuseppa fu Biagio
1083	Marale	Filippo fu Roberto e Rosa di Paola fu Giovanni
1084	Marino	Giulia fu Biagio
1085	"	Giuseppina " "
1086	"	La. Domenico e Mar. e Marino Giovanni fu 1/2
1087	Marale	Antonio di Vincenzo Salvatore
1088	Marino	Pasquale e Rosa fu Michele
1089	Marino	Antonio fu Raffaele
1090	"	" " " " " " " " " " " "
1091	Marale	Luigi fu Marino
1092	Marino	Anna fu Raffaele Red. Paolo e Raffaele
1093	Marale	Carla " " " " " " " " " " " "
1094	"	Antonio fu Raffaele e Margano Lucia fu 1/2 coniugi e Marale
1095	"	Filippo, Raffaele e Giulio fu Domenico prop. e Paolo Maria e Filippo coniugi
1096	Marino	Maria fu Giovanni
1097	"	Agnese fu Pasquale
1098	Marale	Carolina fu " Red. Pina
1099	Marale	Pietro di Salvatore e Corina Maria
1100	"	" di Vincenzo Salvatore
1101	"	Raffaele " " e Michele Antonio di Raffaele coniugi
1102	"	Anna fu " " "
1103	Marino	Carolina Red. Pina e Agnese in M. Atanora fu Pasquale

1067	Marale	Rosa di Michele per 1/2 e Paolo Salvatore fu Giovanni per 1/2
1068	Marzante	Lidia fu Leopoldo marchese di Motta
1069	Marale	Luigi fu Mauro
1070	Marale	Antonio fu Salvatore per 1/2 e Paolo Giovanni fu Pietro coniugi
1071	Marale	Angela fu Giovanni
1072	Marale	Umberto fu Marino
1073	Marale	Carolina fu Pasquale
1074	"	" " " " " " " " " " " "
1075	Marale	Antonio fu " " " " " " " " " " " "

1104	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1105	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1106	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1107	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1108	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1109	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1110	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1111	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1112	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1113	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1114	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1115	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1116	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1117	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1118	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1119	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1120	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1121	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1122	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1123	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1124	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1125	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1126	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1127	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1128	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1129	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1130	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1131	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1132	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1133	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1134	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1135	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1136	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1137	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1138	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1139	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1140	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1141	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1142	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1143	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1144	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1145	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1146	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1147	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1148	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1149	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "
1150	Marale	Carla fu " " " " " " " " " " " "

Parasoli	ed altri, Marzilli col. altri, Naselli ed altri, Pochia
Pecchia	Ferdinando fu Ambrogio
Pizzullo	M ^{re} Carolina di Carmine
Pagliano	Giulia fu Domenico marit. Padozino uel. e di altri
Palmieri	M ^{re} Carmine fu Stefano e Carme Giorgia di Giuseppe
Pavani	Domenico fu Francesco
Parlati	M ^{re} Antonia fu Antonio marit. Parlati
Parrocchia	dell'altare in Miano goduta dal dr. Papp. Pappalardo
"	di S. Barbara in Capivaro goduta dal dr. Manno Galati
"	di S. Maria di S. Maria in Capivaro goduta dal dr. Pappalardo
"	Mater Dei in Capivaro goduta dal dr. Pappalardo
"	alla Madonna in Capivaro goduta dal dr. Pappalardo
"	S. Maurizio Martini in Capivaro goduta dal dr. Pappalardo
"	Corona in Capivaro goduta dal dr. Pappalardo
Paternò	Anna fu Raffaele marit. Marzilli Di Stefano
"	M ^{re} Cristina " " Caputo
Peluso	Donato fu P. Antonio
"	Francesco " "
"	Michela " " marit. Russo
Pipe	Anna fu " "
"	Emilia fu " "
"	Francesca " " "
"	Luciana fu Anna marit. Russo
Pirone	Pappalardo " " uel. fino al 1916 e Pappalardo di Pappalardo

110.4	Petrucci	Antonino col altri e Castaldo Marzilli
110.5	"	Luca di Ferraro
110.6	Pomponio	Madalena marit. Chionelli
110.7	Ponticelli	Angela fu Ferdinando
110.8	"	Luigi " "
110.9	Provenza	di Napoli
111.0	Potaro	Anna Vincenzo di ... marit. Russo uel. e
111.1	"	di ... marit. Russo uel. e Russo
111.2	Pulicchio	Baronessa di S. G. B. in Capivaro goduta dal dr. Pappalardo
111.3	Purro	Giulia fu Antonio marit. Maria
111.4	Pagano	Giulia fu Vincenzo
111.5	Pipe	Luigi di Pietro e Cristiano Carmine fu Domenico coniugi
111.6	"	Vittorio di Pietro
111.7	Pilla	M ^{re} Grazia di Filippo
111.8	Ponticelli	Giuseppe ed altri fu Calabrese e Rosa Carmine fu
111.9	"	Gastone fu Giuseppe e Costella Michele fu Domenico
112.0	Piretti	Pietro fu Giovanni
112.1	Pirone	Anna fu Raffaele
112.2	Palmieri	Raffaele fu Ferdinando
112.3	Peluso	Giuseppe e Ferdinando fratelli fu Giovanni
112.4	Pompetti	Pompetti fu Antonio e Pompetti Giuseppe fu Nicola
112.5	Ponticelli	Anna col altri fu Giuseppe
112.6	Parrocchia	di S. Maria in Capivaro goduta dal dr. Pappalardo
112.7	"	" " " "
112.8	Palmieri	Angela e Antonietta, sorelle, di Luigi marito

113.0	Pasquale	Giuseppe fu Francesco e Russo Lucia fu Antonio coniugi
113.1	Pagliaro	Mariano Angelo fu Giuseppe
113.2	Pirone	Alfonso fu Francesco
113.3	Pavani	Domenico fu Paolo e Paolo Guido di ... coniugi
113.4	Ponticelli	Giuseppe di Gastone
113.5	Pisani	Michele fu Calabrese
113.6	Petrucci	Elisabetta e Giovanni
113.7	Pirone	Gennaro fu Carmine
113.8	Pagano	Pappalardo fu Pappalardo
113.9	Parrocchia	di S. Giorgio in Capivaro goduta dal dr. Pappalardo
114.0	Pizzullo	Pappalardo di Giuseppe
114.1	Pipe	Luigi fu Pietro
114.2	Pizzullo	Chiara fu Francesco e Del Guisto Luigi fu Giuseppe
114.3	Peluso	Pomponio, Antonio e Caterina fu Raffaele e Michele e Annina
114.4	Parlati	Salomone fu Antonio
114.5	Palmieri	Rosa fu P. Antonio e Silvestro Francesco
114.6	"	" " uel. e Pappalardo di Pappalardo
114.7	"	" " uel. e Pappalardo di Pappalardo
114.8	"	" " uel. e Pappalardo di Pappalardo
114.9	Paladini	Antonio fu Pappalardo
115.0	Parrocchia	di S. Giorgio goduta dal dr. Pappalardo
115.1	Pilla	Giuseppe fu Pappalardo
115.2	Pirone	Madalena fu Giovanni
115.3	Pagano	Vincenzo fu Pappalardo
115.4	"	Pappalardo " " "

115.5	Peluso	Donato fu P. Antonio e De Rosa Carlo Pappalardo
115.6	Parlati	Maurizio fu Antonio
115.7	Parrocchia	di S. Giovanni Battista in Capivaro goduta dal dr. Pappalardo
115.8	Pizzullo	Salomone fu Pappalardo
115.9	Palmieri	Calabrese fu Giuseppe e Rosa Carmine fu Giuseppe coniugi
116.0	Pipe	Vittorio fu Pietro
116.1	Palmieri	Commenda fu Vincenzo in Capivaro
116.2	Pipe	Raffaele di Michele e Luigi Maria di Filippo, coniugi
116.3	Pompetti	Vincenzo fu Paolo
116.4	Pavani	Rosa fu Angelo e Gella Carmine fu Calabrese
116.5	Peluso	Mariano, Anna e Michela fu Don. Antonio e altri
116.6	Pizzullo	Pappalardo fu Giuseppe
116.7	Ponticelli	Calabrese fu Paolo
116.8	Pellegrino	Anna fu Antonio in Capivaro e Pappalardo di Pappalardo
116.9	Pomponio	Vincenzo di Giovanni uel. e Pomponio Carmine di Vincenzo
117.0	Pizzullo	Luigi fu Giuseppe in Capivaro
117.1	Ponticelli	Gastone " " e Costella Michele fu Pappalardo
117.2	Pirone	Gianni fu Pappalardo
117.3	Palmieri	Pappalardo fu Michele e Pappalardo Michele ed altri in Capivaro
117.4	Pizzullo	Calabrese di Pappalardo
117.5	Ponticelli	Anna di Gastone
117.6	Pomponio	Emelinda di Vincenzo
117.7	Palmieri	Antonio fu Raffaele
117.8	Pizzullo	Pappalardo fu Vincenzo
117.9	"	" " " "

1447	Capo	Giuseppe fu Domenico
1448	Castiglione	Anna fu Pasquale u. Calapuzia ed altri
1449	Capo	Anna fu Antonio
1450	"	Giuseppe " "
1451	"	" fu Domenico diellario al Comune di Casano
1452	"	Giuseppe " "
1453	Murino	Raffaele fu Gregorio ^{propr. e Francesco Chizzotto fu}
1454	Crumontano	Barone Luigi di Pastre ^{rimondato del 1811 unq. in parte}
1455	"	Pietro e Teseo baronum pat. com. fu Luigi
1456	Castiglione	Angela fu Salvatore
1457	Crano	Carmine di ...
1458	Castello	Immacolata di ...
1459	Cusillo	Giuseppe di Raffaele
1460	Capo	Caterina fu ^{Comune propri. e Salvatore etna. propri.}
1461	Castello	Anna Maria di Guglielmo
1462	Castiglione	Eduardo di ...
1463	Corrado	Pasquale fu Salvatore ^{diellario fu Giacomo, unq.}
1464	Capo	Antonio di Bernardino
1465	Corrado	Pasquale fu Salvatore
1466	Crumontano	Pietro e Maria fu Carlo ^{Leporello fu Domenico uol. Crumontano unq. di 1/2}
1467	Capo	M ^{re} Giuseppe di Domenico
1468	"	Paolo fu Antonio unq. ed altri
1469	"	Carmelo, Ferdinando, Anna fu Antonio ed altri
1470	Cusillo	Michela fu Raffaele

1447	Cusillo	Antonio fu Raffaele
1448	"	Anna " "
1449	Crantano	Rosa u. Antonio per l'unq. Antonio fuio per la prim.
1450	Cusillo	Francesco fu Francesco
1451	Castiglione	ott. per Anna fu Gabriella
1452	Castiglione	Antonio fu Luigi
1453	"	Maria " "
1454	"	Anna " "
1455	"	Paolo " "
1456	Castiglione	Colomba di Stefano uol. Pasquale
1457	Capo	Caterina, Giuseppina e Antonietta fu Tommaso
1458	"	Annunziata fu Tommaso
1459	Castiglione	Raffaele di Antonio
1460	"	" ed altri fu Antonio
1461	Castiglione	Giuseppe di ...
1462	Capo	M ^{re} Consiglia fu Francesco per 1/3 e Pietro, Mariano e Pasquale propri.
1463	Cusillo	Gabriella fu Raffaele
1464	Capo	Antonio di Carmelo
1465	"	Bernardino " "
1466	"	Anna " in Carlo Comune
1467	"	Antonio di altri
1468	Crumontano	Giuseppe fu Antonio e opposito Giuseppe fu Pietro propri. ed altri
1469	Capo	Antonietta fu Antonio
1470	"	Giulietta " "
1471	"	Antonietta, Anna, Caterina, Guglielmo, Giulio, Rosa fu Bernardino

1472	Crumontano	Michela fu Domenico
1473	"	Raffaele di Michela
1474	Castiglione	Antonietta fu Tommaso
1475	"	"
1476	"	"
1477	"	"
1478	"	"
1479	"	"
1480	"	"
1481	"	"
1482	"	"
1483	"	"
1484	"	"
1485	"	"
1486	"	"
1487	"	"
1488	"	"
1489	"	"
1490	"	"
1491	"	"
1492	"	"
1493	"	"
1494	"	"
1495	"	"
1496	"	"
1497	"	"
1498	"	"
1499	"	"

1472	Nacco	Annunziata fu Giuseppe unq. e altri propri.
1473	Nicola	ott. Francesco fu Tommaso
1474	"	" fu Luigi
1475	"	ott. Paolo fu Tommaso
1476	"	Pasquale fu Giuseppe
1477	"	Luigi fu Antonio diellario al Comune di Casano
1478	"	"
1479	"	Salvatore di Francesco
1480	"	Anna fu Pasquale maritata Gallo
1481	Napoli	Giuseppe fu Antonio marit. De M. uol.
1482	Nicola	Vincenzo e Giovanna pat. e soc. di Pasquale
1483	Nicola	Caterina di Antonio
1484	"	Antonio fu Antonio
1485	"	Annunziata di Pasquale
1486	Nicola	Giuseppe di Pasquale
1487	Nicola	Marianne fu Vincenzo marit. Salotto
1488	Nicola	Francesco fu Francesco e Giovanni pat. fu Tommaso
1489	Nacco	Annunziata fu Giuseppe unq. e Nacco Giuseppe di Ubaldo propri.
1490	Nicola	Antonio e soc. Ferdinando fu Alessandro
1491	Nicola	Pasquale fu Antonio
1492	Nicola	Giuseppe e Benito fu Luigi
1493	Nicola	Francesco di N. uol. Salotto
1494	Nicola	M ^{re} Carmine fu Luigi
1495	Nicola	Anna fu Luigi in Mellone della Gatt. Giuseppe di altri fu Antonio

1499	Nicola	Michele	fu Raffaele nato Chionelli
1500	Nastrella	Isotta	di Gerdia nato Ottoro
1501	Nicola	Carlo	di Raffaele
1502	Nicola	Giuseppe	fu Donato prop. e Angelino Calvatore di Antonio
1503	"	Antonino	"
1504	Nicola	Andriana	di Alfonso
1505	Nicola	Antonino	di Antonio
1506	"	Maria	"
1507	Nicola	Anna	fu Giovanni
1508	Nicola	Protonpa	di Antonino
1509	Nicola	Isotta	di Antonio e altri
1510	Nicola	Margherita	di Antonio
1511	Nicola	Filomena	di Pasquale
1512	"	Giuseppe	fu Giuseppe e altri e figlia Filomena prop.
1513	"	Antonio	di Giuseppe
1514	"	Filomena	di Giuseppe in Pizzullo
1515	"	M. Grazia	fu Vincenzo
1516	Nicola	Rosa	fu Antonino in Antonio
1517	Nicola	Michele	e altri e Raffaele fu Francesco
1518	Nicola	Francesco	fu Carlo e altri

1519	Nicola	Olivia	fu Luigi Maria
1520	"	"	"
1521	Nicola	Anna	fu Vincenzo e Raffaele prop. Antonio
1522	"	Giuseppe	fu Domenico
1523	"	Luigia	di Giuseppe in Del Porto
1524	"	Giuseppe	fu Domenico
1525	"	Pasquale	di Giuseppe
1526	Nicola	Antonio	di St. St.
1527	Nicola	Rosa	di Giuseppe e Pasquale Antonio di Antonio, moglie
1528	"	Domenico	" e figlio
1529	"	Maria	fu Domenico
1530	"	Anna	"
1531	"	Giuseppe	" e figlio
1532	Nicola	Concetta	fu Michele
1533	Nicola	Domenico	col altri fu Calvatore
1534	"	"	"
1535	"	"	"
1536	"	"	"
1537	"	"	"
1538	"	"	"
1539	"	"	"
1540	"	"	"
1541	"	"	"
1542	"	"	"
1543	"	"	"
1544	"	"	"
1545	"	"	"
1546	"	"	"
1547	"	"	"
1548	"	"	"
1549	"	"	"
1550	"	"	"
1551	"	"	"
1552	"	"	"
1553	"	"	"
1554	"	"	"
1555	"	"	"
1556	"	"	"
1557	"	"	"
1558	"	"	"
1559	"	"	"
1560	"	"	"
1561	"	"	"
1562	"	"	"
1563	"	"	"
1564	"	"	"
1565	"	"	"
1566	"	"	"
1567	"	"	"
1568	"	"	"
1569	"	"	"
1570	"	"	"
1571	"	"	"
1572	"	"	"
1573	"	"	"
1574	"	"	"
1575	"	"	"
1576	"	"	"
1577	"	"	"
1578	"	"	"
1579	"	"	"
1580	"	"	"
1581	"	"	"
1582	"	"	"
1583	"	"	"
1584	"	"	"
1585	"	"	"
1586	"	"	"
1587	"	"	"
1588	"	"	"
1589	"	"	"
1590	"	"	"
1591	"	"	"
1592	"	"	"
1593	"	"	"
1594	"	"	"
1595	"	"	"
1596	"	"	"
1597	"	"	"
1598	"	"	"
1599	"	"	"
1600	"	"	"

Catasto Agrario di Caivano (1929)

Ludovico Migliaccio

Dal libro *Catasto Agrario – 1929* dell'Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia.

I cenni illustrativi, che seguono, si limitano ad esporre alcune brevi considerazioni sulle rilevazioni catastali eseguite e ad interpretarne sinteticamente i risultati negli aspetti più salienti e, ove è possibile, nei confronti coi risultati della catastazione agraria precedente. Non si è trattato, di proposito, delle condizioni economico-agrarie della Provincia, poiché ciò sarà compito delle speciali pubblicazioni compartimentali che seguiranno.

Criteri di rilevazione. – Il Catasto agrario della provincia di NAPOLI è stato eseguito con il metodo dell'aggiornamento, assumendo, come base di riferimento, i dati del Catasto geometrico particellare e utilizzando anche, laddove potevano servire quali elementi di controllo, i dati del Catasto agrario del 1910.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA DEL REGNO D'ITALIA

CATASTO AGRARIO

1929-VIII



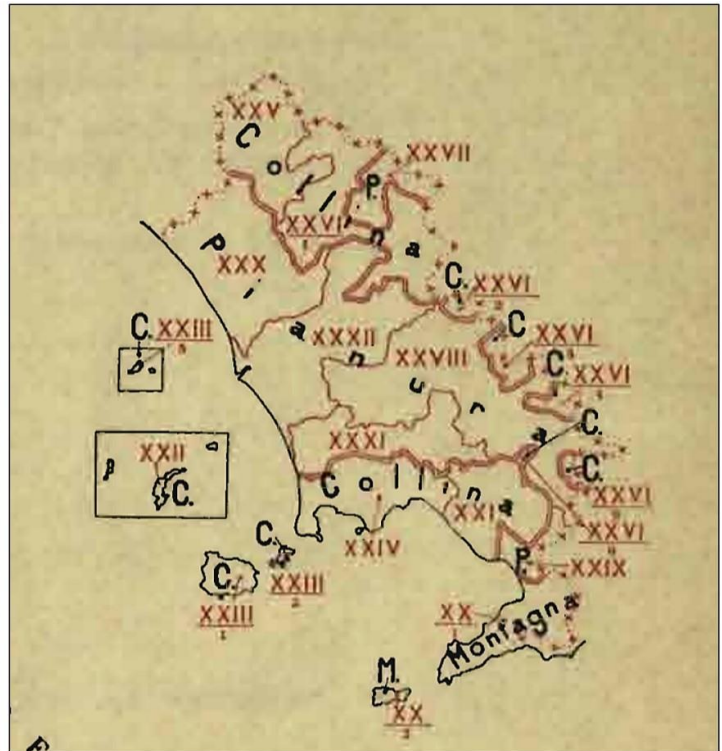
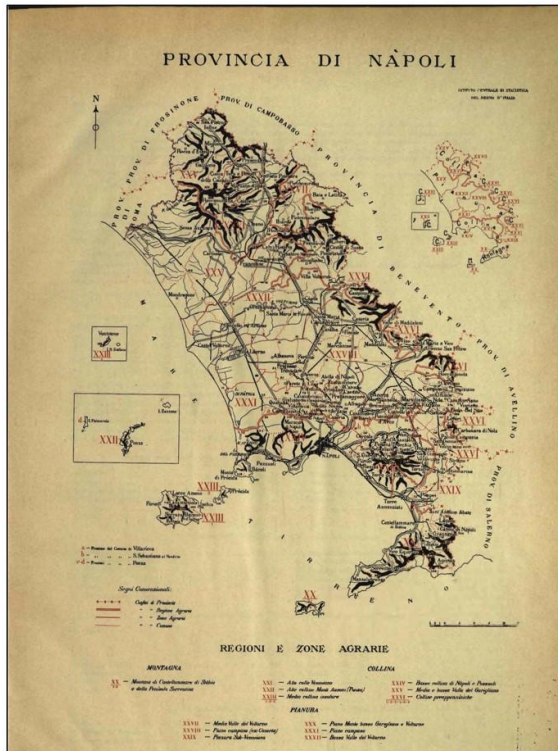
COMPARTIMENTO DELLA CAMPANIA

PROVINCIA DI NAPOLI

FASCICOLO 69



ROMA
ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
LIBRERIA
1936 - ANNO XIV



Planimetrie delle zone agrarie della Provincia di Napoli.



Caivano

Zona agraria XXXI. — Piano campano



Caivano faceva parte della Zona Agraria XXXI (piano campano) che nella Planimetria delle zone della Provincia di Napoli (immagine precedente) è stata evidenziata in azzurro.

Tav. I.

N. d'ord. e tot. comuni	COMUNI ZONE E REGIONI AGRARIE	REPARTIZIONE DELLA SUPERFICIE AGRARIA E FORESTALE													
		SEMINATIVI				PRATI FRATTI-PASCOLE E PASCOLE PERMANENTI		COLTURE LEGNOSE SPECIALIZZATE		BOSCHI				INCOLTI PRODUTTIVI	
		semplici		con piante legnose						castagneti da frutto		altri boschi			
		ha.	%	ha.	%	ha.	%	ha.	%	ha.	%	ha.	%	ha.	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
111	Caivano	950	22,6	1.514	11,0	34	6,9	94	4,2	-	-	-	-	-	-

Tav. I.

N. d'ord. e tot. comuni	COMUNI ZONE E REGIONI AGRARIE	SUPERFICIE						POPOLAZIONE (Censim. 2 ^a -IV-1931-IX)			
		AGRARIA E FORESTALE		IMPRO- DUTTIVA		TERRI- TORIALE		PRESENTE		RESIDENTE	
		ha.	%	ha.	%	ha.	%	N.	%	N.	%
		17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
111	Caivano	2.592	12,0	119	9,4	2.711	11,9	15.052	7,8	15.163	7,8

Caivano ha una superficie territoriale di 2.711 ettari e di questi, nel 1929, 2.592 ettari rappresentava la superficie Agraria e forestale e 119 ettari erano improduttivi.

Tav. I-bis

N. d'ord. e tot. Comuni	COMUNI ZONE E REGIONI AGRARIE	BOVINI						EQUINI										SUINI				OVINI				CAPRINI			
		TOTALE		VACCHE		MANI E BUOI		TOTALE		CAVALLI				ASINI		MULI E BARDOTTI		TOTALE		sopra l'anno		TOTALE		TOTALE					
		TOTALE		di 3 anni e più		TOTALE		di 3 anni e più		TOTALE		di 3 anni e più																	
N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26				
111	Palermo	173	6,0	78	5,8	64	19,5	1.004	22,2	566	9,0	516	8,6	377	22,3	61	26,3	137	4,8	17	5,3	3	0,2	399	12,1				

A Caivano nel 1929 vi erano 173 bovini, di cui 78 vacche e 64 manzi e buoi, 1004 equini, di cui 566 cavalli di cui 377 asini e 61 fra muli e bardotti. I suini erano 137, 3 ovini e 399 caprini.

111. - CAIVANO

I. - Dati generali

ZONA AGRARIA XXXI PIANO CAMPANO

1. Dati geografici	2. Popolazione (Censim. 21-IV-1931-IX)	3. Popolazione agricola (*) (Censim. 21-IV-1931-IX)																					
<p>Giacitura prev. del territ.: <i>Pianura</i></p> <p>Posizione geografica { lat. . 40° 57'</p> <p>del Centro princ. (*) { long. +1° 51'</p> <p>Altimetria s/m { massima m. 29</p> <p>del territorio { minima , 20</p> <p>{ preval. (*) , 20÷25</p> <p>del Centro principale (*) , 26</p>	<p>Presente:</p> <p>In complesso 15.052</p> <p>Per km² { territoriale . 555</p> <p>di superf. { agr. e forest. 581</p> <p>Del centr. 15.018</p> <p>Delle case sparse 34</p> <p>Residente</p> <p>In complesso 15.163</p> <p>Per km² { territoriale . 559</p> <p>di superf. { agr. e forest. 585</p>	<table> <tr> <th>Posiz. profess. capo famiglia</th><th>Famiglie</th><th>Com- ponenti</th></tr> <tr> <td>Cond. terreni propri</td><td>100</td><td>480</td></tr> <tr> <td>Fittavoli . . .</td><td>813</td><td>3.765</td></tr> <tr> <td>Coloni</td><td>2</td><td>9</td></tr> <tr> <td>Giornalieri . .</td><td>762</td><td>3.155</td></tr> <tr> <td>Altri addetti. .</td><td>25</td><td>120</td></tr> <tr> <td>Totale. . .</td><td>1.702 (*)</td><td>7.529</td></tr> </table> <p>(*) Per km² { territoriale . 278</p> <p>di superficie { agr. e forest. 290</p>	Posiz. profess. capo famiglia	Famiglie	Com- ponenti	Cond. terreni propri	100	480	Fittavoli . . .	813	3.765	Coloni	2	9	Giornalieri . .	762	3.155	Altri addetti. .	25	120	Totale. . .	1.702 (*)	7.529
Posiz. profess. capo famiglia	Famiglie	Com- ponenti																					
Cond. terreni propri	100	480																					
Fittavoli . . .	813	3.765																					
Coloni	2	9																					
Giornalieri . .	762	3.155																					
Altri addetti. .	25	120																					
Totale. . .	1.702 (*)	7.529																					

La popolazione di Caivano riferita al Censimento del 21 aprile 1931 era di 15.163 mentre quella agricola era composta da 1.702 famiglie per un totale di componenti di 7.529, di cui 100 famiglie conducevano terreni propri per un totale di componenti 480. I fittavoli erano 813 con 3.765 componenti, i coloni 2 famiglie per 9 componenti, i giornalieri 762 famiglie con un totale di 3.155 componenti e altri addetti di 25 famiglie con 120 componenti.

4. Aziende agricole (*) (Censim. agr. 19-III-1930-VIII)						5. Bestiame (*) (Censim. agr. 19-III-1930-VIII)	
Classi di ampiezza	Num.	Superf. ha.	Sistema di conduz.	Num.	Superf. ha.		
1. Fino a 0,50 ha.	283	106	Economia diretta.	66	49	Bovini N. 173	<i>Bovini:</i>
2. da 0,51 a 1	418	315				Equini , 1.004	Vitelli e vitelle sotto l'anno . N. 20
3. , 1,01 a 3	606	1.018	Affitto. .	1.083	1.222	Suini , 137	Manzette, manze e giovenche. . , 10
4. , 3,01 a 5	58	223				Ovini , 3	Vacche , 78
5. , 5,01 a 10	20	129	Colonia .	2	..	Caprini , 399	Manzi e buoi . . , 64
6. , 10,01 a 20	3	40					Torelli e tori . . , 1
7. , 20,01 a 50	-	-	Mista . .	237	560		
8. , 50,01 a 100	-	-					
9. , 100,01 a 500	-	-					
10. oltre 500	-	-					
Totale. . .	1.388	1.831	Totale . .	1.388	1.831		

Le aziende agricole rilevate con il censimento del 19 marzo 1930 erano 1388, le più numerose erano quelle la cui ampiezza andava da 1 a 3 ettari, le meno numerose erano solo 3 con un'ampiezza da 10 a 20 ettari. Con lo stesso censimento furono rilevati anche i capi di bestiame che risultarono 173 bovini, 1.004 equini, 137 suini, 3 ovini e 399 caprini.

II. - Superficie per qualità di coltura

QUALITÀ DI COLTURA	SUPERFICIE (ettari)		
	Qualità di coltura		totale
	semplici	con piante legnose	
1	2	3	4
1. Seminativi	950	1.514	2.464
2. Prati permanenti . . .	-	-	-
3. Prati-pascoli perm. . .	-	-	-
4. Pascoli permanenti . .	12	22	34
5. Colture legnose specializzate	-	94	94
6. Boschi (compresi i castagneti da frutto) . .	-	-	-
7. Inculti produttivi . . .	-	-	-
Totale	962	1.630	
Superficie agraria e forestale			2.592
8. Superficie improduttiva			119
Superficie territoriale			2.711

III. - Repartizione superficie seminativi

COLTIVAZIONI	SUPERFICIE INTEGRANTE (ettari)	SUPERF. RIPETUTA COLTIVAZIONI INTERCALARI (ettari)		
		nei semi- nativi	nelle colt. legn. spec.	totale
		3	4	
1	2	3	4	5
Coltiv. avvicendate:				
1. Cereali	880	476	-	476
2. Coltiv. industriali . . .	727	-	-	-
3. Altre coltivazioni	637	136	-	136
4. Foraggiere	92	1.620	88	1.708
5. Riposi con o senza pasc. .	-	-	-	-
Tare	123	-	-	-
Totale	2.464	2.232	88	2.320
Coltiv. permanenti:				
6. Orti stab., risale stab., ecc.	-	-	-	-
Tare	-	-	-	-
Totale	-	-	-	-
Superficie complessiva . . .	2.464			

La maggior parte della superficie destinata all'agricoltura era costituita da seminativi coltivati a cereali per complessivi 880 ettari.

IV. - Superficie e densità delle colture legnose (*)

COLTIVAZIONI	SUPERFICIE INTEGRANTE						SUPERFICIE RIPETUTA					
	a coltura specializzata						a coltura promiscua		piante nelle tare e sparse			
	pura		prevalente		totale (colonne 2 + 4) ettari	secondaria						
	ettari	n. medio piante per ha.	ettari	n. medio piante per ha.		ettari	n. medio piante per ha.	ettari	n. medio piante per ha.			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. { Viti	-	-	-	-	-	-	-	1.430	(1) 750	-	-	
2. { Sostegni vivi	-	-	-	-	-	-	-	1.430	(2) 100	-	-	
3. Olivi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4. Agrumi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5. Gelai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6. Fruttiferi	-	-	90	(1) 480	90	90	(2) 80	1.430	(2) 60	-	-	
7. Piante ornament.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8. Altre	-	-	-	-	-	-	-	22	-	10	-	
9. Viali, canneti, ecc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Tare	-	-	4	-	4	-	-	-	-	-	-	
Superficie compless.	-	-	94	-	94	-	-	-	-	-	-	

(1) Forma allev. prev. a fascione. —
(2) Id.: p. vento. — (3) Ploppi.

(¹) Forma allev. prev. a fascione. —
(²) Id.: p. vento. — (*) Pioppi.

Le superfici coltivate a viti erano 1430 ettari con in media 750 piante per ettaro e 100 sostegni per ettaro rappresentati da pioppi o altre piante vive. Le superfici coltivate a frutteti erano ettari 1430 con in media 60 piante per ettaro.

V. - Superficie e produzione delle singole coltivazioni - Densità delle coltivazioni legnose

N. elenco coltivaz. (*)	QUALITÀ DI COLTURA E COLTIVAZIONI	SUPERFICIE (ettari)		PRODUZIONE (quintali)						N. elenco coltivaz. (*)	QUALITÀ DI COLTURA E COLTIVAZIONI	SUPERFICIE (ettari)				PRODUZIONE (quintali)															
		integrante	ripetuta	media per ettaro		totale in base al rendim. unit.						integrante		ripetuta		media per ha. sulla superf. integ. a colt. pura (col. 3)	totale alle superfici di cui alle colt. 6+7+8	1923-28	1929												
				sestennio 1925-28		1929		1923-28				a coltura pura	a coltura mista prevalente	totale	a coltura mista secondaria	a coltura primaria	nelle tare e sparo														
				base granie	ripetuta	com-pleta	com-pleta	1923-28 100 X col. 7	1929 100 X col. 8																						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20												
Seminativi																															
<i>Semplici e con piante legnose</i>																															
1	Frumento { tenero	641	-	20,1	-	20,1	23,0	12.887	14.743																						
2	Frumento { duro	-	-	-	-	-	-	-	-																						
3	Sorgo	-	-	-	-	-	-	-	-	49	Viti	-	-	-	-	-	-	(*)66.615	(*)71.500												
4	Orzo	80	-	20,0	-	20,0	24,0	600	720	50	Oliv.	-	-	-	-	-	-	-	-												
5	Avena	11	-	24,0	-	24,0	24,0	264	264	51	Aranci	-	-	-	-	-	-	-	-												
6	Biso (risone)	-	-	-	-	-	-	-	-	52	Mandarini	-	-	-	-	-	-	-	-												
7	Granoturco { maggengo	193	-	20,9	-	20,9	23,0	4.139	4.554	53	Limoni	-	-	-	-	-	-	-	-												
8	Granoturco { cinquantino	-	470	-	11,5	11,5	12,0	5.486	5.712	54	Altri agrumi	-	-	-	-	-	-	-	-												
9	Altri cereali	-	-	-	-	-	-	-	-	55	Celsti	-	-	-	-	-	-	-	-												
10	Barbabietole da zucchero	-	-	-	-	-	-	-	-	56	Meli	-	-	-	90	1.430	-	5.998	5.370												
11	Canapa { seme	113	-	9,0	-	9,0	9,0	1.017	1.017	57	Peri	-	-	-	33	10	-	66	63												
12	Canapa { taglio	614	-	11,3	-	11,3	11,0	6.940	6.754	58	Otogni e melagrani	-	-	-	90	4	-	-	-												
13	Lino { seme	-	-	-	-	-	-	-	-	59	Peschi	-	-	90	-	-	-	19.499	20.440												
14	Lino { taglio	-	-	-	-	-	-	-	-	60	Albicocchi	-	-	-	-	-	-	-	-												
15	Tabacco	-	-	-	-	-	-	-	-	61	Susini	-	-	-	-	-	-	-	-												
16	Altre coltivazioni industriali	-	-	-	-	-	-	-	-	62	Uglegi	-	-	-	-	-	-	-	-												
17	Patate	345 (*)	35	81,2	53,1	78,6	90,0 (*)	29.710 (*)	34.020	63	Mandarini	-	-	-	-	-	-	-	-												
18	Fave da seme	149 (*)	18	15,3	14,3	15,2	16,0	2.543	2.672	64	Noci	-	-	-	90	1.430	-	10.472	11.000												
19	Fagioli (*)	-	285	-	8,5	8,5	9,0	2.254	2.38	65	Nocciuoli	-	-	-	40	20	-	-	-												
20	Oci	-	-	-	-	-	-	-	-	66	Fichi	-	-	-	90	2	-	39	45												
21	Cicerchie	-	-	-	-	-	-	-	-	67	Carrubi	-	-	-	-	-	-	-	-												
22	Lenticchie	-	-	-	-	-	-	-	-	68	Altri fruttiferi	-	-	-	-	-	-	-	-												
23	Lupini	-	-	-	-	-	-	-	-	69	Piante ornament. (*)	-	-	-	-	-	-	-	-												
24	Piselli	-	-	-	-	-	-	-	-	70	Altre piante legnose	-	-	-	-	-	-	-	-												
25	Veccia	-	-	-	-	-	-	-	-	71	Ganneti, vincheti	-	-	-	-	-	-	-	-												
26	Altre leguminose da granella	-	-	-	-	-	-	-	-	72	Vivali (*)	-	-	-	-	-	-	-	-												
27	Legumi freschi da sgusciare (*)	90	-	52,9	-	52,9	50,0	5.075	4.800																						
28	Asparagi	-	-	-	-	-	-	-	-																						
29	Carzoni	-	-	-	-	-	-	-	-																						
30	Cardi, finocchi e sedani	-	-	-	-	-	-	-	-																						
31	Cavoli	20	-	281,7	-	281,7	233,0	8.170	8.285																						
32	Cavolfiori	12	17	205,0	182,4	180,0	180,0	8.220	8.220																						
33	Cipolle e aglio	8	-	90,0	-	90,0	100,0	780	800																						
34	Pomodori	-	79	190,0	-	190,0	200,0	15.010	15.800																						
35	Paponi e cocomeri	-	-	-	-	-	-	-	-																						
36	Altri ortaggi (*)	-	8	237,5	-	237,5	240,0	1.900	1.920																						
37	Orti familiari (*)	-	-	-	-	-	-	-	-																						
38	Flori (*) { recati	-	-	-	-	-	-	-	-																						
39	Flori (*) { e foglie da profum.	-	-	-	-	-	-	-	-																						
40	Colt. orn. e per fronda verde (*)	-	-	-	-	-	-	-	-																						
41	Altre coltivazioni	-	-	-	-	-	-	-	-																						
42	Prati avvicendati (*)	91	-	72,4	-	72,4	73,4	6.585	6.680																						
43	Id. id. (anno d'imp.)	1	1	30,0	-	30,0	20,0	40	40																						
44	Erbai: annuali; intercalari (*)	-	(*) 1.708	-	(*)28,8	(*)20,6	(*)22,6	12.945	14.530																						
45	Riposi con e senza pascolo	-	-	-	-	-	-	-	-																						
46	Tare	128	-	-	-	-	-	-	-																						
	Totale	2.464																													
Prati, prati-pasc. e pasco. perm.																															
<i>Semplici e con piante legnose</i>																															
45	Prati permanenti	-	-	-	-	-	-	-	-																						
46	Prati-pascoli permanenti	34	-	10,1	-	10,1	10,0	342	340																						
47	Pascoli permanenti	-	38	-	5,0	-	5,0	190	190																						
48	Nelle tare, riposi, incolti, ecc. (*)	-	-	-	-	-	-	-	-																						
	Totale	34																													
Coltivazioni legnose																															
<i>a) superficie</i>																															
<i>b) n. medio piante per ha.</i>																															
49	Viti	-	-	-	-	-	-	-	-																						
50	Oliv.	-	-	-	-	-	-	-	-																						
51	Aranci	-	-	-	-	-	-	-	-																						
52	Mandarini	-	-	-	-	-	-	-	-																						
53	Limoni	-	-	-	-	-	-	-	-																						
54	Altri agrumi	-	-	-	-	-	-	-	-																						
55	Celsti	-	-	-	-	-	-	-	-																						
56	Meli	-	-	-	-	-	-	-	-																						
57	Peri	-	-	-	-	-	-	-	-																						
58	Otogni e melagrani	-	-	-	-	-	-	-	-																						
59	Peschi	-	-	-	-	-	-	-	-																						
60	Albicocchi	-	-	-	-	-	-	-	-																						
61	Susini	-	-	-	-	-	-	-	-																						
62	Uglegi	-	-	-	-	-	-	-	-																						
63	Mandarini	-	-	-	-	-	-	-	-																						
64	Noci	-	-	-	-	-	-	-	-																						
65	Nocciuoli	-	-	-	-	-	-	-	-																						
66	Fichi	-	-	-	-	-	-	-	-																						
67	Carrubi	-	-	-	-	-	-	-	-																						
68	Altri fruttiferi	-	-	-	-	-	-	-	-																						
69	Piante ornament. (*)	-	-	-	-	-	-	-	-																						
70	Altre piante legnose	-	-	-	-	-	-	-	-																						
71	Ganneti, vincheti	-	-	-	-	-	-	-	-																						
72	Vivali (*)	-	-	-	-	-	-	-	-																						
	Tare	4																													
	Totale	94																													
Superficie agraria e forestale																															
73	Boschi: di cui castagneti da frutto	-	-	-	-	-	-	-	-																						
	Incolti produttivi	-																													

(*) Nel frutteto: - (*) 30,0 % primaticcio, - (*) Ha. 35 nel frutteto. Per ha 198 conosci. al granoturco maggengo. - (*) Piselli e fave. - (*) Ortaggi da frutt. - (*) Erba medica, 15,4 % irrigui. - (*) Specie diverse, 20,4 % irrigui. - (*) Ha. 1.080 per sovescio. - (*) Relativo ad ha. 625. - (*) 1,0 % uva per consumo diretto. - (**) Altri prodotti da colture legnose, rispettiv. nel sestennio 1923-28 e nell'anno 1929: legna ardere q. 86,32 e q. 86,32; ghianda, q. 44 e q. 44.

(*) Nel frutteto. - (*) 30,0 % primaticos. - (*) Ha. 35 nel frutteto. Per ha 198 conso. al granoturco maggengo. - (*) Piselli e fave. - (*) Ortaggi da frutt. - (*) Erba medica, 15,4 % irrigui. - (*) Specie diverse, 10,4 % irrigui. - (*) Ha. 1,080 per sovescio. - (*) Relativo ad ha. 628. - (*) 1,0 % uva per consumo diretto. - (*) Altri prodotti da colture legnose, rispettivamente nel sestennio 1925-28 e nell'anno 1929: legna ardere q. 86.321 e q. 86.321; ghianda, q. 44 e q. 44.

I seminativi semplici e con piante legnose erano rappresentati da frumento con una superficie coltivata di 641 ettari, da canapa per la semina su 113 ettari e canapa da taglio su 614 ettari, ma non mancavano superfici con orzo, avena, patate, fave, legumi freschi, cavoli, cavolfiori, cipolle e aglio. Le coltivazioni leg

VI. - Produzione dei cereali

COLTIVAZIONI	SUPER- FICIE com- plessiva — (ettari)	PRODUZIONE (q.)				COLTIVAZIONI	SUPER- FICIE com- plessiva — (ettari)	PRODUZIONE (q.)			
		media per ettaro		totale in base al rend. unit.				media per ettaro		totale in base al rend. unit.	
		asse- minio 1923-'28	1929	(*) medio 1923-'28 (coll. 2×3)	1929 (coll. 2×4)			asse- minio 1923-'28	1929	(*) medio 1923-'28 (coll. 2×3)	1929 (coll. 2×4)
1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
1. Frumento :						3. Granturco:					
a) nel semin. sempl. .	276	23,9	25,0	6.602	6.900	a) nel semin. sempl. .	292	16,0	14,9	4.663	4.360
b) id. con p. legn. .	385	17,2	21,5	6.285	7.843	b) id. con p. legn. .	382	13,0	15,5	4.964	5.906
c) nelle colt. legn. spec.	—	—	—	—	—	c) nelle colt. legn. spec.	—	—	—	—	—
Totale. . .	661	20,1	23,0	12.887	14.743	Totale. . .	674	14,3	15,2	9.627	10.266
2. Riso (risone):						4. Cereali minori :					
a) nel semin. sempl. .	—	—	—	—	—	a) nel semin. sempl. .	28	21,1	24,6	592	689
b) id. con p. legn. .	—	—	—	—	—	b) id. con p. legn. .	13	20,9	22,7	272	295
c) nelle colt. legn. spec.	—	—	—	—	—	c) nelle colt. legn. spec.	—	—	—	—	—
Totale. . .	—	—	—	—	—	Totale...	41	21,1	24,0	864	984

La produzione di cereali era rappresentata da frumento coltivato su una superficie complessiva di 541 ettari e granturco su una superficie complessiva di 674 ettari.

VII. - Produzione dei foraggi

COLTIVAZIONI	PROD. TOT.		PROD. ACCESSORIA	PROD. TOT.	
	media 1923-'28	1929		media 1923-'28	1929
1	2	3	4	5	6
(In quintali di fieno normale) (*)					
1. Prati avvicendati	6.585	6.680	A) dai prati e pascoli: . . .	190	190
2. Id. id. anno d'imp. . . .	40	40	a) nei seminativi a riposo	—	—
3. Erbai annuali	—	—	b) nelle tare produttive . .	190	190
4. Id. intercalari.	12.948	14.330	c) nei boschi e sotto altre colture legnose	—	—
5. Prati permanenti	—	—	d) negli incolti produttivi .	—	—
6. Prati-pascoli permanenti .	—	—	B) paglia dei cereali (1). . .	1.833	2.097
7. Pascoli permanenti . . .	342	340	C) foglie e colletti di barba- bietole da zucchero (1) . .	—	—
8. Produz. access. di foraggio	3.948	4.340	D) cime, frache, fronde, ecc. (1).	1.925	2.053
Totale . . .	23.863	25.780	E) strami (foglie secche, sotto- bosco, ecc.) (1)	—	—
Per ettaro della superficie agraria e forestale	9,2	9,9	(1) Quantità effettivamente utilizzata per l'alimentazione del bestiame.		

La produzione di foraggi per l'alimentazione di bestiame era in prevalenza rappresentata da fieno ricavato da prati e pascoli in media 190 quintali, da paglia di cereali 1.833 q.li e 1.925 da cime, frache ecc. nel periodo 1923-1928.

c) *Bonifica della palude dei Regi Lagni*, iniziata nel 1610, su una superficie di 32.500 ettari, tutti palustri ed in gran parte (27.500) già bonificati al 19 marzo 1930, mediante scolo naturale. Il progetto generale, del 30 giugno 1929, prevedeva una spesa di L. 9.875.000; al 31 marzo 1930, erano state liquidate somme per un importo di L. 8.786.544. I comuni della Provincia compresi nel perimetro della bonifica, con una parte del loro territorio, sono quelli di Nola, Marigliano, San Vitaliano, Mariglianella, Scelsiano, Castel di Sasso, Bruscianno, Marcellanise, Acerra, Atella di Napoli, Aversa, Fertilia, Napoli, Villa Literno, Castel Volturno e **Calvano**;

AVVERTENZE ALLE TAVOLE

1. *Circoscrizioni.* — Nelle tavole che seguono vengono considerate tanto la circoscrizione amministrativa (Comune e Provincia) quanto quella agraria (Zona agraria e Regione agraria).

La circoscrizione amministrativa è riferita al 21 aprile 1931-IX, data del VII Censimento generale della Popolazione.

Le « Zone agrarie » sono costituite da un raggruppamento di Comuni di una stessa Provincia aventi analoghe condizioni naturali ed agrarie. (Eccezionalmente vi sono Zone agrarie formate da un solo Comune) (3).

Le « Regioni agrarie » sono tre: Regione di montagna, Regione di collina e Regione di pianura, e risultano da un raggruppamento di Zone agrarie aventi caratteri affini ed attribuibili all'una o all'altra Regione in base a criteri sintetici di prevalenza. Pertanto il territorio di una Provincia può essere rappresentato da una sola Regione.

2. *Superficie territoriale.* — È l'area totale del territorio considerato (Comune, Zona agraria, Regione agraria, Provincia). Le superfici territoriali adottate sono quelle corrispondenti alla circoscrizione amministrativa al 21 aprile 1931-IX (v. par. 1).

3. *Superficie produttiva (agraria e forestale).* — È la parte della superficie territoriale che dà una produzione agraria o forestale, sia pure minima, ed anche se spontanea e non utilizzata.

4. *Superficie improduttiva.* — È la parte della superficie territoriale che non dà produzione agraria o forestale. Comprende, perciò, le superfici occupate dalle acque, dai fabbricati (urbani o rustici e relative aree improduttive annesse), dalle strade, ferrovie e tramvie (escluse le loro scarpate produttive) e dai terreni sterili per natura (quali le nude rocce, i ghiacciai, i nevai permanenti, i ghiaietti, gli arenili e le spiagge marine) o comunque improduttivi dal punto di vista agrario e forestale (quali le saline, gli stagni da pesca, le torbiere, le cave e le miniere) in quanto non danno alcun prodotto vegetale. La superficie improduttiva corrisponde, quindi, alla differenza tra la superficie territoriale e la superficie agraria e forestale.

5. *Qualità di coltura.* — La superficie produttiva (agraria e forestale) comprende le sottoindicate qualità di coltura:

1. Seminativi semplici
2. Seminativi con piante legnose
3. Prati permanenti semplici
4. Prati permanenti con piante legnose
5. Prati-pascoli permanenti semplici
6. Prati-pascoli permanenti con piante legnose
7. Pascoli permanenti semplici
8. Pascoli permanenti con piante legnose
9. Colture legnose specializzate
10. Boschi
11. Inculti produttivi semplici
12. Inculti produttivi con piante legnose
13. Inculti produttivi a prevalente produzione legnosa.

6. *Qualità di coltura semplici e qualità di coltura con piante legnose.* — Si hanno qualità di coltura *semplici* quando il terreno è del tutto privo di piante legnose (arboree o arbustive, agrarie o forestali), oppure quando queste vi si trovano in misura tale da coprire il terreno per meno del 5% della sua estensione. Se la percentuale raggiunge il 5, ma non eccede il 50, le qualità di coltura si considerano *con piante legnose* (fatta eccezione per la vite, dato il suo speciale portamento); oltre il 50 % di copertura si hanno le seguenti qualità di coltura: colture legnose specializzate, boschi e incolti produttivi a prevalente produzione legnosa, a seconda dei casi indicati rispettivamente ai paragrafi 9, 10 e 11.

Va notato che il grado di copertura del terreno è determinato dalla superficie della proiezione della chioma sul terreno stesso (area d'insidenza) allorché le piante legnose hanno raggiunto la maturità (per le piante forestali quella del taglio consuetudinario). Qualora le piante non raggiungano contemporaneamente la maturità, il grado di copertura è riferito al momento in cui l'area coperta risulta massima.

7. *Seminativi.* — Sono considerati tali tutti i terreni lavorati e sottoposti ad avviamento di colture erbacee; sono, pertanto, seminativi i terreni adibiti alla coltivazione dei cereali, delle piante industriali, delle foraggere (prati artificiali, erbai), degli ortaggi, ecc.

Sono considerati seminativi anche quei terreni nei quali la successione di dette colture è interrotta da un periodo, di uno o più anni, durante il quale essi terreni sono tenuti a riposo od a pascolo. Se, però, tale periodo è superiore a 10 anni, si considera seminativo soltanto quella quota della superficie che corrisponde alle predette colture erbacee comprese nell'avvicendamento. (Così, ad esempio, in un avvicendamento in cui a due anni consecutivi di grano seguissero dodici anni di pascolo, verrebbe considerato quale seminativo il settimo della superficie).

Per il criterio distintivo fra seminativi « semplici » e seminativi « con piante legnose » vedasi il paragrafo 6.

8. *Prati permanenti, prati-pascoli permanenti, pascoli permanenti.* — Sono i terreni che permanentemente, od almeno per un periodo superiore ai dieci anni (v. par. 7), non vengono lavorati, e sono utilizzati esclusivamente, o quasi, per la produzione di foraggio.

Caratterizza il prato permanente il fatto che il foraggio viene raccolto esclusivamente mediante falciatura. Ove, invece, il foraggio venga utilizzato esclusivamente col mezzo del bestiame pascolante si ha il pascolo permanente. Quando, poi, la raccolta del foraggio si attui a mezzo di uno sfalcio primaverile, seguito dal pascolo del bestiame per il resto dell'anno, si ha il prato-pascolo permanente.

Anche le dette qualità di coltura si distinguono in « semplici » e « con piante legnose » secondo il criterio già indicato (v. par. 6).

9. **Culture legnose specializzate.** — Sono rappresentate dai terreni coltivati a piante legnose agrarie (arboree od arbustive) esclusivamente (in quanto il terreno non sia contemporaneamente coltivato a piante erbacee) o prevalentemente (in quanto l'area d'insidenza delle piante legnose sia superiore al 50% della superficie): oliveti, agrumeti, mandorleti, frutteti, gelseti, carrubeti e simili. Come si è detto (v. par. 6), per la vite si prescinde dalla considerazione della prevalenza dell'area d'insidenza: la coltivazione è considerata specializzata (vigneto) quando sia riconosciuta tale nel tipo di agricoltura locale.

10. **Boschi.** — Sono considerati boschi i terreni rivestiti di piante legnose forestali (arboree od arbustive) la cui area d'insidenza eccede il 50 % (v. par. 6) e la cui produzione legnosa per unità di superficie non sia assolutamente minima, cioè appena apprezzabile.

Per quanto la produzione di legno sia accompagnata da produzione non legnosa, questa d'importanza economica magari superiore a quella, vengono considerati come boschi, malgrado il loro carattere più o meno agrario sotto altri aspetti, anche i castagneti da frutto, i sommaccheti ed i manneti.

Sono, altresì, qualificati boschi i nocciolieti e i noceti quando scopo prevalente della coltura sia la produzione del legno o, per il nocciuolo, anche della foglia.

Infine, sono considerati boschi anche i parchi, qualora la densità delle piante e la natura della produzione conferiscano loro i suindicati caratteri del bosco.

I boschi colpiti da incendi o da altri gravi danni occasionali sono considerati ancora tali qualora non sia stata data una nuova destinazione al terreno.

Fanno parte della superficie boscata « le radure » dei boschi (piccoli appezzamenti disseminati nel bosco aventi soprassuolo molto rado), mentre ne sono esclusi i « vuoti » (appezzamenti privi di soprassuolo boschivo).

11. **Incolti produttivi.** — Sono i terreni quasi sterili che, pur non offrendo una produzione agraria o forestale nel senso comunemente inteso, danno tuttavia qualche prodotto spontaneo (erbaceo o legnoso), utilizzato o non, quantitativamente assai limitato rispetto all'unità di superficie. Tali sono i gerbidi, le cosiddette « rupi boscate », alcuni relitti fluviali o marittimi e non pochi terreni già « pascoli » che un continuo degradamento ha semiterilato, o già « boschi » che un progressivo deterioramento ha ridotto in misere condizioni di suolo e di soprassuolo, non capaci che di produzioni legnose unitarie pressoché insignificanti e mancanti di uno dei due caratteri che definiscono il bosco (area d'insidenza e produzione unitaria).

Sono incolti produttivi anche i terreni più superficiali, a roccia pressoché affiorante o saltuariamente emergente, in quanto non consentono se non una produzione assolutamente minima.

Anche per gli incolti produttivi la distinzione in « semplici » e « con piante legnose » è basata sul criterio indicato al paragrafo 6. E, però, da notare che a costituire l'area d'insidenza partecipano, per gli incolti produttivi, anche le piante suffrutescose. Qualora l'area d'insidenza superi il 50 % si ha l'incolto produttivo « a prevalente produzione legnosa ». (Vedi anche Catasto forestale, fascicoli pubblicati, par. 10 delle « Avvertenze alle tavole »).

16. **Popolazione agricola*.** — Viene indicato il numero delle famiglie con a capo un agricoltore e il corrispondente numero di componenti. I dati suddetti sono distinti anche per singole posizioni del capo famiglia (conduttore terreni propri; fittavolo; colono; giornaliero di campagna; altro addetto all'agricoltura). I dati sono desunti dal Censimento generale della popolazione al 21 aprile 1931-IX.

17. **Aziende agricole*.** — Delle aziende agricole, sulla scorta dei risultati del Censimento al 19 marzo 1930-VIII, vien dato il numero e la ripartizione per classi di ampiezza (dieci classi) e combinatamente per sistema di conduzione: economia diretta, affitto, colonia, tipo misto.

Per comodità di calcolo i dati di superficie sono stati arrotondati all'ettaro. Pertanto potrà riscontrarsi qualche lieve differenza fra le superfici indicate nei riquadri per Zona, Regione e Provincia e la somma delle superfici parziali figuranti nelle tavole del Comune.

18. **Bestiame*.** — Si riportano i dati definitivi del Censimento agricolo del 19 marzo 1930-VIII.

QUADRO II.

Per l'interpretazione di quanto è contenuto nel quadro II, vedansi le presenti avvertenze dal par. 2 al par. 11.

QUADRO III.

19. **Superficie integrante.** — Nella « coltura erbacea » si considera integrante la superficie di quelle coltivazioni che occupano in esclusività il terreno per tutto l'anno (es.: prato non di primo anno d'impianto) o per la maggior parte dell'anno (es.: frumento autunnale, cui segue, come seconda coltivazione nello stesso anno agrario, il riso di trapianto o il granturco cinquantino o l'erbaio autunno-vernino o altra coltivazione intercalare); e, nel caso di coltivazioni consociate, le superfici di quelle coltivazioni che sono considerate come più importanti (es.: granturco nella consociazione granturco e fagioli; grano nella consociazione con leguminosa foraggera per la formazione del prato, ecc.).

Nella « coltura legnosa », a frutto annuo, occorre distinguere i seguenti casi:
a) « coltura legnosa specializzata pura », costituita, cioè, da una sola specie (vite, olivo, ecc.); la relativa superficie si considera integrante;

b) « coltura legnosa specializzata mista », costituita da più specie consociate (es.: vigneto con piante di olivo e di fruttiferi): la superficie si considera integrante rispetto alla specie legnosa prevalente, che, nell'esempio ricordato, è la vite. E così in casi analoghi.

TAV. II-III

QUADRO I.

12. **Giacitura.** — Si indica se il territorio giace prevalentemente in montagna, in collina, in pianura, o in posizioni intermedie. Tale indicazione deve essere considerata come approssimativa.

13. **Posizione geografica.** — La latitudine e la longitudine sono riferite al Centro principale (*) del Comune, intendendo per tale quello ove ha sede la casa Comunale.

I dati di latitudine e longitudine sono espressi con l'approssimazione di 1'. La longitudine è misurata dal meridiano fondamentale di Roma (Monte Mario) ed è preceduta dal segno + se è orientale, dal segno - se occidentale.

14. **Altimetria.** — Per massima e minima, s'intendono le quote altimetriche massima e minima, sul livello del mare, fra quelle indicate nelle levate di campagna dell'Istituto Geografico Militare.

L'altimetria prevalente (*) è generalmente valutata con apprezzamento a vista sulle levate di campagna dell'Istituto Geografico Militare. Talvolta si è calcolata planimetricamente sulle levate stesse, in base alle porzioni di territorio comprese fra le successive curve di livello.

La quota altimetrica del Centro principale (*) è riferita alla soglia della Chiesa Madre o a quella della Casa Comunale.

15. **Popolazione.** — Si riportano i dati del Censimento al 21 aprile 1931-IX.

Popolazione presente o di fatto. — È costituita dalle persone che al momento del Censimento si trovavano presenti nel Comune, con dimora abituale, o soltanto temporanea.

Popolazione censita nei centri. — È quella che abita nei centri, e tali si intendono quei raggruppamenti di popolazione che vivono intorno ad un luogo di raccolta — chiesa, scuola, stazione ferroviaria o tranviaria o di servizi automobilistici, negozi — ove sogliono concorrere gli abitanti dei luoghi vicini, per ragioni di culto, istruzione, affari, ecc.

Popolazione censita nelle case sparse. — È quella che abita nelle case isolate in campagna. In generale è considerata popolazione sparsa anche quella che abita in piccoli raggruppamenti di case (casolari, fattorie, ecc.) privi di un luogo di raccolta, a meno che considerazioni speciali non permettano di ravvisare in questi luoghi dei centri nascenti o in via di formazione.

Popolazione residente. — È costituita dalle persone che hanno nel Comune la loro dimora abituale. Vi sono comprese le persone che alla data della rilevazione erano presenti nel Comune (con dimora abituale), e le persone che ne erano temporaneamente assenti. La popolazione residente viene considerata come popolazione legale fino al censimento successivo.

La somma delle superfici integranti corrisponde alla superficie agrario-forestale.

20. **Superficie ripetuta.** — Si considerano ripetute le superfici relative a quelle coltivazioni erbacee che, in caso di successione di più colture sullo stesso terreno e nello stesso anno, occupano il terreno stesso non per il periodo maggiore (es.: riso di trapianto; granturco cinquantino in successione, nel medesimo anno, al frumento autunnale) e a quelle che, in caso di coltivazioni erbacee consociate, non sono le più importanti (es.: fagioli nella consociazione con granturco).

Alle coltivazioni legnose si attribuisce la superficie ripetuta quando sono coltivate in promiscuità con le coltivazioni erbacee e la loro area d'insidenza non supera il 50 % della superficie. Nel caso ricordato all'avvertenza n. 10, di « coltura legnosa specializzata mista » (vigneto con olivi e fruttiferi), si attribuisce la superficie ripetuta alle specie legnose secondarie, cioè alle specie non prevalenti (olivi o fruttiferi). Quando nella « coltura legnosa specializzata », tanto pura che mista, si pratici anche la coltivazione di piante erbacee, la superficie da queste occupata si considera ripetuta.

Ogni qualvolta non esista una apposita colonna per l'indicazione delle superfici ripetute, le cifre corrispondenti sono date tra parentesi. Vedasi, ad esempio, il quadro IV, coll. 2 e 4 (superficie dei sostegni vivi).

21. **Coltivazioni.** — I raggruppamenti delle coltivazioni che si trovano in tale quadro hanno la loro rispondenza nel quadro V, col. 2 (seminativi), dove le singole coltivazioni si susseguono nello stesso ordine.

Con la somma delle superfici di detti gruppi di coltivazioni si indica, nel quadro, la superficie complessiva delle coltivazioni in avviamento, e precisamente alla col. 2 le superfici integranti, alle col. 3 e 4 le superfici ripetute delle coltivazioni intercalari, rispettivamente nei seminativi e nelle colture legnose specializzate. Segue la superficie delle « coltivazioni permanenti » e cioè di quelle che costituiscono gli orti stabili (orti industriali ed orti familiari), le risse stabili, i giardini a fiori, o a piante ornamentali, ecc. Tutte queste superfici integranti (v. avvertenza n. 19) sono indicate al netto di tare.

22. **Tare.** — Si considerano tare quelle piccole superfici che restano inutilizzate per le coltivazioni vere e proprie, perché occupate dai fossi, capeczagne, sentieri poderali, muriccioli, siepi e simili. Possono essere produttive (quando danno un qualche prodotto) od improduttive.

QUADRO IV.

Superfici integranti e superfici ripetute. — Vedi avvertenza ai nn. 19 e 20.

* Il quadro IV contiene i dati di superficie e di fettezza di piantamento delle coltivazioni legnose ed ha corrispondenza con il quadro V, dove le coltivazioni stesse sono date nello stesso ordine.

23. *Sostegni vivi.* — La superficie cui si riferiscono si considera sempre come superficie ripetuta.

24. *Piante legnose nelle tate e sparse.* — Nella col. 11 sono indicate le superfici ripetute relative alle piante legnose nelle tate e alle piante legnose sparse.

Sono considerate sparse le piante legnose esistenti nelle qualità di coltura semplici (seminativi, prati, prati-pascoli, pascoli, incolti produttivi) in misura tale da coprire il terreno per non più del 5 % della sua estensione.

25. *Numero medio di piante per ettaro* (coll. 3, 5, 8, 10 e 12). — Tale numero è una media aritmetica ponderata, calcolata secondo le speciali istruzioni all'uso impartite (1).

26. *Forma prevalente di allevamento.* — Viene ricordata a piè del quadro.

QUADRO V.

Superfici integranti e superfici ripetute. — Vedi avvertenza ai nn. 19 e 20.

27. *Elenco delle coltivazioni** (col. 1). — Le coltivazioni sono elencate nell'ordine dei gruppi indicati nei quadri III e IV. Ciascuna coltivazione è contrassegnata da un numero progressivo. Voci e numeri restano identici per tutte le tavole, il che facilita grandemente i raffronti.

Ad evitare che questa uniformità di inquadramento dia insufficiente rilievo a speciali condizioni meritevoli di essere messe in evidenza, si fanno apposte note in calce al quadro (sulle consociazioni, sulla produzione di essenze di foraggiere, sulla composizione dei prati avvicendati, sulla estensione dei prati nelle colture legnose specializzate, sulle superfici irrigate, sugli orti industriali, sulla composizione degli erbai, sulla produzione di uva da tavola e per consumo diretto, ecc.) (2) e si danno notizie più particolareggiate nei « Cenni illustrativi ».

Alle coltivazioni elencate specificatamente nella col. 2 seguono, per ogni gruppo, le voci « altri » o « altre ». Così, i numeri 9 per i cereali, 16 per le industriali, 26 per le leguminose da granella, ecc. Tali voci raggruppano coltivazioni che, in genere, sono di secondaria e spesso di infima importanza, tuttavia se ne fa cenno specifico in nota con l'indicazione dei relativi dati di superficie e produzione.

Per le coltivazioni dal n. 17 al n. 36, cioè per le patate e per tutti gli ortaggi, è da notare che esse possono essere coltivate sia in pieno campo che in orti industriali. Non si pone alcuna nota se sono in pieno campo, si fanno annotazioni specifiche ai piedi del quadro se sono, in tutto o in parte, in orti industriali.

Le produzioni di foraggio sono espresse in quintali di fieno normale (v. avvertenza n. 34).

28. *Orti familiari* * — Fiori * — Coltivazioni ornamentali e per fronda verde * — Piante ornamentali * — Viali *. — Per gli orti familiari (n. 37), per i fiori (n. 38 e 39), per le coltivazioni ornamentali e per fronda verde (n. 40), per le piante ornamentali (n. 69) e per i viali (n. 72), la produzione è indicata in valore (migliaia di lire).

29. *Coltivazioni legnose.* — Per ogni coltivazione legnosa si riporta: in a) la superficie, in b) il numero medio di piante per ettaro.

Gli altri prodotti delle coltivazioni legnose (legna da ardere, da carta, da pali, ecc.) che non possono trovare indicazione nelle colonne del quadro, vengono annotate ai piedi del quadro stesso, con una chiamata alle coll. 11 e 12.

30. * *Produzione totale in base al rendimento unitario medio del sessennio 1923-28* (coll. 9 e 11). — La produzione totale per il sessennio 1923-28 (base di riferimento per i confronti catastali) è stata ottenuta applicando la produzione media unitaria rilevata per il sessennio detto, all'unica superficie di sicuro accertamento, che è quella del 1929. Ciò si è reso necessario per diverse considerazioni e, specialmente, per la incertezza e inesattezza delle superfici rilevate dalle statistiche agrarie nei singoli anni dal 1923 al 1928, nonché per il mancato riguardo che spesso ebbero le variazioni di superficie in dipendenza delle frequenti modificazioni delle circoscrizioni amministrative comunali e provinciali.

È da tenere presente che nelle tavole II (Provincia, Regioni e Zone agrarie) le cifre relative alle produzioni totali talvolta non corrispondono esattamente al prodotto della super-

ficie per le rispettive produzioni unitarie, figurando, queste ultime, arrotondate al decimo.

Le suddette produzioni totali rappresentano, invece, esattamente la somma delle corrispondenti cifre di produzione totale dei Comuni componenti la Zona, delle Zone componenti le Regioni, delle Regioni componenti la Provincia.

31. *Nelle tate, riposi, incolti, ecc.* * (n. 48 dell'elenco). — Le cifre della produzione (indicate nelle coll. 9 e 10) si riferiscono alla produzione accessoria di foraggio, specificata nel quadro VII col. 4, A.

QUADRO VI.

* *Produzione totale in base al rendimento unitario medio del sessennio 1923-28* (col. 5) (v. avvertenza n. 30).

32. *Cereali.* — Nel quadro le superfici e le produzioni dei cereali vengono considerate analiticamente per le qualità del seminativo nelle quali la coltivazione è praticata: semplici, con piante legnose, sotto le colture legnose specializzate.

33. *Cereali minori* *. — Comprendono la segale, l'orzo, l'avena e gli eventuali cereali di cui al n. 9 del quadro V.

QUADRO VII.

34. Nel quadro vengono indicate le produzioni foraggiere in quintali di fieno normale (*) (equivalente di fieno di buon prato naturale, polifita, asciutto).

RAPPORTI FRA CATASTO AGRARIO E CATASTO FORESTALE.

Rilevazioni di superficie. — La ripartizione della superficie territoriale fra produttiva (agraria e forestale) ed improduttiva, e di quella produttiva fra le varie qualità di coltura (v. par. 5), è stata considerata con uniformità di criteri da ambedue i Catasti, con metodo, però, non in ogni parte coincidente.

Il Catasto agrario ha proceduto in parte per aggiornamento del Catasto agrario 1910, appoggiandosi, ove esisteva, al nuovo Catasto geometrico, ed in parte per rilevazione diretta (per « sezioni » di Comune mediante ripartizione oculare della superficie); il Catasto forestale, invece, ha sempre proceduto per rilevazione diretta.

Inoltre, il Catasto agrario doveva compiere, come ha compiuto, i suoi accertamenti in breve tempo, contemporaneamente in tutto il Regno, con riferimento all'anno 1929, mentre i lavori del Catasto forestale richiederanno ancora diversi anni per essere completati, e conseguentemente i suoi dati di superficie sono riferiti all'anno nel quale hanno avuto, od avranno, luogo le relative rilevazioni.

La diversità per i due Catasti, tanto nel metodo, quanto nella data di riferimento dei risultati, nonché le differenti finalità della duplice catastazione, e lo stesso grado di approssimazione proprio dei procedimenti seguiti (affidati, inoltre, ad operatori differenti), fanno sì che possono verificarsi differenze nei dati di superficie assunti dall'uno e dall'altro Catasto, sia per le singole qualità di coltura, sia per il loro complesso. Il che era stato previsto e disciplinato colle istruzioni dell'Istituto, relative alle due catastazioni.

Rilevazioni di produzione. — Sono di competenza del Catasto agrario quelle riguardanti:

a) tutti i prodotti (anche legnosi) dei seminativi, delle colture legnose specializzate e delle piante legnose sparse nelle qualità di coltura semplici (seminativi, prati, prati-pascoli, pascoli permanenti e incolti produttivi);

b) i prodotti non legnosi dei prati, prati-pascoli, pascoli permanenti e degli incolti produttivi;

c) la produzione di castagna, di foraggio e di stame, proveniente dai boschi (3); come pure quella della foglia di gelso e della frutta di piante legnose agrarie, eventualmente esistenti nei boschi.

Sono di competenza del Catasto forestale le rilevazioni riguardanti:

a') tutti i prodotti (legnosi, non legnosi ed accessori) dei boschi;

b') la produzione legnosa dei prati, prati-pascoli e pascoli permanenti, con piante legnose, e quella degli incolti produttivi con piante legnose ed a prevalente produzione legnosa;

c') l'importanza, agli effetti del pascolo, dei terreni di cui in a') e b').

I nobili napoletani, Riario Sforza - Tenuta Lupara

Ludovico Migliaccio

Cutto	Luigi di Raffaele - Domenico					16	58
	Giuseppe					1	14 88
Pati	Maria di Antonio in Cerone					2	83 09
Russo avv.	Roberto fu Vincenzo						21 43
Riario	Sforza Giovanni e Antonio fu Nicola proprio e Falco					35	80 31
Pati	Pio Carolina fu Antonia di Riario Sforza uno di 2/3					1	11 02
Pati	Edmo di Paolo in Fusco						60 38
Russo	Amo - Biomea fu Raffaele del. Caluso					2	84 88
	Stef. e Paola Maria					1	96 39
	di Alessandro proprio						

Nell'antico registro dei proprietari di terreni con possedimenti nel territorio di Caivano risultano Riario Sforza Giovanni e Antonio fu Nicola e Falco Pio Carolina, proprietari di un appezzamento di terreno di 358.031 mq pari a circa 83 moggi di misura aversana.

Moniteur des Dates,

contenant

un million de renseignements biographiques, généalogiques et historiques,

publié

sous le patronage de Sa Majesté le Roi de Prusse,

par

Édouard-Marie Oettinger

auteur de la «Bibliographie biographique universelle»



"Mueren el hombre, viva el nombre."
Calderón.

Tome quatrième.

DRESDE

chez l'auteur-éditeur: E. M. Oettinger.

1867.

Da questo libro risultano i capostipiti dei nobili napoletani Riario Sforza: Riario Sforza Antonio, Riario Sforza Giovanni, Riario Sforza Sisto e Riario Sforza Tommaso. Gli intestatari dei possedimenti in Caivano (Tenuta Lupara), riportati nel registro, sono i discendenti del Duca Giovanni Riario Sforza. Infatti, dal matrimonio avvenuto a Napoli tra il Duca Giovanni Riario Sforza e Donna Giulia Milano Franco d'Aragona nacque **Nicola** (7° Duca Riario Sforza). Il 24 ottobre 1901, Nicola sposa a Imbersago donna **Carolina Falco y Trivulzio**. Dall'unione di Nicola Riario Sforza e Carolina Falco nascono **Giovan Battista** e **Antonio**.

Riario-Sforza (Antonio, Marchese), neapolitanischer Gesandter in Madrid (Geburtsjahr unbekannt), gest. zu Madrid am 15. April 1857.

Riario-Sforza (Giovanni, Duca di), italienischer Componist, geb. zu Neapel 21. Mai 1769, gest. daselbst 4. December 1836.

Riario-Sforza (Sisto), italienischer Prälat, geb. zu Neapel 5. December 1810, Bischof von Aversa seit 24. April 1845, Erzbischof von Neapel seit 24. November 1845, Cardinal seit 19. Januar 1846, gest. zu

Riario-Sforza (Tommaso), italienischer Prälat, geb. zu Neapel 8. Januar 1782, Cardinal seit 10. März 1823, gest. zu Rom 14. März 1857.

Sisto Riario Sforza
cardinale di Santa Romana Chiesa



Ritratto del [cardinale Sforza](#)



Da Wikipedia



Da Wikipedia

- | | |
|----------------------------|---|
| Incarichi ricoperti | <ul style="list-style-type: none"> • Vescovo di Aversa (1845) • Arcivescovo metropolita di Napoli (1845-1877) • Cardinale presbitero di Santa Sabina (1846-1877) • Camerlengo del Collegio Cardinalizio (1865-1866) |
|----------------------------|---|

Nato	5 dicembre 1810 a Napoli
Ordinato presbitero	1° settembre 1833 dall' arcivescovo Filippo Giudice Caracciolo (poi cardinale)
Nominato vescovo	24 aprile 1845 da papa Gregorio XVI
Consacrato vescovo	25 maggio 1845 dal cardinale Mario Mattei
Elevato arcivescovo	24 novembre 1845 da papa Gregorio XVI
Creato cardinale	19 gennaio 1846 da papa Gregorio XVI
Deceduto	29 settembre 1877 (66 anni) a Napoli

Dai *Frammenti Storici di Caivano* di Domenico Lanna (1903):

“Il 15 gennaio 1906 i ladri rubarono la corona dalla testa della Madonna di Campiglione. Dal 15 Gennaio ai 9 Maggio, giorno della festa in quel anno, il popolo diede oltre 10,000 Lire spese per la corona e pettiglia rifatte, per una grande cornice di argento alla cona, ed un bel cornucopia anch'essi d'argento, per indorare ad oro a zecchino i candelieri dell'altare, e celebrare più solenne la festa annuale. Ed in tale occasione oltre del Vescovo d'Aversa Mons: Zelo, che venne a benedire la nuova corona, **fu Caivano onorato dalla visita del Cardinale Sisto Riario Sforza Arcivescovo di Napoli.**”

Altra testimonianza della presenza a Caivano di Sisto Riario Sforza si trova nel libro *Della Terra di Caivano e del miracolo di Santa Maria di Campiglione relazione di un peregrino – Manoscritto di Giovanni Scherillo* (Istituto di Studi Atellani, Collana Novissimae Editiones a cura di G. Libertini, n. 35, 2014) di Antonio Merico, che ha ricostruito il manoscritto del Canonico Giovanni Scherillo del 1852. Infatti in questo libro, fra gli amplissimi personaggi che hanno visitato la Vergine di Campiglione, si annovera “L'Eminentissimo Arcivescovo nostro **Sisto Riario Sforza** (1810-1877) che non pur solo, ma (quello che eccitò tenerezza) nell'autunno passato vi mosse tutto a piedi con due compagnie dei suoi seminaristi da Afragola dove quelli erano a villeggiare.

Egli che tra le altre lodi del suo episcopato con immense cure, con un pensiero incessante, con ingenti spese prepara nella gioventù ecclesiastica della sua Diocesi non meno continuazione, ma eziandio (se dalla causa si può arguire l'effetto) non lieve aumento di gloria alla chiesa napoletana, molto sapientemente inserisce così per tempo questi germi di sincera devozione verso la Madre di Dio nei loro teneri cuori, perché la Chiesa ha bisogno nei suoi ministeri di santità e dottrina, e Maria santissima è specchio di giustizia e sede di sapienza.”



La Masseria Lupara - ingresso da via Gaudiello.

Lo storico Domenico Lanna, nel libro *Frammenti Storici di Caivano* racconta che nelle vicinanze di Casolla si trova una vasta tenuta della famiglia Caracciolo detta Lupara forse dalla comparsa dei lupi in queste campagne, che snidati dai Boschi d'Acerra e S. Arcangelo più vicini ai monti Tifati, potettero vagare nei dintorni del villaggio e quivi essere uccisi.

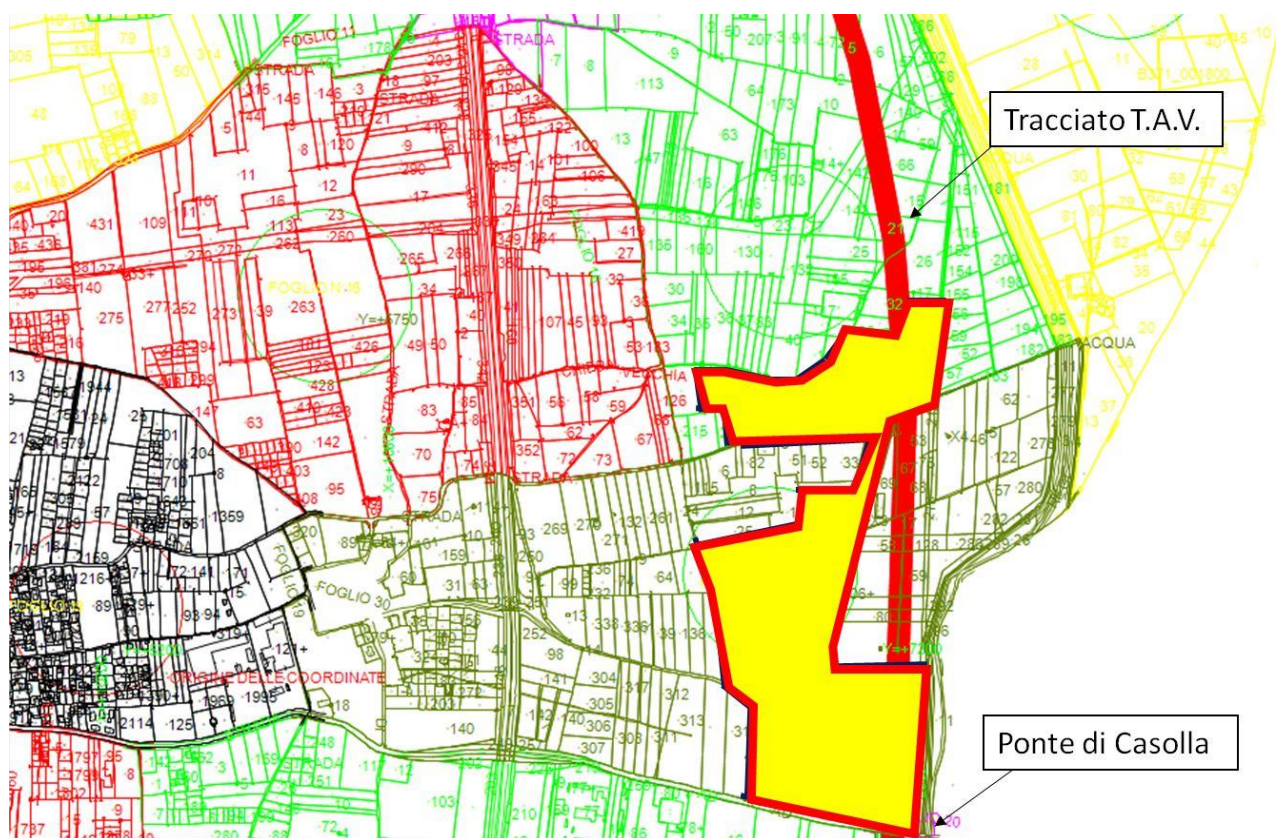


Salvatore Esposito “detto Salvatore a lupara”
era il fattore della Masseria Lupara (immagine
tratta da una foto di un gruppo di cacciatori
fornita da Isacco Lanna)

Una relazione eseguita dal perito Pasquale Panico e datata 14 dicembre 1886 fornisce alcune caratteristiche dei fondi dei Riario Sforza in Campania: “essi sembrano dominati da una forte prevalenza di colture arboree e in particolare dalla vite. Tra propaggini e viti vere e proprie erano registrate circa 14 000 piante; ad esse si aggiungevano olmi, gelsi, pioppi, peschi, noci e alcuni salici. La particolare scelta agrocolturale diffusa in Campania smorzava di molto le conseguenze e i contraccolpi della crisi generale. Villani scrive in proposito: Anche la crisi agraria nel suo iniziale aspetto di crollo dei prezzi del grano, non colpiva i produttori e gli intermediari delle aree più avanzate della Campania, interessati alla coltivazione e vendita dei prodotti specializzati 2. 16 ASN, ARS, Lettera del 9 gennaio 1890 di Raffaele Riario Sforza a Del Vicaño, f. 24, fase. 13. 1 ASN, ARS, Numerazione e ripartizione fra i coloni degli alberi del fondo bosco Piccolo in Pomigliano e dell’altro **Lupara in Caivano.**”



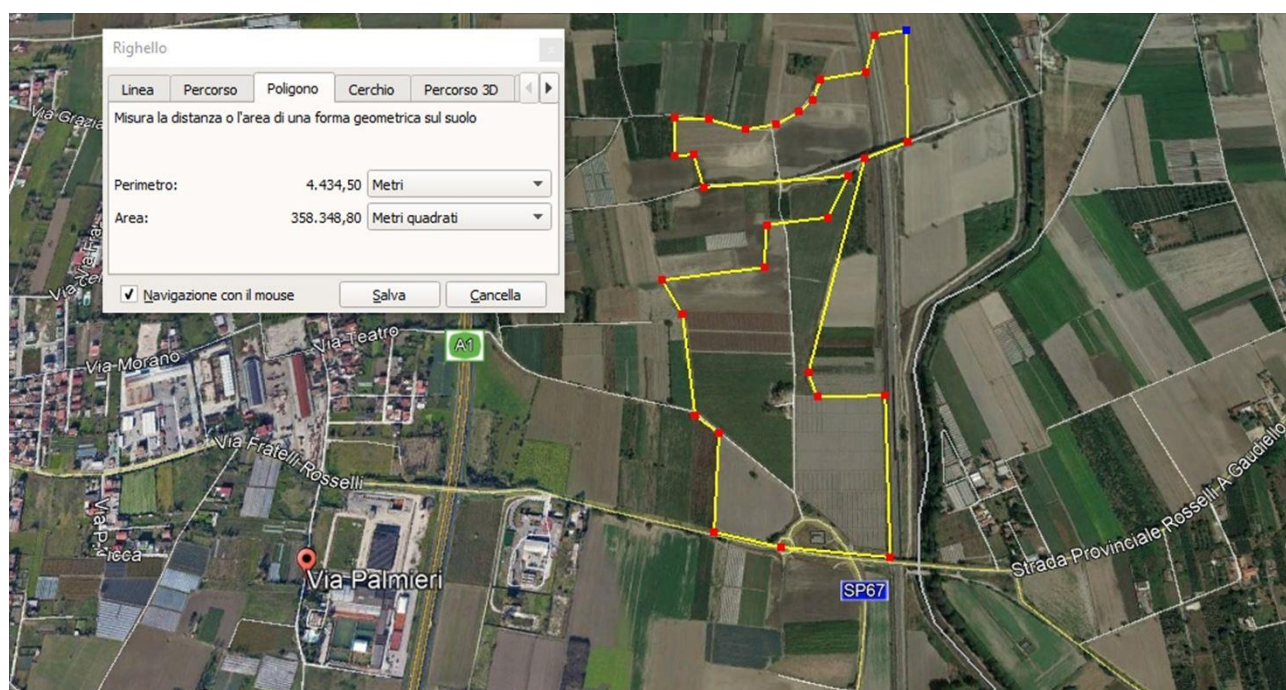
Vista d'insieme dei fabbricati e dei terreni annessi alla Tenuta Lupara.



Estensione della Tenuta Lupara sulla planimetria catastale di Caivano. Il contorno casualmente sembra assomigliare a un lupo in posizione seduta.



Estensione della Tenuta Lupara sulla mappa attuale di Caivano (da Google Earth). Il cerchio giallo indica la posizione della masseria.



Superficie e perimetro calcolati da Google Earth riproducendo la sagoma catastale.



La Masseria Lupara (immagine tratta da una foto di Umberto Tovillo).

Purtroppo, con l'abbandono delle masserie, non più utilizzate come dimora dei contadini o dei guardiani delle tenute di grandi dimensioni, esse spesso finiscono per essere sedi di riunioni di malavitosi o nascondiglio per latitanti o anche ricovero di nomadi. Ma lo scempio più grande è costituito dal deposito dei rifiuti di qualsiasi genere su quelle che una volta erano le aie antistanti alle masserie dove venivano lavorati i prodotti della campagna. Qui avveniva la raccolta delle piante di grano dopo la mietitura ed attraverso la macchina trebbiatrice veniva separata la paglia dalla granella, la prima imballata per la stalla e la seconda raccolta in sacchi per il trasporto nei granai. Nelle aie era sempre presente un pozzo e un abbeveratoio per gli animali da tiro o da lavoro quali buoi e cavalli. L'aia era il luogo dove i braccianti consumavano il pasto all'ombra del fabbricato e dove avveniva la contrattazione, il commercio e lo smistamento dei prodotti della campagna quali pomodori, peperoni, cavolfiori, patate che venivano raccolti in cassette di legno per essere portati alle industrie conserviere o al mercato o per la vendita al dettaglio.

I Nomadi in Zona ASI

Ludovico Migliaccio

Nel 1999 lo stato in cui versava la Zona ASI di Caivano è descritto nell'Interrogazione parlamentare del politico di Forza Italia Luigi Cesaro:

“Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'interno. - Per sapere - premesso che: nell'area consortile ASI di Caivano - località “Pascarola” - sono ubicate diciannove aziende con il loro sito produttivo principale; ben dieci di esse sono società per azioni che hanno una posizione di primo piano nel panorama produttivo italiano ed internazionale (fra tutte, basta fare riferimento alla Cirio); la suddetta area presenta da sempre gravi carenze infrastrutturali e, peraltro, quei pochi impianti realizzati dal consorzio, distrutti da azioni vandaliche, costituiscono allo stato un vero e proprio pericolo per la pubblica incolumità; le strade sono, infatti, dissestate, coperte da arbusti e pertanto pressoché impercorribili; la rete di illuminazione, mai andata in esercizio, è stata completamente danneggiata e saccheggiata; l'impianto idrico, in più punti rotto e danneggiato, costituisce un clamoroso esempio di quotidiano spreco d'acqua; nella suddetta area da tempo si è sistemato un consistente numero di nomadi che ha trasformato il sito in vero e proprio insediamento stabile, costituito anche da casupole di legno, da una primitiva rete viaria, da punti di ritrovo e fonti di ristoro; gli abitanti di questo agglomerato, di cui è facile immaginare le condizioni igieniche, sono per lo più dediti al contrabbando di sigarette, all'accattonaggio e a quei traffici illegali tipici che ruotano intorno a tali attività; tale baraccopoli costituisce un pericolo costante anche per i dipendenti e i visitatori degli opifici industriali, nei quali ultimi, più volte, si sono verificati furti, manomissioni di impianti di sicurezza, danneggiamenti vari ed atti di vandalismo; la suddetta area, per di più, è stata da tempo trasformata da autotrasportatori senza scrupoli in una discarica a cielo aperto dove non è escluso che vengano depositati anche rifiuti tossici e/o nocivi; durante la notte, poi, l'area consortile e l'area immediatamente circostante si trasformano in luogo di prostituzione, di spaccio di droga e luogo di consumazione di tutti quei reati che solitamente fanno da “corona” a tali illecite attività; le aziende hanno più volte provveduto a denunciare tale allarmante stato di cose al Comune di Caivano, alla Prefettura di Napoli, al Consorzio ASI e all'Unione Industriali.



Le denunce hanno ottenuto il solo effetto di una maggiore presenza di forze dell'ordine nell'area industriale, presenza che però non ha portato significativi benefici visto che la zona rimane sempre nelle stesse misere condizioni più sopra descritte.

Alcune aziende del consorzio stanno maturando la decisione di trasferirsi in altro sito dove poter dignitosamente e con più sicurezza esercitare la propria attività.”

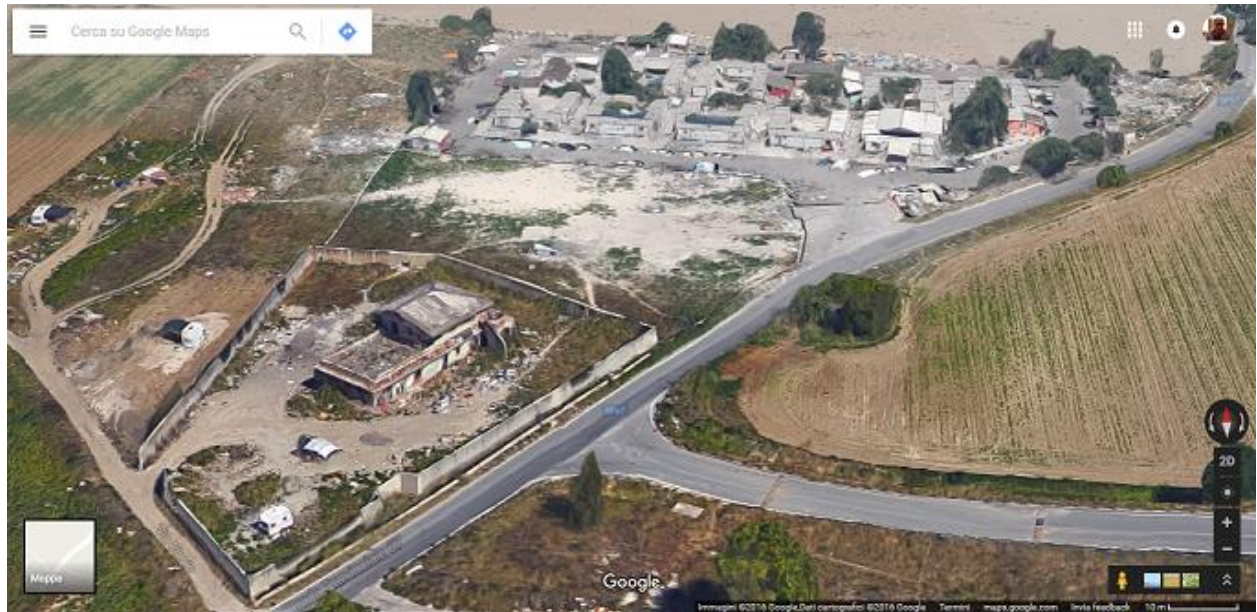
Zona ASI: Dal Film documentario «Degrado Ambientale» di Luigi Alberini - 1999







L'Amministrazione Comunale, per trovare una soluzione alle problematiche connesse con le etnie rom ormai stanziatesi da tempo sul territorio comunale, in collaborazione della Regione e della Provincia e dell'Opera Nomadi, nel 2005, realizzava un Campo Nomadi in località *Trivio delle Ianare*, in un'area confiscata dallo Stato alla criminalità organizzata.



Il campo dei Rom in località *Trivio delle Ianare*.

Ecco come si presentava il Campo all'insediamento dei Rom:

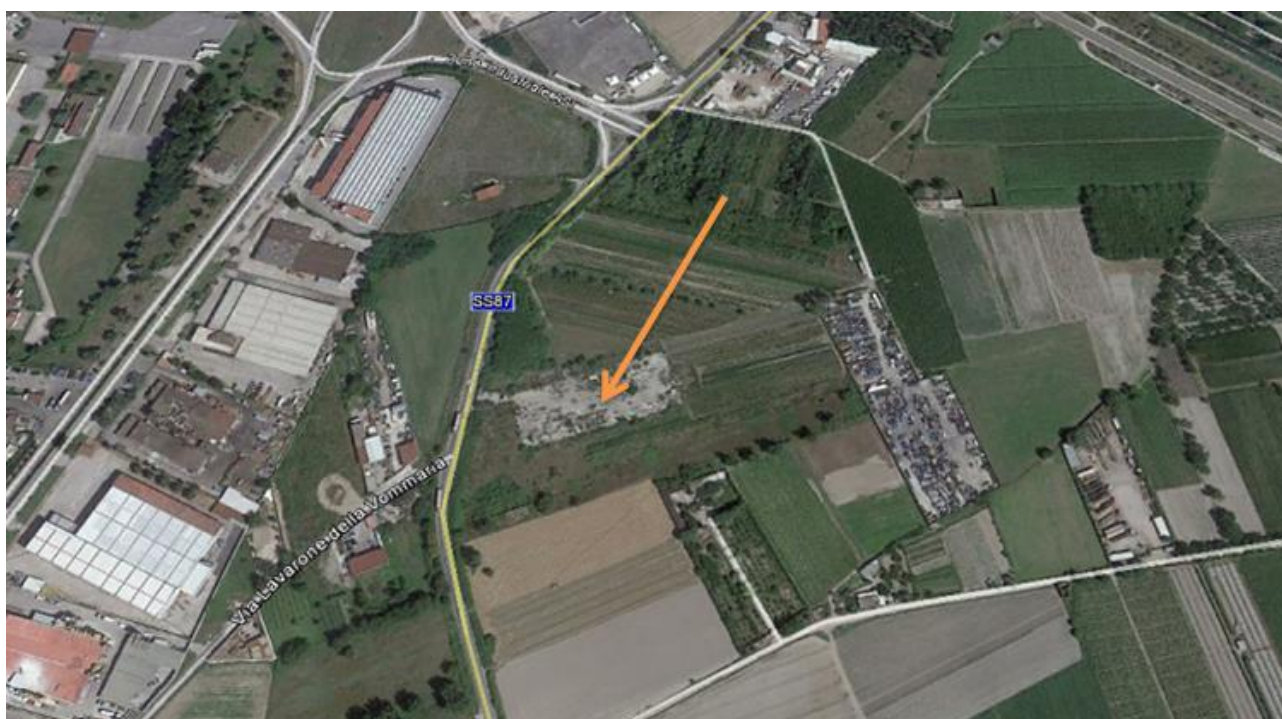




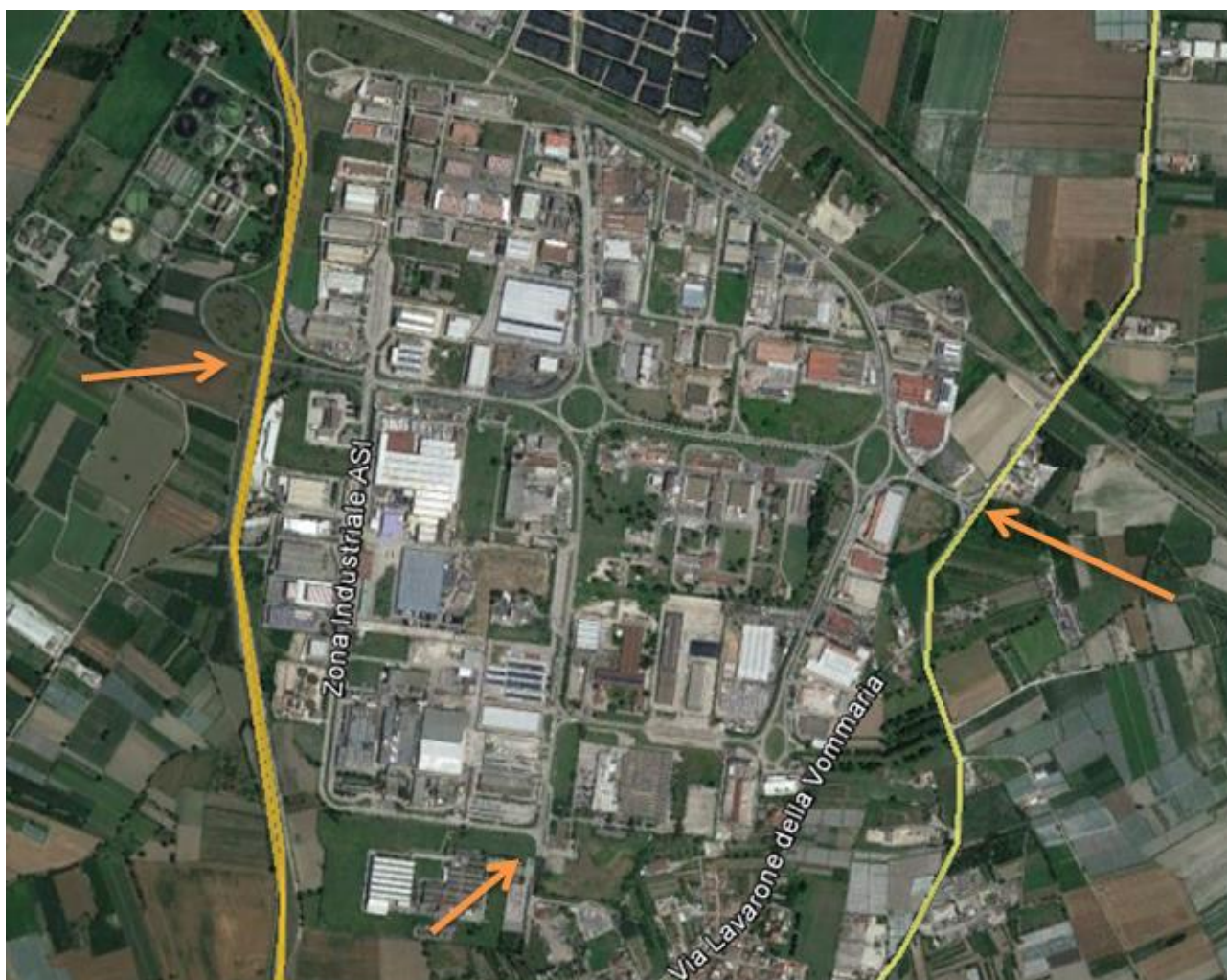




Già nel 1998 il Comune di Caivano aveva realizzato un Campo Nomadi sulla SS 87, di fronte allo sbocco di via Lavarone, che per mancanza delle autorizzazioni da parte degli Enti preposti non è mai stato utilizzato.



L'area, mai utilizzata, per i Rom sulla SS 87.



Oggi i tre varchi per l'accesso alla Zona Industriale ASI di Caivano sono tutti custoditi.



Ingresso dalla SP 498 (ex SS 87).



Ingresso dalla SS 87 N.C.

Proteste del 1980-1981 per urbanizzare la periferia

Giacinto Libertini

Negli anni precedenti al 1980 moltissimi Caivanesi costruirono le loro abitazioni in zone allora periferiche e prive di servizi urbani. Queste nuove case venivano in qualche modo servite con allacciamento idrico ed elettrico ma le strade non risultavano di proprietà pubblica, avevano precarie fogne private, non erano dotate di illuminazione pubblica, di sede stradale asfaltata e di marciapiedi. Come è documentato dalle immagini che seguono, larga parte della periferia era in condizioni urbanistiche indecenti e intollerabili e pari a quelle di un paese arretrato del terzo mondo. Nel 1980-81, la protesta per ottenere condizioni decorose di urbanizzazione iniziò a via Cavour e traverse (via Giannone e via Genovesi), partendo dall'esistenza di un muro che addirittura divideva la strada in due parti e che fu chiamato "Muro della Vergogna". Subito la protesta, su basi rigorosamente non partitiche, fu estesa alle traverse di via Cesulo, a quelle di via Frattalunga, ai quartieri intorno a via Delle Rose, alle traverse di via Settembrini, via De Gasperi, via Fiore, via Scotta e nella frazione di Pascarola, ma anche in vie del centro storico, come via Toti e la traversa di via Galimberti, ancora assurdamamente non dotate di pavimentazioni e marciapiedi.

Furono raccolte petizioni popolari, furono stampati e diffusi volantini e la protesta fu esplicitata con mezzi civili e legittimi in ogni modo possibile, dichiarando apertamente che la protesta non sarebbe mai finita fino a quando l'Amministrazione comunale non avesse soddisfatto le richieste formulate per dare condizione civile e dignità alle periferie.

Di fronte alla fermezza delle proteste, le Amministrazioni, prima a guida Del Gaudio e poi Capone, ritennero doveroso e indispensabile porre al primo punto degli obiettivi da attuare quello di soddisfare le esigenze rappresentate, le quali in nessun modo potevano essere criticate con argomentazioni valide. Nell'arco di circa due anni per quasi tutte le strade furono adottate idonee soluzioni e finalmente i Caivanesi poterono ritenere di essere entrati in una condizione di paese civile.



Via Cavour. Il muro della vergogna.



Via Cavour. Il muro della vergogna. Nella foto, a destra, Santo Testa e Teresa Zampella.



Via Cavour.



Via Cavour.



Via Cavour. Stendardo di protesta innalzato dopo che l'attivazione dell'illuminazione pubblica fu considerata quasi un mezzo indiretto per tacitare le proteste.



Via Giannone.



Via Bruno.



Via Campanella.



Via Campanella, traversa.



Via G. B. Vico.



Via Cesulo.



Via Da Verrazzano.



Via Mercalli.



Via Da Vinci.



Via Colombo.



Via Polo.



Via Vespucci.



Via Meucci.



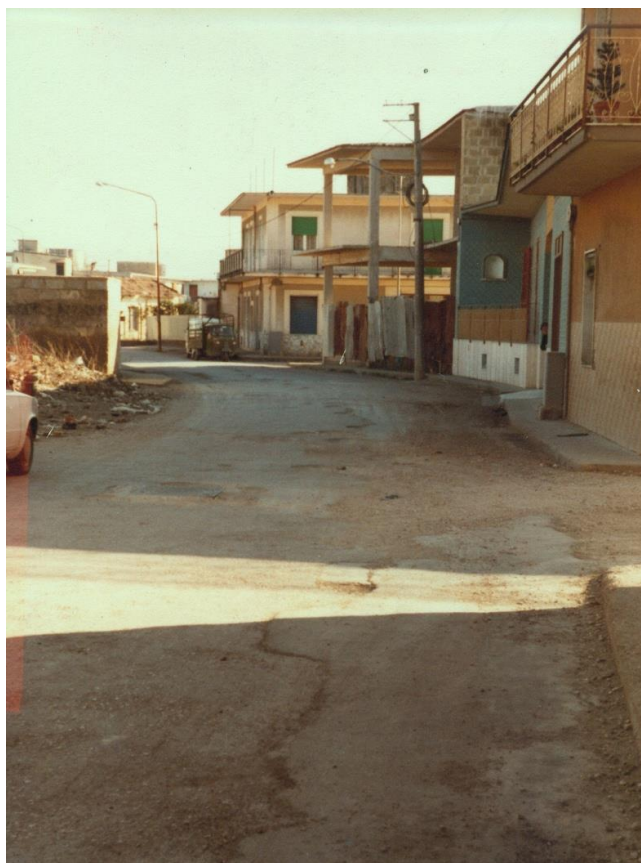
Via Cuoco.



Via Morelli e Silvati, lato via Caracciolo.



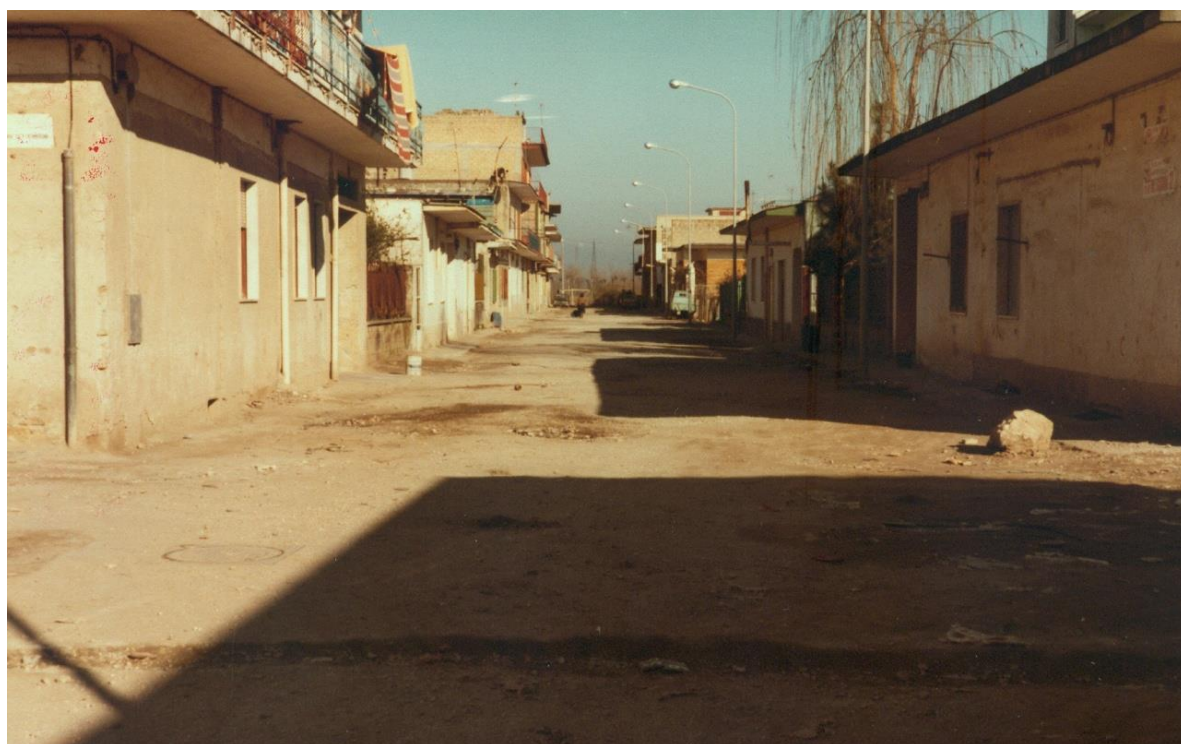
Via Einaudi.



Via Delle Rose angolo via Sciesa.



Via Sciesa.



Via Pio IX, lato via Delle Rose.



Via Pio IX, lato via Rosselli.



Via Don Bosco.



Via Don Sturzo.



Via Pisacane.



Via Tommaseo.



Angolo via Rosselli – via Tommaseo.



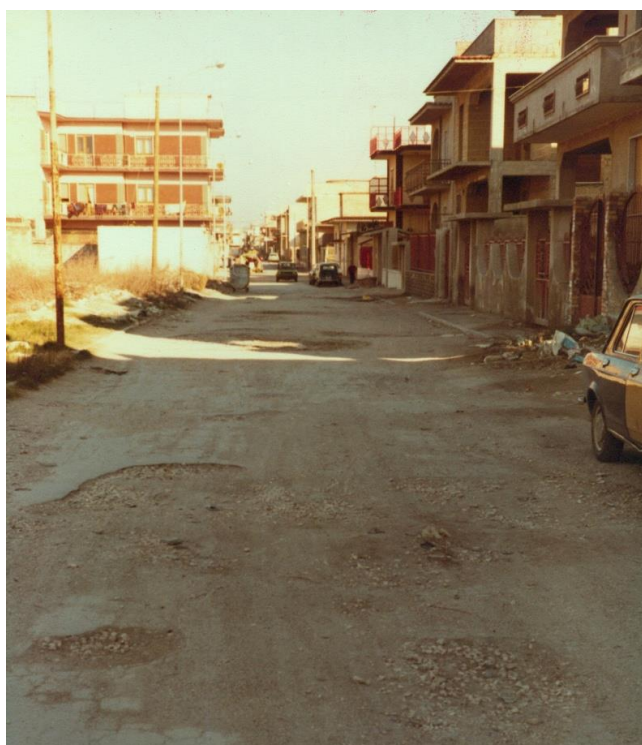
Via Settembrini.



Via Settembrini.



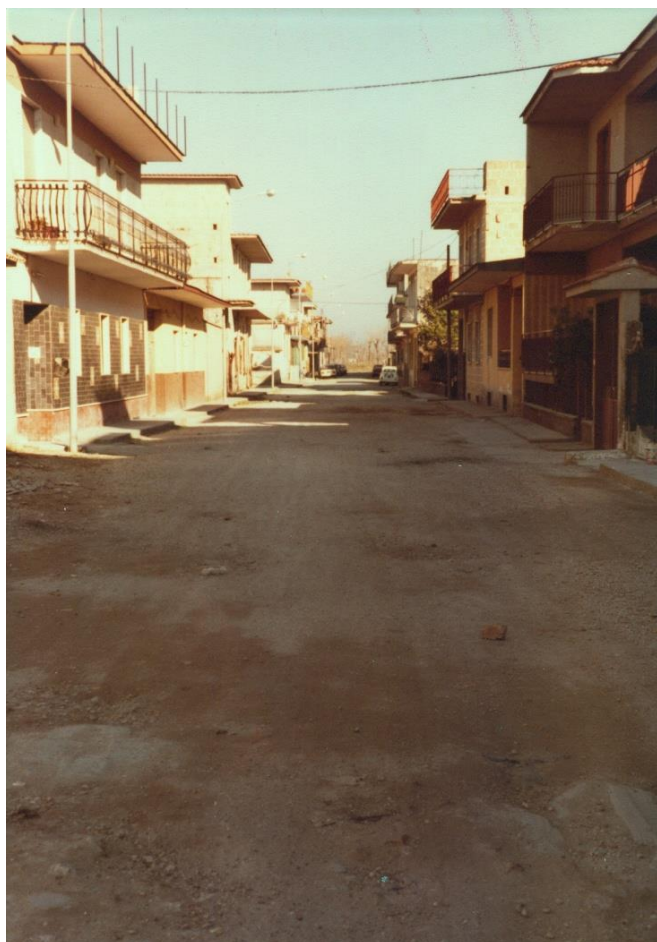
Via Settembrini ultima traversa.



Via Cirillo, lato via Delle Rose.



Via Menotti.



Via Mameli, lato via Settembrini.



Via Balbo.



Via D'Azeglio.



Via Risorgimento, tombino dissestato.



Via De Gasperi.



Via De Sanctis.



Via Pirandello.



Via D'Annunzio.



Via Verga, parte più larga.



Via Verga, parte più stretta su via Clanio.



Via Alfieri.



Via Fiore, II traversa.



Via Foscolo.



Via Falluti.



Via Falluti I traversa.



Via Giusti.



Via Palestrina.



Via Falluti II traversa.



Via Zanella.



Via Scotta III traversa.



Via Donizetti.



Via Catullo.



Via Leopardi.



Piazza Virgilio.



Via Ovidio.



Via Piave.



Via Plauto.



Via Terenzio.



Via Toti.



Via Galimberti, traversa.



Piazza S. Giovanni.



Via Atellana.



Vico Spineti.



Vico Torre.

Da troppo tempo viviamo nella polvere
e nel fango.

Le nostre strade sono ormai pavimentate
di promesse non mantenute.

Noi paghiamo le tasse ed esigiamo che
i nostri diritti vengano rispettati.

Le strade del nostro quartiere e quelle
di tutta Caivano non debbono essere trascurate.

I signori del Palazzo Comunale debbono
compiere il loro dovere in difesa dei diritti
dei Cittadini.

Il popolo di Caivano vuole migliorare
le sue condizioni di vita :
chi non rispetta questa volontà è miope e
incapace.

Consiglieri comunali, MUOVETEVI !

**Il comitato di quartiere apartitico di
Via Da Vinci - Mercalli - Da Verrazzano**

BASTA!

Da troppo tempo soffriamo per il totale abbandono di tante strade di Caivano.

In questa caldissima estate la polvere e i sassi sono stati un tormento continuo.

I Cittadini della periferia sono stanchi della incapacità e della trascuratezza degli amministratori caivanesi.

In quali tasche dormono i 450 milioni destinati ad asfaltare:

Via Mameli - Sciesa - De Sanctis -
Da Vinci - Mercalli - Bruno - Pirandello
D'Annunzio - Verga - Alfieri - Pacinotti
- Polo - Colombo - Vespucci - Monte-
verdi - Foscolo - Giusti - Zanella -
S. Paolo - Falluti e traverse ?

Perchè si tarda ad utilizzare il denaro della collettività ?

In quale parte del cimitero sono seppel-
lite le promesse tante volte ripetute di rispettare
il diritto del popolo caivanese a vivere in
condizioni civili ?

Il malcontento è sempre più vivo nella
cittadinanza.

L'amministratore che non difende gli
interessi del popolo è un cattivo amministratore.

**Il gruppo di sensibilizzazione politica
dell'abbandonata periferia caivanese**

Continua ed è sempre più viva la lotta per migliorare Caivano.

Sempre più chiaramente i Cittadini esprimono un'esigenza e una volontà di miglioramento.

Il popolo è stanco di sopportare il fango, la polvere, i fossi nelle strade e tanti altri segni di trascurata amministrazione.

I cittadini pagano le tasse e chiedono che i propri soldi vengano spesi bene.

Il popolo non accetta più l'attesa di anni per vedere soddisfatti anche i più elementari diritti.

Abbiamo notato un crescente interesse delle forze politiche verso queste esigenze.

Proseguiamo su questa strada !

Il politico che trascura i giusti interessi dei Cittadini è su un cammino sbagliato.

I consiglieri comunali sono stati eletti per soddisfare le esigenze della collettività.

Forza, dunque, Consiglieri : MUOVETEVI !
Caivano deve migliorare e occorre la vostra opera.

Obbedite alla volontà di quelli che vi hanno eletto.

Ricordate: il popolo può togliere la fiducia a quelli che trascurano i bisogni della collettività.

**Il gruppo di sensibilizzazione politica
dell'abbandonata periferia Caivanese**

**I Cittadini della periferia vogliono le strade asfaltate!
In troppi Rioni Caivano è come un Paese del
Terzo Mondo.**

**E' aspirazione di tutti un Comune meglio organiz-
zato urbanisticamente.**

**La richiesta di un miglior modo di amministrare il
paese è stata espressa chiaramente dai cittadini.**

**Il denaro pubblico deve essere impiegato tempes-
tivamente per il bene della collettività.**

**Chi può essere tanto sciocco da non capire le
esigenze del popolo?**

**E chi vorrà essere tanto imprudente da opporsi ai
voleri della cittadinanza ?**

Il popolo chiede e deve essere ascoltato!

Il piccolo fuoco diventa incendio se non viene spento.

**Caivano deve migliorare e dive-
nire un paese di cui tutti deb-
bano essere orgogliosi.**

**L'amministratore che non lotta
per queste esigenze è un cattivo
amministratore.**

**Il gruppo di sensibilizzazione politica
dell'abbandonata periferia caivanese**

Via Settembrini è in condizioni vergognose!

La strada fino all'angolo con via Tommasei è tutta fossi e voragini, con l'asfalto quasi inesistente.

Mancano i canali di scolo per l'acqua.

Appena piove, mezza strada diventa un lago di acqua fangosa.

I passanti sono costretti a saltare da un isolotto all'altro o a mettere i piedi nell'acqua.

Perchè una metà di via Settembrini e alcune traverse non sono state asfaltate?

Invitiamo gli amministratori a risolvere al più presto questa situazione indecente.

I consiglieri comunali sono stati eletti, anche con i nostri voti, per difendere i giusti interessi della popolazione.

E' nostra speranza che i consiglieri comunali vorranno meritare anche in futuro la nostra fiducia.

Gli abitanti di via Settembrini e traverse

Intallaro

Fusco Giuseppe

Pusso Giuseppina

Fusco Rosa

Fusco Domenico

Seleo Rosa

angelino Rosa

Forlillo Anton

Umarino Anna

Kompella Madelina

B...

Locebo Carlo

Capaccioni Teresa

Locebo Gaetano

Migliore Rosa

Pagano Anna

Pagano Annina

Pagano Antonio

Ostiani Stef

Salvo

Gravata

Ambrasio

Cornine

Magri

Rosa

Cristina e K. Toni's

Crispino Flora
Torana Angela
Girardi Michele
Girardi Antonio
Giuseppe Francesco
Giacchino Vallemillo
Esposito Maria
Zalardi Antonietta
Fichi Anna
Donadio Nunziato
Barone Luigi
Barone Gerardo
Barone Edoardo
Lanzano Lestanzo
Torero Alfredo
Torano Gina
Barone Giuseppe
Amunne / / / /
Amunne Filomena
Amunne Marisa
Amunne Antonio
Beluso Carlo
Beluso piccolo
Brieguina Ernesto

Beluso Andreano
De Lucia Maria
Lampella Pietro
Lampella Angelo
Angelino Santolo
Angelino Maria's
Brezza Felicia
Di Micco Diego
Del Conte Anna
CASTALDO MICHELE
Orto Francesco
Orto Rocco
Gangini Stanislao
Cirillo Sorzio
Torgione Raffaele
Di Domenico Maria
Loralino Rosa
Franzese Antonio
Luongo Gattiel

Alla Giunta ed al Consiglio Comunale.

Via Giusti, via Zanella e via Foscolo sono in un abbandono indecoroso!

Da troppi anni la polvere entra nelle nostre case.

Siamo stanchi di sopportare il fango, le pozzanghere e la sporcizia.

Nelle ultime elezioni fu promesso che il nostro rione stava per essere asfaltato insieme ad altre 18 strade.

Dove sono i 450 milioni destinati a tale scopo?

Invitiamo gli amministratori ad utilizzare al più presto questi fondi per il bene della collettività.

Esortiamo i consiglieri comunali a compiere il loro dovere in difesa dei giusti interessi dei cittadini.

Gli abitanti di via Giusti-
Zanella-Foscolo

Donadio Mena Giuseppe
Pagliaro Vincenzo
Costanzo Rocco
Paolino Rosa
Paolino Teresa
Chigiore Angela
Gavarone Albino
Del Conte Raffele
Bibbiena Concetta
Vitale Pasquale
Corrotta Giuseppino
Mugello Angelo
Ambrosio Marianna

Cinillo Margherita
Mugello Nicola
Bucciero Ettore
Lomme Filippo
Muriemma Lucia
Mugello Teresa
Vitale Oreste
Depe Carlo
Vitale Michelino
Faleo Eacinto
Galea Giovanni
Vitale Caterina
Luzi Rosalia.

Natale Pietro
 Lodovico Bosquale
 Annunzio Porcile
 Edoardo Giuseppe
 Buonadonna Antonietta
 Arzese Salvatore
 Corrado Alfano
 Romano Giulia
 Corrado Giuseppe
 Corrado Milena
 Altitude Francesco
 Altitude Lina
 Altitude Maria
 Altitude Ery o
 Pugliese Anna

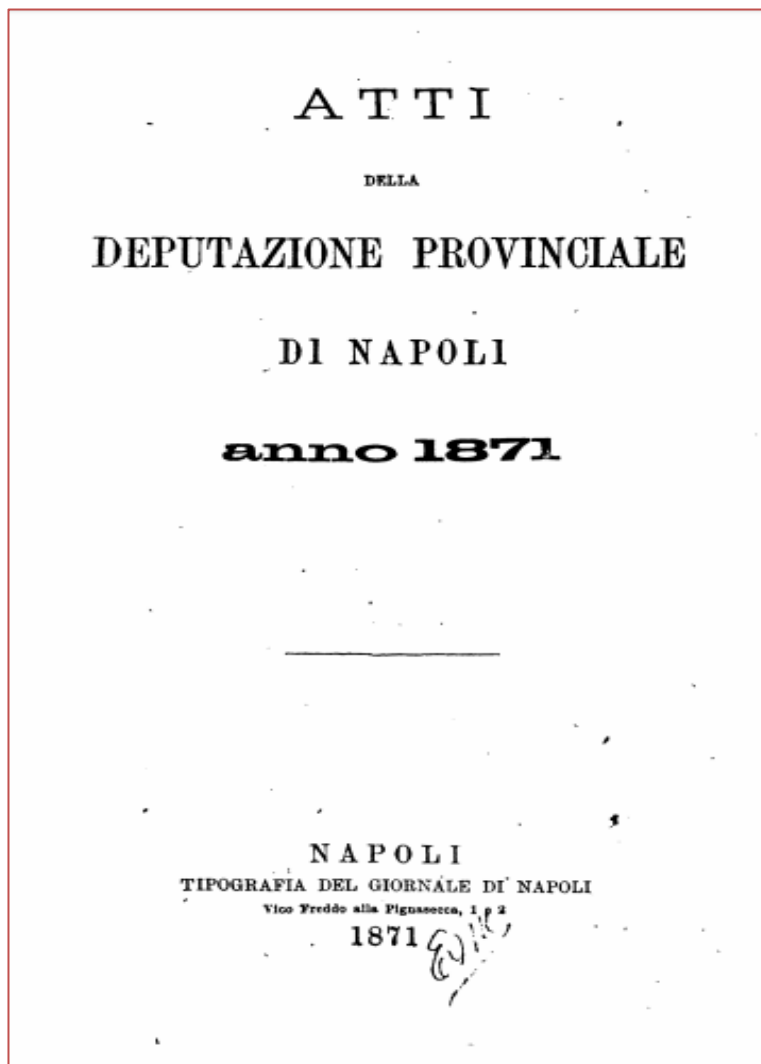


Via Palmieri, tombino mancante.

Ordine pubblico, viabilità e traffico – Anni '50

(Documentazione fornita da Isacco Lanna)

Ludovico Migliaccio



Atto della Deputazione Provinciale di Napoli con il quale viene approvato nel 1871 il progetto per il lastricamento del Corso Umberto.

Deputazione Provinciale di Napoli 1871:

“Visto il progetto del nuovo lastricamento della strada provinciale di Caserta traversante l’abitato di Caivano con l’indicazione del piano generale di rialzamento di tutta la platea del Comune, dell’importare di lire 141.937,05. Vista la deliberazione del Consiglio comunale di Caivano del 24 di maggio 1870, con la quale è vagheggiato il disegno che questa opera abbia la sua effettuazione. Vista la nota dell’Ufficio tecnico provinciale del 21 di maggio 1871, annunziante la bontà ed utilità grande del progetto, la regolarità dei prezzi e l’esattezza dei piani. Atteso che, se ci ha opera la quale sia reclamata dalla necessità di redimere un paese dallo stato abietto in cui trovasi è quella certamente di lastricare quel tratto interno, e rialzare tutta la platea del Comune per migliorare non solo la condizione di quelli edifici, ma più ancora quella della pubblica salute, grandemente compromessa da ristagni che fa l’acqua per mancanza di acconci scoli. Felicitando l’Amministrazione del provvido pensiero. Relatore il Deputato Praus. La Deputazione l’approva.”



Corso Umberto 1962 all'altezza del Cinema Vittoria che si intravede sulla destra.
La zona dei basoli rimossi era la sede dei binari del tram.

Venerdì 4 Maggio 1962

DISASTROSE A CAIVANO le condizioni del C. Umberto

Da oltre un anno la strada principale dell'industrioso centro giace in un completo abbandono

Facciamo nostre le voci e le lamentele di molti cittadini i quali segnalano uno sconcio che dovrebbe essere senz'altro eliminato.

Da oltre un anno, il corso Umberto in Caivano, arteria principale del paese e molto trafficato per trovarsi nel tratto della nazionale Napoli-Caserta, presenta un indecoroso spettacolo che offende i sentimenti ed i costumi civili della cittadina, oltre che rappresentare un continuo pericolo per quanti, cittadini e non, sono costretti a servirsi della strada in questione.

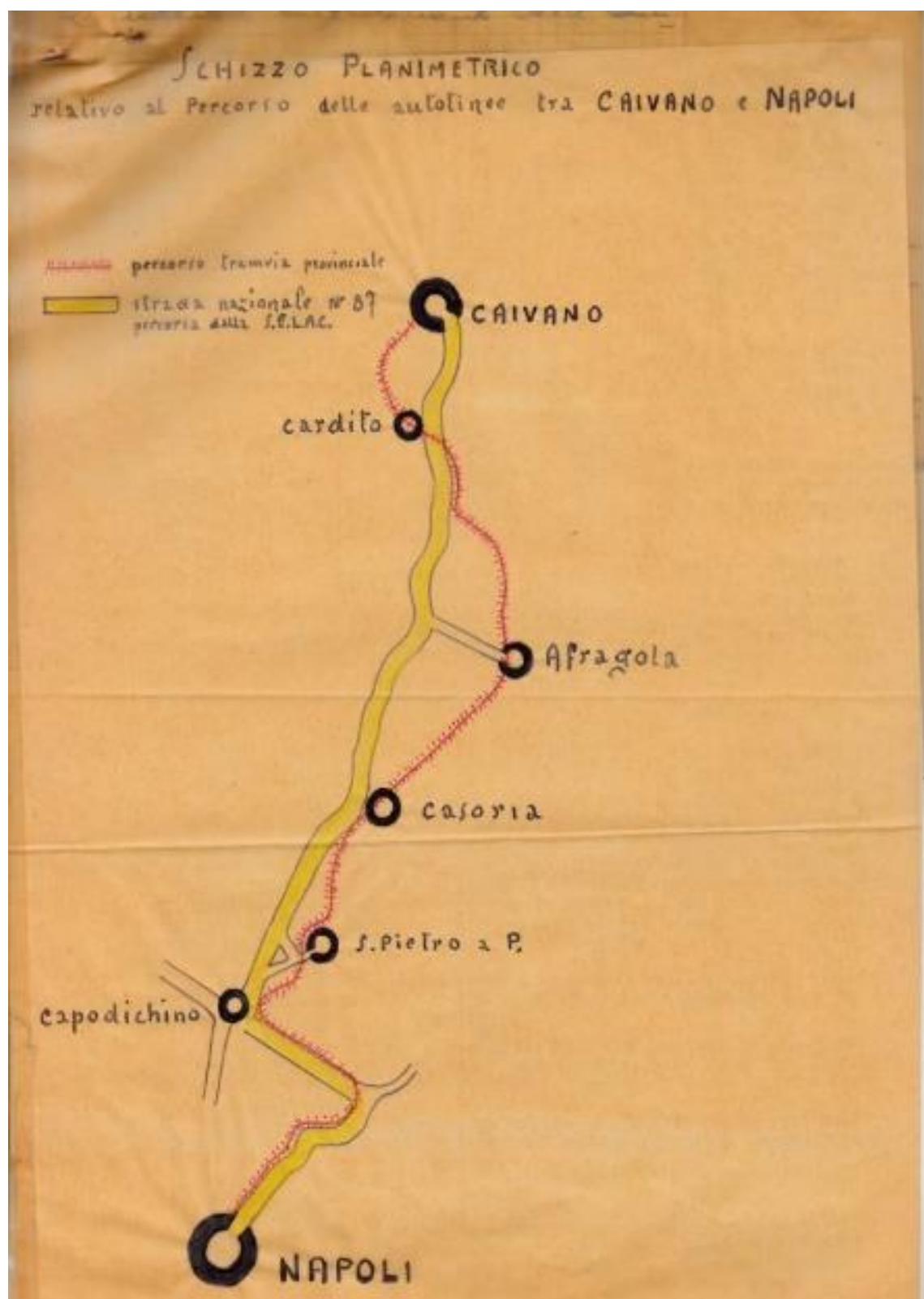
Il malcontento dei cittadini e la nostra coscienza civile ci spingono a denunciare il deplorabile sconcio, ed additarne i responsabili all'opinione pubblica e alle autorità interessate.

L'amministrazione delle Tramvie Provinciali di Napoli, dopo reiterate insistenze del Sindaco, cav. Giuseppe Lanna, si era finalmente decisa a riparare i gravi dissesti che i propri automezzi avevano provocati al marciapiede una volta attraversato dai binari della vecchia tranvia, che non ancora ha provveduto a sopprimere le pericolosissime rotaie.

Ebbene dopo appena una settimana, inspiegabilmente, detti lavori venivano sospesi e la zona trasformata in un vero e proprio stagno di acqua putrida mista a fango.

Una strada del genere oltre a rappresentare una bruttura per una cittadina progredita, arreca fastidi e inconvenienti ai mezzi che vi transitano e più che altro ai pedoni, i quali sono sempre in gran numero.

I caivanesi confidono sulla consapevolezza della pubblica amministrazione per i provvedimenti che si invocano a carattere di urgenza.



Il percorso del tram da Caivano a Napoli.

MUNICIPIO DI CAIVANO
(PROVINCIA DI NAPOLI)

N^o 6791 di prot - Cat _____ Classe _____ Pasc _____ Addi 9/9/954. 195

Risposta al foglio del _____ Div _____ Sez _____ N. _____

Allegati N. _____

OGGETTO: Riparazioni stradali.

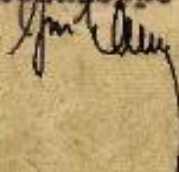
Al
Ila DIREZIONE della TRAMVIA PROVINCIALE

NAPOLI

La presente per segnalare a Codesta Direzione
che lungo la sede tranviaria si sono verificati vari
dissesti al basolato, molto accentuati sul marciapiedi
all'inizio del Corso P. pe Umberto.

Si prega vivamente di provvedere con urgenza.

IL SINDACO
(Dott. Giuseppe Martini)



Una comunicazione del Sindaco di Caivano, dott. Giuseppe Martini,
Ila Tramvia Provinciale per eliminare i dissesti dei basoli sul percorso del tram.

MUNICIPIO DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

N. 2050 di prot. - Cat. Classe Fasc. Addì 17 aprile 1957

Risposta al foglio del Div. Sez. N.

Allegati N.

OGGETTO: istituzione servizio filoviario.

Alla Società Tramvie Provinciali Napoletane.

N A P O L I

STAB. TIP. NAPPA - AVERSA

In esito a vostra istanza dell'11 marzo comunico che quest'Amministrazione Comunale plaude all'iniziativa di codesta Società tendente ad ammodernare i servizi e gli impianti e sostituire gli attuali tram con i filobus.-

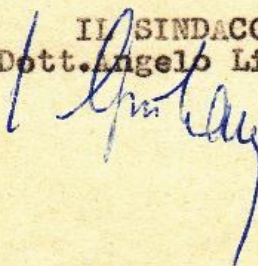
E' spiacente non poter aderire alla richiesta di far attraversare i filobus per le vie Giacomo Matteotti Roma - Piazza Francesco Pepe e Via Antonio Gramsci sia perchè le vie prescelte (specialmente Via Roma) sono strette e tortuose, sia perchè l'itinerario prescelto non sarebbe bene accolto dalla popolazione per le notevoli difficoltà tecniche che presenta l'impianto di una filovia che ha carattere di stabilità.-

Inoltre i filobus essendo dei mezzi pesanti pregiudicherebbe enormemente la stabilità dei fabbricati.

Il percorso dei filobus per l'andata e ritorno potrà essere stabilito per il Corso Umberto.

Distinti saluti.

IL SINDACO
(Dott. Angelo Lizzi)



Nel 1957 le Tramvie Provinciali intrapresero l'iniziativa di sostituire i tram con i filobus. L'Amministrazione Comunale condivideva l'intervento ma limitatamente al percorso di andata e ritorno per il solo corso Umberto e non quello all'interno del paese, in quanto l'impianto della funivia si rendeva oltremodo complicato in alcune strade strette e tortuose, come via Roma.

2615

25/3

7

Disciplina traffico.-

LA SPETT.DIREZIONE DELL'A.N.A.S.

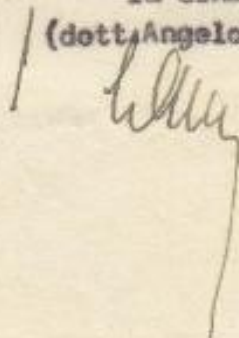
N A P O L I

Quest'Amministrazione, preoccupata delle conseguenze della crescente densità del traffico che si svolge lungo questo Corso Principe Umberto, intenderebbe imporvi una severa disciplina.-

Prego, pertanto, V.S. volermi autorizzare alla adozione, specie per quanto riguarda il limite di velocità.-

Ringrazio.-

IL SINDACO
(dott. Angelo RIZZI)



La comunicazione all'ANAS per l'autorizzazione a imporre un limite di velocità sul corso Umberto.

N° _____ di prot.

Casivano, 20/3/1957.

Oggetto: spargimento di sabbia sulla bidumatura nel centro abitato.

Ill./mo Sig. INGEGNERE CAPO della
A.N.A.S.

N A P L I
S P A R T A M E N T O

Malgrado le reiterate rimostreanze fatte dal nostro assessore Lenna a Codesto Capo-centro ore, la ditta appaltatrice della manutenzione stradale insiste a praticare lo spargimento di sabbia sul bidume colato sui giunti del basolato, lungo questo corso P. pe Umberto, trascurando di adottare quelle necessarie precauzioni onde evitare il sollevamento di copione polverosa che per più giorni, provoca - per comprensibili molteplici ragioni - la esasperazione dei cittadini.

Suglio sperare che V.G. - fatto direttamente consapevole dello sconio - vi compiacca energicamente intervenire e perciò, allo stato, ordini che venga asportata quella parte di sabbia non ancora smaltita in favore proiettata sotto i cordoni dei marciapiedi.

Piugrazio sentitamente.

IL SINDACO
(Dott. Angelo Lizza)

Richiesta all'ANAS di riempire i giunti fra i basoli del corso Umberto con bitume e sabbia per evitare il sollevamento della polvere.

40 _____ di prot.

Calvano, 4/4/1953.

Oggetto: Servizio d'ordine pubblico.

Al Comando VV.CC.
e p.c. Al Comando VV.UU.
Loro Sedi

In considerazione del prevedibile sfilamento di popolazione che si verificherà sul corso Principe Umberto nella ricorrenza del lunedì in Albis, 6 corrente, sia per la partenza degli automezzi per Caserta ed arrivi e sia per la tradizionale festa delle Bandiere, con conseguenti spari, si dispone - in linea del tutto eccezionale - che il servizio di guardiana campestre venga svolto nel modo seguente:

- a) A disposizione del Comando VV.UU.
N°2 vigili dalle ore 7 alle ore 12
" 4 " " " 14.30 " " 21
- b) Nei campi sarà effettuata una ispezione volante, con allargamento di zone, da garantire contemporaneamente e continuo controllo.

IL SINDACO
(Dott. V. D'Ambrosio)

Allerta dei mezzi e del personale della polizia urbana per la sorveglianza sul corso Umberto in occasione delle partenze ed arrivi degli automezzi da e per Caserta nella ricorrenza, il Lunedì in Albis, della scampagnata alla Reggia di Caserta. In quegli anni oltre ai mezzi pubblici si utilizzavano anche Camion ed altri mezzi, quali VESPA o MOTO GUZZI a tre ruote con rimorchio, per recarsi alla Cascata. Nessuno voleva rinunciare ad una giornata passata all'aperto giocando a pallone nel parco della Reggia di Caserta che era aperto al pubblico in quella occasione. Si consumava il pranzo all'aperto costituito essenzialmente dal famoso casatiello o tortano e dalla frittata di maccheroni. Da questa disposizione del sindaco dott. Vincenzo D'Ambrosio si apprende che il Lunedì in Albis vi era anche la tradizione della festa delle bandiere con conseguenti spari.



Foto degli anni '50 di intere famiglie alla cascata della Reggia di Caserta nel Lunedì in Albis, fornita da Andrea Falco

475
MUNICIPIO DI CAIVANO

Ordinanza n.81

IL SINDACO

Considerata la necessità di disciplinare il traffico degli automezzi lungo il Corso Umberto di questo Comune nella mattinata del 19 corrente, durante la quale, come per gli anni decorsi, si è dovuto constatare ingente concorso pubblico in partenza da Napoli e dintorni per la rituale gita a Caserta.

Che a tanto aggiungesi altresì al pubblico locale lungo il Corso Umberto anche per la cerimonia della benedizione delle bandiere in onore di Maria SS. di Campiglione.

Che in conseguenza di quanto sopra occorre adottare i dovuti accorgimenti, allo scopo di evitare assembramenti, pericoli per le persone e congestioni al pubblico traffico;

Visto il vigente regolamento di polizia urbana;

Visto l'art. 151 della legge Comunale e Provinciale;

ORDINA

Che nel mattino di lunedì in albis, e precisamente dalle ore 7 alle 12:

1) Tutte le autocorriere di transito per il Corso Umberto I provenienti da Napoli e dirette a Caserta ed oltre, osserveranno le fermate regolamentari per lo scarico dei passeggeri solamente nei due punti obbligatori posti alle estremità del Corso Umberto, e cioè per il lato verso Napoli nei pressi del garage Angelino, e per il lato verso Caserta nei pressi della palazzina INA-Casa.

2) Per tutti gli automezzi in partenza da Caivano per Caserta, il percorso da seguire resta fissato come segue:

- Via Gramsci (stazionamento) Via Roma - Via Matteotti - Corso Umberto per Caserta.

3) all'angolo di Via Braucci sarà provveduto un servizio di vigilanza e segnalazioni per regolare in maniera proficua i servizi di pubblico traffico.

4) i Mezzi provenienti da Caserta per Napoli seguiranno il normale percorso e senza alcuna variante.

Il Comando dei Vigili Urbani resta incaricato della scrupolosa osservanza della presente ordinanza, che in copia e per conoscenza viene trasmessa al Reale Comando dei Carabinieri.

Caivano, 11 15 Aprile 1954

IL SINDACO

(Dott. Giuseppe Martini)



Disposizioni del sindaco dott. Giuseppe Martini per la regolarizzazione del traffico per la gita del Lunedì in Albis.

MUNICIPIO DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

n/ 2960 di prot.

11,7 Aprile 1955

OGGETTO: servizio d'ordine pubblico per lunedì in Albis.

Al Comando Vigili Campestri
Al Comando Vigili Urbani

S E D E

Si dispone che per la ricorrenza in oggetto il Comando dei Vigili Campestri metterà a disposizione di quello dei Vigili Urbani n.6 vigili in divisa di città, sia per lo sostentamento del traffico sul Corso Principe Umberto nelle ore antimeridiane e alla tradizionale "Benedizione delle Bandiere", nel pomeriggio.

Gli altri vigili campestri disponibili svolgeranno un eccezionale servizio volante -ininterrotto in tutta la giornata, nella intera giurisdizione, segnatamente nelle zone soggette a scorazzamenti dei gitanti.

Il Comando Vigili Campestri, entro martedì mi segnalnerà come sono svolti tali servizi e i nominativi dei vigili incaricati sia del lunedì che nel martedì successivo.

Sarà tenuto conto di tale servizio straordinario.

IL SINDACO
(Dott. Giuseppe Martini)

Altra disposizione per lo stesso scopo.

UNICIPIO DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

N° _____ di prot. _____ Caivano, 30/10/1953

Oggetto: Servizio d'ordine pubblico per la
Commemorazione dei Defunti.

Al Comando VV.CC.

Al Comando VV.UU.

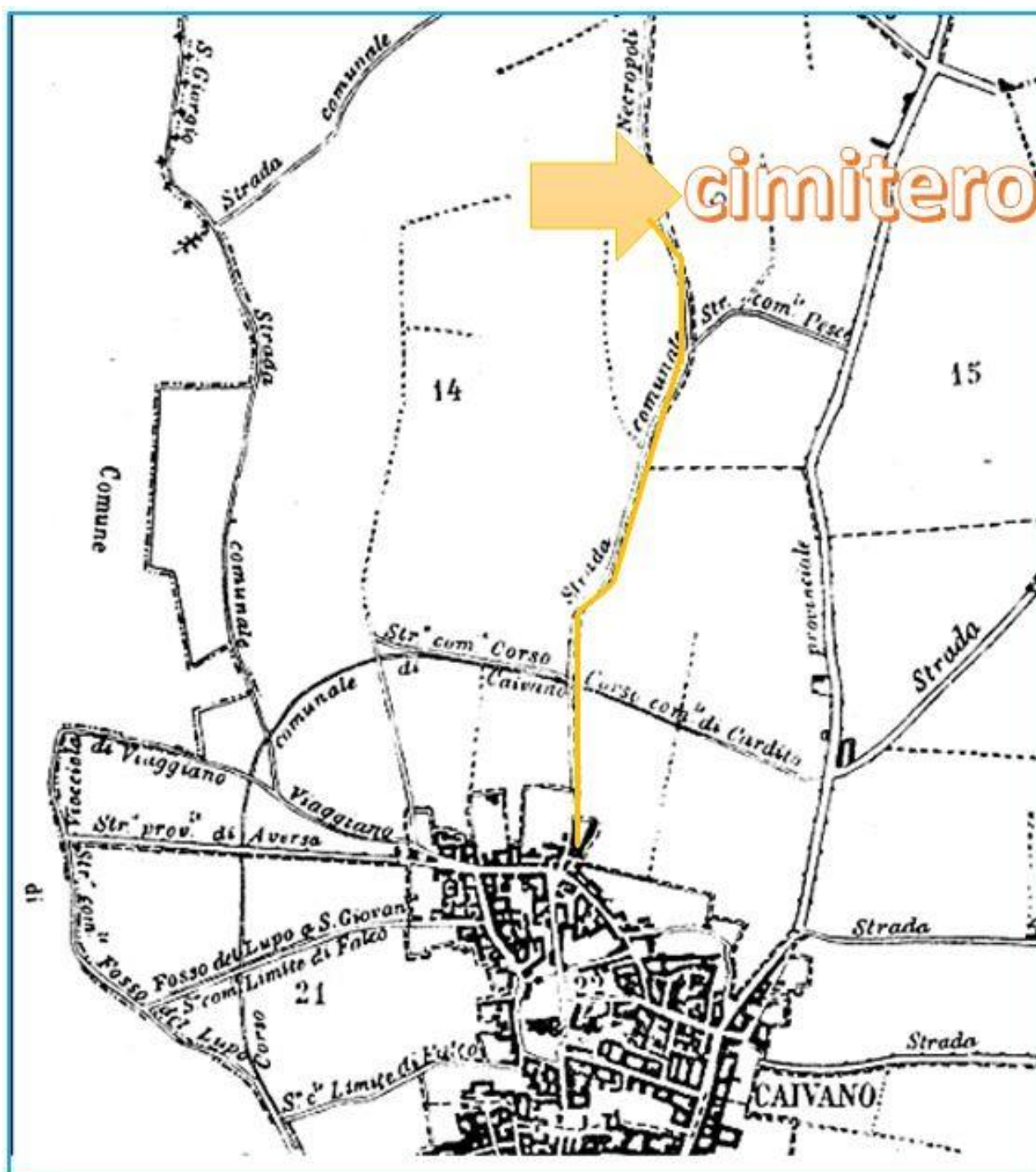
LL.SS.
=====

A parziale modifica di quanto disposto con nota
n. 7432 del 29 corr; di pari oggetto, il numero dei VV.
CC. a disposizione del Comando VV.UU. sarà di CINQUE
e non SEI.

Inoltre dalle ore 20.30 del 1° nov. p.v. alle ore
8.30 del 2° detto due vigili - di cui uno l'anziano Pon-
ticelli Domenico - saranno incaricati della vigilanza
notturna nel Cimitero, secondo le istruzioni del predet-
to Comando VV.UU.

IL SINDACO

All'epoca (1953) c'era l'usanza di andare a piedi al cimitero che distava circa 1,5 km dal centro di e quindi, per la ricorrenza della commemorazione dei defunti, i vigili urbani erano impegnati non solo di giorno lungo il percorso ma anche di notte rimanendo il cimitero aperto ininterrottamente.



Il percorso a piedi dall'abitato di Caivano al cimitero.

MUNICIPIO DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

Prot. 7432

Caivano, 29/10/953

OGGETTO: Servizio d'ordine pubblico per la Commemorazione dei Defunti-

AL COMANDO VV.CC.

AL COMANDO VV.UU.

LL.SS.

Nella ricorrenza della Commemorazione dei defunti del 2 novembre p.v. codesto Comando disporrà che SEI vigili prestino servizio presso il Cimitero, dalle ore 7 alle ore 13, agli ordini del Comando VV.UU.

Principale incarico del pattuglione, consistente come innanzi, sarà quello di sorvegliare che nelle adiacenze del Cimitero non si verifichino danneggiamenti ai terreni seminati, per disordinato transito dei pedoni o altro abuso.

Il Comandante dei VV.CC., Sig. Marsico, in mancanza dei suoi agenti, e nelle ore che questi ultimi saranno dislocati presso il Cimitero, provvederà ad organizzare un servizio volante per le ispezioni campestri.

Dalle ore 13 in poi il servizio campestre dovrà essere normalizzato.

./.

Il Comandante dei VV.CC., Sig. Marsico, è autorizzato ad assentarsi dal servizio dalle ore 9.30 alle ore 11.30.

In quanto all'ordine pubblico, sia nell'interno, sia all'esterno del Secro Luogo, che lungo le vie di accesso, il Comandante dei VV.CC. si uniformerà a quanto è stato sempre osservato in analoghe solennità.

SINDACO
[Firma]

Durante il periodo della commemorazione dei defunti oltre ai vigili urbani erano impegnati anche i vigili campestri, dovendosi sorvegliare che nelle adiacenze del cimitero non si verificassero danneggiamenti ai terreni seminati, per disordinato transito dei pedoni o altro abuso.

MUNICIPIO DI CAIVANO

Comando VV. UU.

11-55 *fuori*

Oggetto: Servizio di O.P. per le manifestazioni religiose

AL SIG. SINDACO di CAIVANO

Per il servizio di O.P. in occasione delle manifestazioni religiose che si effettueranno dal 17/4 all'1/5 come da programma N.1 dei Rev. Padri Carmelitani ho disposto quanto segue:

17/4: Corteo in partenza dalle autorimesse Angelini: tutto il personale disponibile. Il servizio sarà diretto personalmente dal sottoscritto.
Chiedo il rinforzo di N°4 Vigili campestri dalle ore 17,30

22/4: Corteo "Dramma del Calvario", ore 18: tutto il personale disponibile. Il servizio verrà diretto personalmente dal sottoscritto.
Chiedo il rinforzo di N°4 VV.UU. dalle ore 17,30

24/4: Omaggio degli sportivi, benedizione dei carri, ecc.: Tutto il personale disponibile. Il servizio sarà diretto personalmente dal sottoscritto

25/4: Pellegrinaggio al Cimitero: tutto il personale disponibile. Il servizio sarà diretto personalmente dal sottoscritto.
Chiedo il rinforzo di N°4 VV.UU. (ora da determinarsi)

26/4: Corteo scolari da Cappuccini, ore 16: Il brigd. Cristiano e due vigili

30/4: Manifestazioni in Piazza C. Battisti e corteo, ore 20: tutto il personale disponibile. Il servizio verrà diretto personalmente dal sottoscritto
Chiedo il rinforzo di N°4 VV.UU. dalle ore 19

1/5: Saluto ai Caduti Caivanesi ore 11: tutto il personale disponibile. Il servizio sarà diretto personalmente dal sottoscritto.
Chiedo il rinforzo di N.4 VV.UU. dalle ore 10,30

Alle ore 18: Cortei da tutte le Chiese; Tutto il personale disponibile. Il servizio sarà diretto personalmente dal sottoscritto.
Chiedo il rinforzo di N°6 vigili campestri, dalle ore 17

In tutti gli altri giorni disporrò una coppia volante di vigili urbani (possibilmente in bicicletta) dalle 6 alle 11 e dalla 19 alle 23, circa.

Per l'espletamento dei servizi di cui sopra in aggiunta a quelli normali; è da prevedere uno straordinario di 3 ore giornaliere per ciascun vigile ~~oltre~~ in eccedenza alle normali otto ore.

con osservanza

IL COMANDANTE DEI VV. UU.

(*Edg. Scialoja, Comandante*)

Scialoja

Il servizio di ordine pubblico organizzato dal comandante dei vigili urbani dal 17 aprile al 1° maggio del 1955 per il 150° anniversario dell'incoronazione della Madonna di Campiglione.

Feste giubilari in onore della Madonna di Campiglione

Caivanesi!

Per la prossima *Seconda Domenica di Maggio* si compiono centocinquanta anni dacché i nostri antenati vollero distinta con la Corona Aurea l'Immagine della celeste Patrona, MARIA SS. di CAMPIGLIONE. E' una data che non può passare inosservata, ove si pensi che tale distinzione, ottenuta dalla massima Autorità Religiosa per la vetusta Immagine Caivanese, rappresenta la superba sintesi onde Religione, Arte e Storia impreziosivano un antichissimo, oscuro, « sacello » per farne il palladio della nostra Città. Chi sa ascoltare la voce della storia non può non commuoversi all'eco ancora vivissima di tutto un popolo che lungo i secoli esprime la medesima passione di fede e di amore verso la celeste Signora di un'agreste borgata ed arde dal desiderio di vedere questa misericordiosa Signora conosciuta ed amata anche da altri popoli.

Noi, ricalcando le orme dei padri, vogliamo tramandare ai nostri nepoti la stessa passione di fede e di amore, che la storia cittadina ci ha conservata, vergando anche noi una pagina degna del nostro tempo e della nostra sensibilità religiosa e civile.

Questa pagina dev'essere un documento di dignità religiosa e civile quale si addice ad un popolo consapevole della sua storia e delle sue tradizioni: una pagina che i nostri nepoti dovranno leggere con edificazione, e dalla quale dovranno trarre ispirazione e viatico per il loro cammino.

Questa pagina annovera le manifestazioni cittadine nell'ANNO GIUBILARE della INCORONAZIONE della MADONNA di CAMPIGLIONE, ma dovrà essere soprattutto per ciascuno di noi un segno incancellabile di elevazione spirituale, perché questo vuole la Madonna da noi, questo brama la Mamma dei propri figli.

Caivanesi!

Guidati da questi ideali e certamente ispirati dalla MADONNA di CAMPIGLIONE, alla quale, da oltre mezzo secolo offriamo quotidianamente i nostri filiali omaggi e le nostre umili suppliche per Voi, abbiamo l'onore di presentare a Voi, sicuri della vostra entusiastica adesione il

PROGRAMMA N. 1

(17 Aprile - 1° Maggio)

10 Oratori Cappuccini di Roma terranno in tutte le chiese cittadine e sate due settimane di corsi religioso-sociali

17 Aprile, ore 18: Ricevimento dei 10 Oratori al Corso Umberto, presso l'Automessa Angelino, messa gentilmente a disposizione per accogliere le Associazioni Religiose e Civili. Indi Corteo preceduto da una staffetta ciclistica e dalla banda musicale.

Al Corteo di ricevimento, dalla Nazionale al Santuario, parteciperanno le Bandiere delle Associazioni « Mutilati e Invalidi di Guerra », « Ex-Combattenti », « Congiunti dei Caduti in Guerra », Unione Sportiva « E. Faraone », Circolo della Caccia « Pierino Pepe », oltre ai Sodalizi di A. C.

Dal 18 al 23 Aprile, alle 6 e alle 8 in tutte le Chiese, Messa con commento per le Donne e le Giovani della Città, aperte dalla « Diana Sonora » di omaggio alla Madonna di Campiglione.

Dal 26 al 30 Aprile, alle 6, in tutte le Chiese si celebra la « Messa del Lavoratore », sempre preceduta dalla « Diana Sonora », diffusa dal Santuario.
Dal 18 al 29 Aprile, in tutte le Chiese, alle 19, S. Rosario, Dialogo, Sermone e Benedizione Eucaristica.

Corsi e cerimonie speciali

- 18 - 19 - 20 Aprile, alle ore 9, nella Sale Parrocchiali di S. Barbara (anche per Cappuccini), di S. Pietro, di Campiglione (anche per l'Annunziata) *Conferenze di aggiornamento per Donne* con commento cinematografico.
- 21 - 22 - 23 Aprile, sempre alle 9 del mattino e nelle stesse sale *Conferenze e Cinema* per tutte le *Signorine* della Città.
- 19 - 20 - 21 Aprile, nel Salone del Santuario, alle ore 20,30 *Conferenze per intellettuali* (laureati, laureandi e diplomati).
- 27 - 28 - 29 Aprile, in tutte le Sale Parrocchiali, alle ore 21, cioè dopo la Funzione in Chiesa, *Conferenze per Uomini e Giovani* (Lavoratori di ogni attività).
- 22 Aprile, *Il Dramma del Calvario* attraverso la Città commentato dai dieci Oratori, con inizio al Giardinetto alle ore 18 e ritorno al Santuario.
- 23 Aprile, *Giornata della sofferenza* con visita e S. Comunione agli ammalati nelle rispettive case.
- 24 Aprile, *Omaggio degli Sportivi e Cacciatori caivanesi alla Madonna di Campiglione* con Messa Solenne alle ore 11 e poi, sul sagrato, Benedizione dei veicoli e attrezzi sportivi mediante la consegna di apposita targa.
- 25 Aprile, *Grande pellegrinaggio al Cimitero* con il Tempietto della Madonna di Campiglione. Al Cimitero avrà luogo la Benedizione e inaugurazione del nuovo Altare marmoreo, costruito a cura del Comune con la partecipazione delle Autorità Municipali.
- 26 Aprile, *Giornata dello scolaro*. Messa e Comunione per i fanciulli delle Scuole Elementari nella Chiesa dei Cappuccini alle ore 8. Nel pomeriggio, alle ore 16 nell'Edificio Scolastico proiezione per gli scolari e quindi corteo di omaggio degli stessi al Santuario per offrire i loro fiori alla Madonna di Campiglione.
- 27 Aprile, *Giornata dello studente* per alunni delle Scuole Medie e di Avviamento. Alle 8 *Messa dello studente* al Santuario di Campiglione. Alle ore 17, nel Salone del Santuario proiezione di film, e speciale funzione all'Altare della Madonna di Campiglione.
- 29 Aprile, Inizio della tradizionale *Novena*, che si svolgerà in tre tridui per la eccezionale celebrazione dell'Anno *Giubilare della Incoronazione*, con la partecipazione di diversi Oratori e accompagnamento di musica polifonica.
- 30 Aprile, *Grande spettacolo* dal titolo « Il Mistero Cristiano » in Piazza C. Battisti (Mercato), alle ore 20. Indi corteo dei soli Uomini e Giovani per il Santuario, dove alle 23 incomincerà la « Notte Santa » con la Messa a mezzanotte per salutare l'alba del *Maggio Mariano Caivanese*, che ricorda il secolo e mezzo della *Incoronazione della misericordiosa Regina di Caivano*.
- 1° Maggio, *Omaggio delle Associazioni Patriottiche* cittadine alla celeste Patrona, con Messa Solenne alle ore 11 e saluto ai Caduti Caivanesi all'*Ara Pacis*.
 Alle ore 18, da ogni Parrocchia muoveranno i cortei per il *Pellegrinaggio di Gratitudine* alla Cona della Madonna di Campiglione, dove avrà luogo la *Cerimonia di chiusura* con la solenne Benedizione impartita da S. E. Mons. D. Antonio Teutonico, nostro benedetto Vescovo. Indi, al Giardinetto, l'Ecc.mo Pastore benedirà la bronzea *Lampada rotiva* — Ricordo imperituro di questo Anno Giubilare Caivanese — e l'Ill.mo Sig. Sindaco Cav. Avv. Giuseppe Martino l'accenderà a nome del popolo di Caivano.

Caivano, S. Pasqua 1955

**I PADRI CARMELITANI
E I VOSTRI PARROCI**

N. B. - Seguirà presto la pubblicazione del Programma N. 2.

MUNICIPIO DI CAIVANO

(PROVINCIA DI NAPOLI)

N. 3833 di prot. - Cat. - Classe - Fasc. Addi 4 maggio 1955

Risposta al foglio del Div. Sez. N.

Allegati N.

OGGETTO: Ordine di servizio festeggiamenti in onore di Maria SS. di Campiglione.

Comando Vigili Urbani

S E D E

Facendo seguito a quanto verbalmente disposto comunico che in occasione dei festeggiamenti in oggetto il blocco stradale verrà istituito a sud della nazionale Napoli-Caserta in tenimento di Cardito angolo via Cesare Battisti ed a nord della stessa rotabile al Corso Umberto angolo via Don Minzoni.

In linea di massima disporrete dei seguenti vigili ed agenti per il servizio di ordine pubblico e viabilità:

Semaforo.....	2	vigili
Angolo Via Atellana e P/zza S. Francesco.....	3	"
Piazza Pepe.....	2	"
Angolo Via Diaz e via Visone.....	1	"
Angolo Via Braucci e via Gramsci...	1	"
Baracca Cardito.....	2	"

servizio volante per la festa (1 graduato e 2 vigili)
servizio volante per lo smistamento (1 grad. e 1 vig.)
I graduati si alterneranno nei due servizi volanti.
Avrete a disposizione oltre i 7 vigili e i due graduati del corpo vigili, n. 4 vigili del Comune di

./.

Afragola, n.6 vigili campestri e n.5 ausiliari.
Restano sospesi tutti i turni di riposo
dei vigili e il riposo in seguito al servizio not-
turno verrà limitato alla sola mattinata.

IL SINDACO
(Dott. Giuseppe Martini)
Fto: G/Martini

6. 5. 55

Al Comm. V. C. C.

~~Al Comm. V. C. C.~~

Inte

prende spunto da giuramento noto, a cui spetta, di 5897-64

Li comm. ^{affidati in via} ~~responsabili~~ dei vigili campestri e ausiliari

del Comm. V. C. C. ~~responsabili~~ ^{responsabili} di cui 6-

Durante la festa di Campiglione il traffico sulla SS.87 venendo da Napoli veniva bloccato:
a Cardito in via Cesare Battisti e a via Don Minzoni venendo da Caserta.

MUNICIPIO DI CAIVANO

(PROVINCIA DI NAPOLI)

N. 3771 di prot. - Col. _____ Classe _____ Fasc. _____ Add. 4 **MAGGIO** 1955

Risposto al foglio del _____ Div. _____ Sez. _____ N. _____

Allegati N. _____

OGGETTO: Segnalazioni stradali

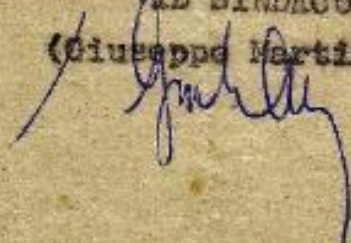
1.^o Ill.mo Sig. Presidente del Comitato per i festeggiamenti in onore di Maria SS. di Campiglione

CAIVANO

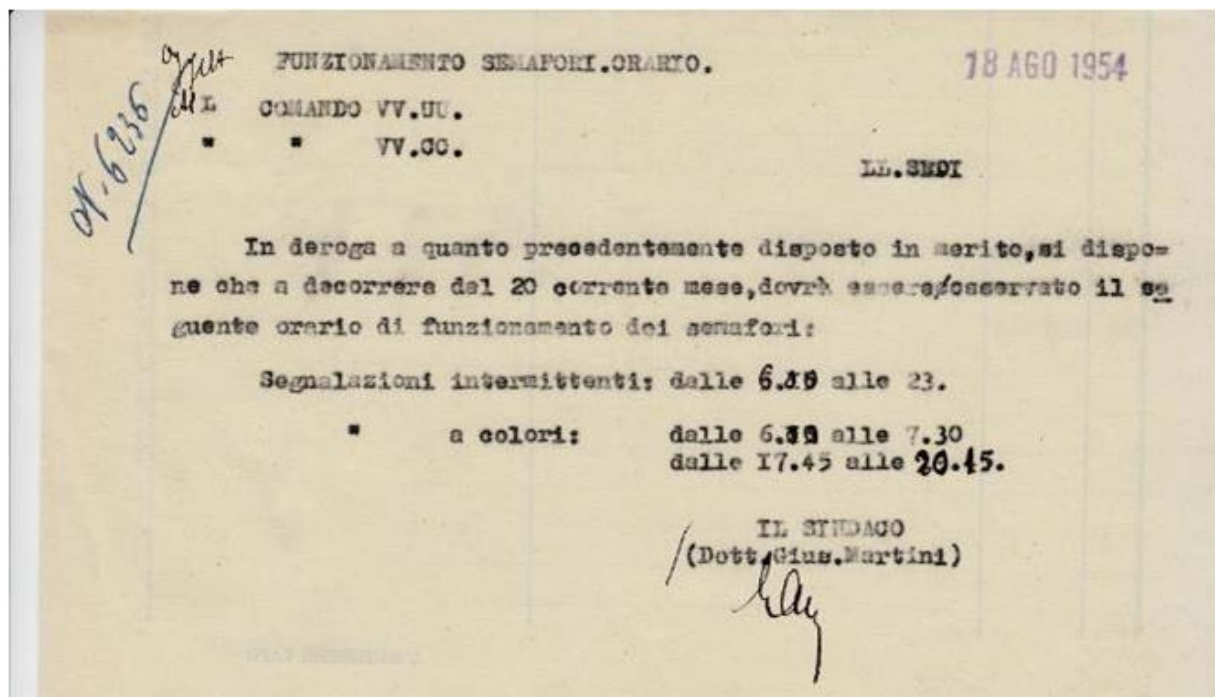
Pregola voler provvedere, come negli anni precedenti, all'impianto di segnali luminosi ai posti di blocco stradale durante i giorni di festeggiamento secondo le indicazioni di questo Comando dei VV.UU.

Distinti saluti.

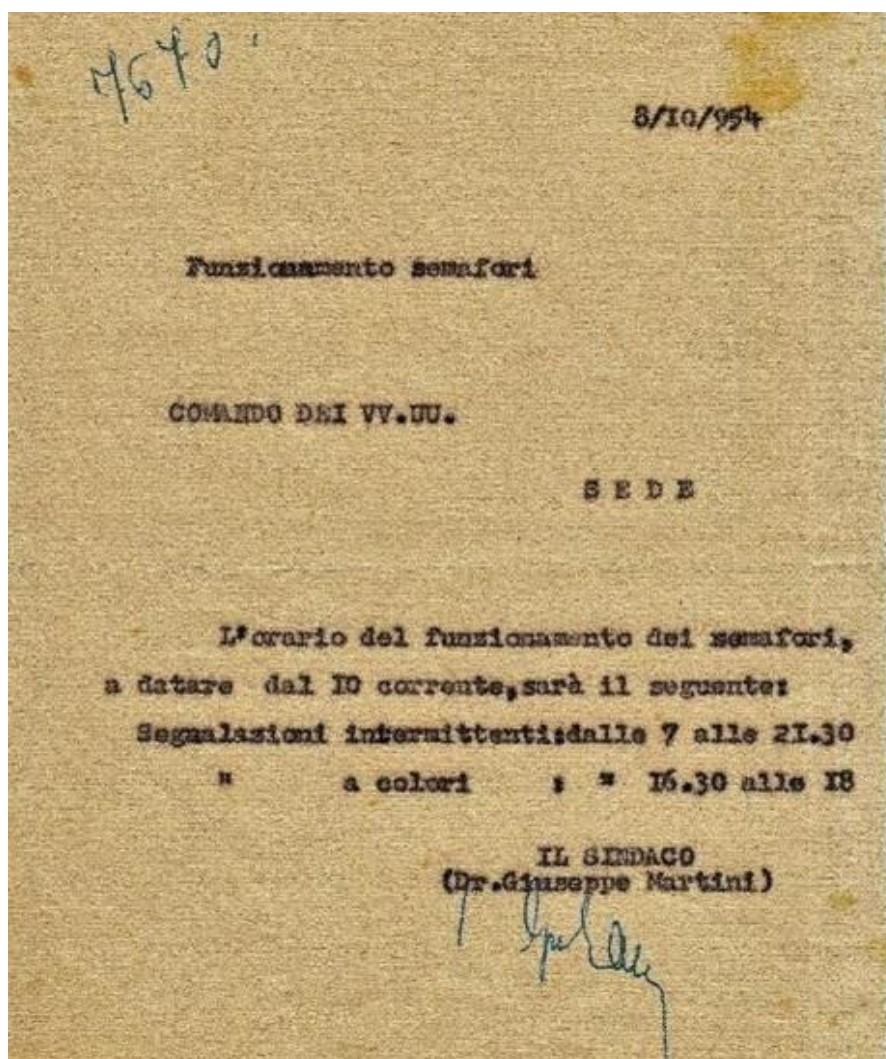
IL SINDACO
(Giuseppe Martini)



Durante la Festa di Campiglione il Comitato dei Festeggiamenti provvedeva all'impianto dei segnali luminosi sui posti di blocco stradale.



Disposizione del Sindaco sulla Regolamentazione dei semafori ad intermittenza e a colori.



Altra disposizione sulla Regolamentazione dei semafori.

MUNICIPIO DI CAIVANO
(PROVINCIA DI NAPOLI)

N. 6548 di prot - Cat. _____ Classe _____ Fasc. _____ Addi 30 agosto 195 4

Risposta al foglio del _____ Div. _____ Sez. _____ N. _____

Allegati N. _____

OGGETTO: orario funzionamento semaforo -

Al Comando Vigili Urbani

Al Comando Vigili Campestri

CAIVANO

A partire dal 1° settembre p.v. l'orario di funzionamento dei semafori sarà il seguente:

Dalle ore 6.30 alle 22.

Per le segnalazioni a colori: dalle ore 6.30 alle ore 7.30 e dalle ore 17.30 alle ore 19.30.

Il Vigile Campestre fin'ora in servizio presso ai semafori rientrerà alle dipendenze del Comando Vigili Campestri.

IL SINDACO
(Dott. Giuseppe Martini)

N° _____ 11 prot.

Calivane, 22/9/954

Oggetto: Nuovo orario funzionamento semafori.

AL COMANDO VV.UU.

S E P E

Apartire dal giorno 24 sett.o.n.l.'Orario di funzio-
zionamento dei semafori sarà il seguente:

Dalle ore 3.30 alle ore 22: segnalazioni inces-
mittenti.

Dalle ore 17.15 alle ore 19: segnalazioni a co-
lori.

IL SINDACO
(Dr. Giuseppe Martini)

[Handwritten signature]

Idem.



Vecchio pullman della Menarini del 1966 (Fiat 309/1 Menarini SDM) utilizzato per il trasporto pubblico dalla SELAC sul percorso Caivano-Napoli.



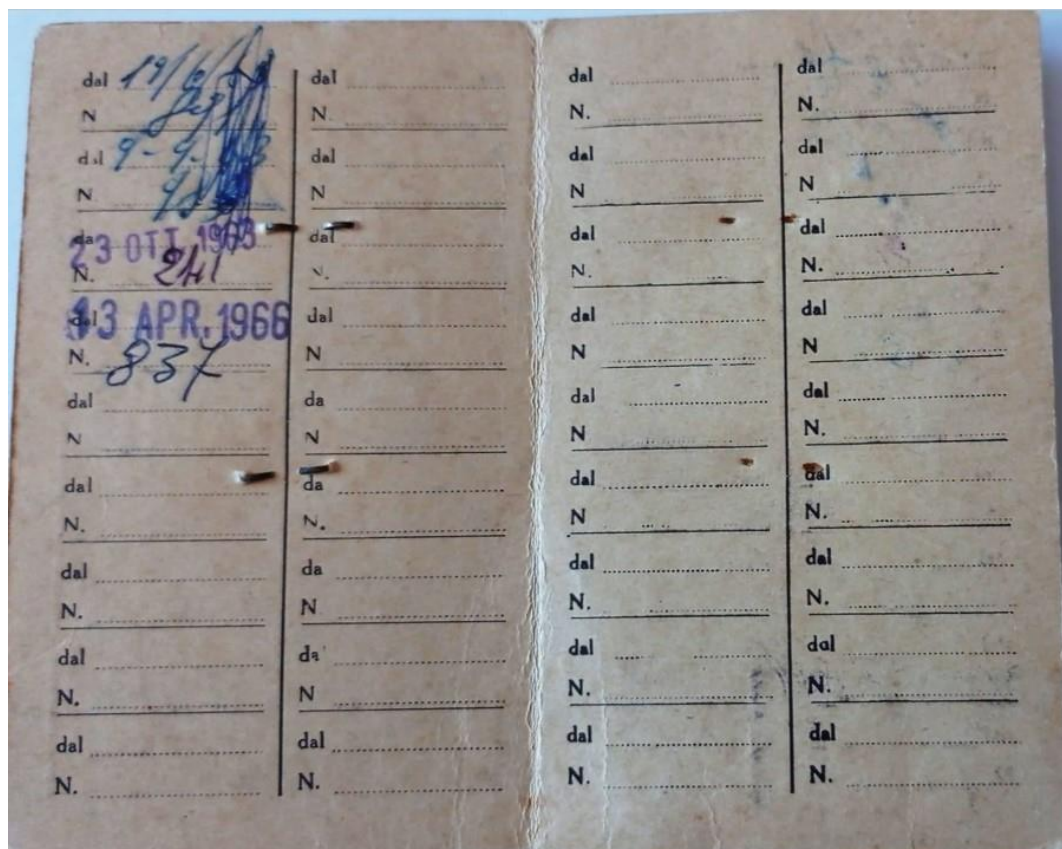
Biglietto della S.E.L.A.C. per il percorso Caivano–Cardito–Napoli (fornito da Ludovico Migliaccio).



Pullman della TPN del 1980 in Piazzetta S. Francesco D'Assisi (da una foto di Andrea Falco).

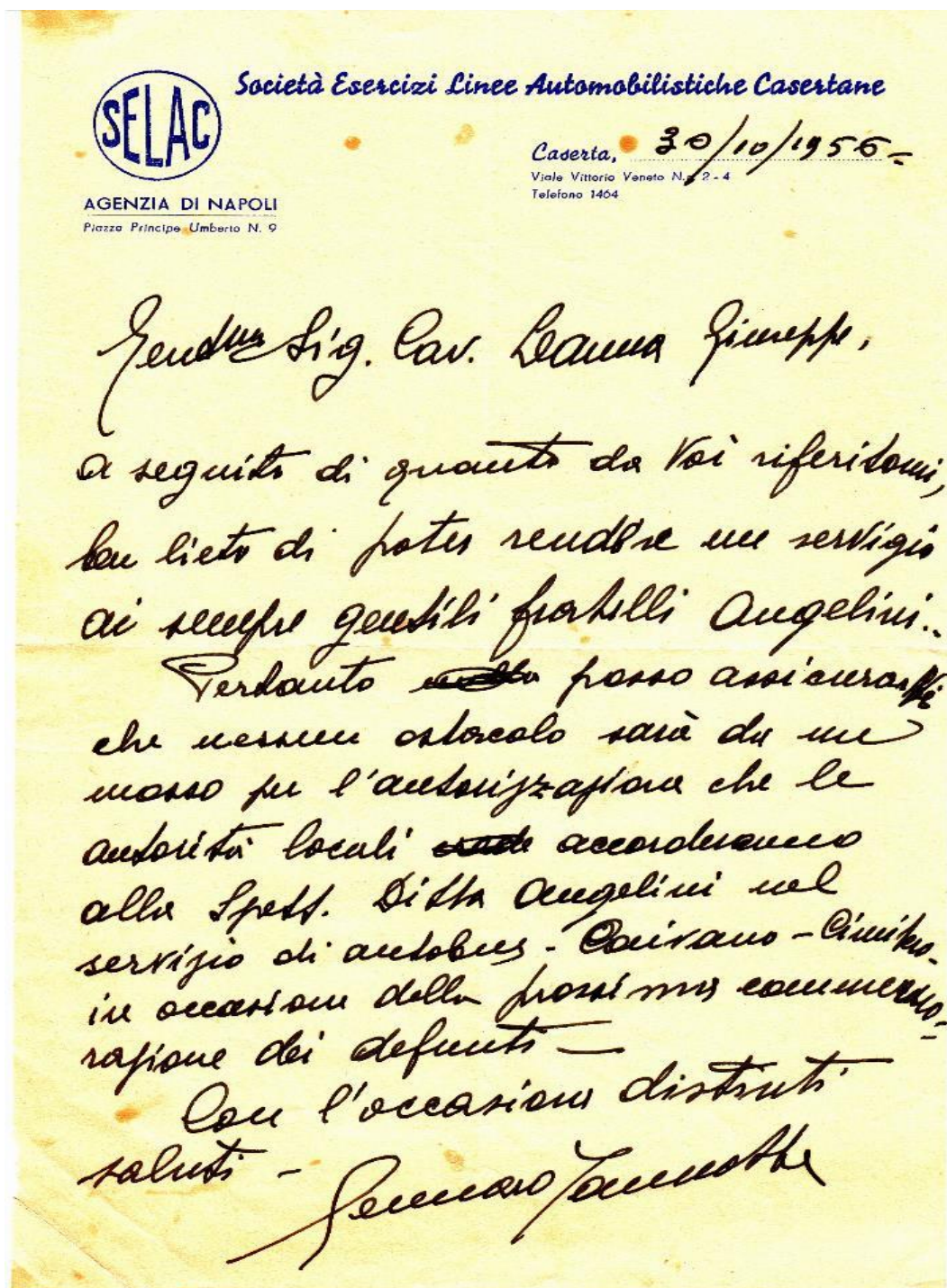


Tessera della SELAC di abbonamento sul percorso Caivano- Napoli rilasciata a Natale Antonio. (documento fornito da Pino Natale figlio di Antonio).



Parte interna della tessera con il timbro delle annate.

Con provvedimento Ministeriale del 7 agosto 1954 la Società Esercizi Linee Automobilistiche Casertane (SELAC) otteneva l'autorizzazione per l'effettuazione di un intenso numero di coppie di corse sul percorso Caivano-Cardito-Napoli, cosiddetto percorso diretto, per far fronte alle crescenti esigenze di traffico su tale tratta. Le Tranvie Provinciali di Napoli svolgevano un diverso percorso da Caivano a Napoli che era quello della vecchia tranvia su rotaie che si svolgeva sul percorso Caivano-Afragola-Casoria-Napoli, cosiddetto percorso interno. Nel 1961 il prezzo del biglietto da Caivano a Napoli era di £. 80.



COMUNE DI CAIVANO	
= 08558	12.10.55 =
Int.	Ass.

N° di prot.

Caivano, 13/10/955.

Oggetto: Corsa per scolari Caivano-Caserta.

Ill./mo Sig. DIRETTORE
della S.E.L.A.C.

CASERTA
TEL. 13.10.55

Mi riferisce l'assessore al Corso Pubblico, sig. Lanna, che suoi approcci presso V.S. - sulla possibilità di istituire una corsa Caivano-Caserta, esclusivamente per gli scolari che quotidianamente si recano costì - avrebbero ottenuto esito positivo.

Se ancora d'accordo, voglia V.S. cortesemente comunicarmi la data dello inizio del nuovo servizio, tenendo presente che - trattandosi di una sola corsa - è bene che essa sia effettuata alle ore 8.

Distinti saluti.

IL SINDACO
Dott. Comm. Giuseppe Martini

Invito alla Ditta SELAC di istituire una corsa Caivano-Caserta esclusivamente per gli scolari che frequentavano le scuole di Caserta.

MUNICIPIO DI CAIVANO

(PROVINCIA DI NAPOLI)

N. 7192 di prot. - Cat. _____ Classe _____ Fasc. _____ Add. 30 agosto 1955

Risposta al foglio del _____ Div. _____ Sez. _____ N. _____

Allegati N. _____

OGGETTO: Disciplina traffico automezzi.

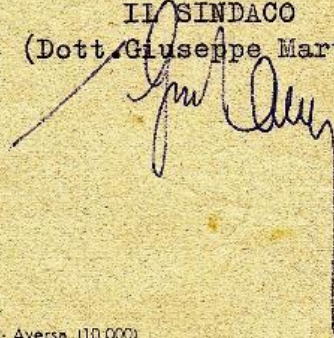
Al Comando ~~VV.UU.~~ Vigili Urbani

S E D E

Malgrado l'invito di cui alla mia precedente nota n.07145 del 27 c.m. in merito all'oggetto, è stato personalmente notato dall'assessore Lanna Giuseppe che automezzi della S.E.L.A.C., in transito per Via Visone, non hanno proceduto con moderata andatura, compatibile, sia con la larghezza della Via che coll'intenso traffico che ivi si svolge nelle ore serali.

Pregasi codesto Comando voler agire con energia perchè sia rispettato quanto è disposto in merito.

IL SINDACO
(Dott. Giuseppe Martini)



A.G.I.F. - Arti Grafiche - I. Fabozzi - Diana - Aversa (10.000)

Il Sindaco si rivolge al comandante dei VV.UU. Affinché agisca energicamente nei confronti della SELAC, i cui automezzi non procedono moderatamente percorrendo via Visone.

MUNICIPIO DI CAIVANO
(PROVINCIA DI NAPOLI)

N. 5887 di prot — Cat _____ Classe _____ Fasc _____ Addi I settembre 195 4

Risposta al foglio del _____ Div _____ Sez _____ N. _____

Allegati N. _____

OGGETTO: Servizio autopulman.

Ai la Spett/le

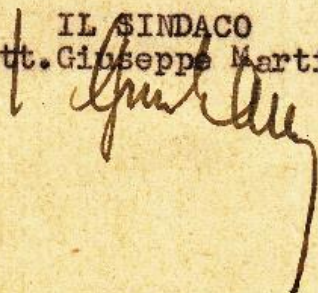
S.E.L.A.C.

C A S E R T A

PregoVi voler impartire opportune disposizioni
perchè le vie Matteotti e Visone di questo Comune
siano attraversate dai V/s pullman con moderatissi-
ma velocità.

Vivamente ringrazio.

IL SINDACO
(Dott. Giuseppe Martini)



Il Sindaco comunica alla SELAC di dare disposizioni affinché
gli automezzi percorrano le vie Matteotti e Visone a bassa velocità.

N° _____ di prot.

Caivano, 3/10/1955

Oggetto: Stazionamento capo-linea Caivano-Napoli.

Spett/DIREZIONE della S.E.L.A.C.

Caserta

e p.c. Al COMANDO VV.UU.

Caivano

Pregasi disporre lo spostamento dello attuale stazionamento degli automezzi in partenza per Napoli nella Via Buonfiglio, all'altezza del Cinema Ital dove giungeranno attraverso la strada a sud del castello municipale.

Lo spostamento in parola è dettato dai seguenti motivi:

- a) Evitare giuste lagnanze degli abitanti del rione aderente ai quali attualmente sostano i me
- b) Evitare congestione di traffico davanti al stello per l'incrociarsi degli svariati veicoli.
- c) Offrire modo ai viaggiatori in attesa dell'auto di potersi riparare - specie durante la stagione invernale - sotto la pensilina del Cinema nonché, eventualmente, nelle sale d'aspetto-bar del cinema stesso.

Comunque tale provvedimento potrebbe considerarsi provvisorio se non se ne verificasse l'efficacia. Distinti saluti.

IL SINDACO
(Dott. Giuseppe Martini)

Viene disposto che lo stazionamento degli automezzi della SELAC venga spostato in via Buonfiglio all'altezza del cinema Italia.

MINISTERO DEI TRASPORTI

Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile
e dei Trasporti in Concessione di Napoli

N° IO827=3OI=NA. (UD)

Napoli 11 agosto 1954

OGGETTO= Autoservizio Caivano= Cardito =Napoli con prolungamento
a Pescaraola.

ALLA SOC. S.E.L.A.C.

C A S E R T A

Si comunica che il Superiore Ministero ha concesso a cotesta Società l'esercizio dell'autolinea Caivano= Cardito= Napoli, con prolungamento a Pescaraola alle condizioni appresso indicate:

= A.=effettuare nell'esercizio dell'autolinea Caserta= Caivano= Cardito= Napoli 21 coppie di corse giornaliere sull'intero percorso e 50 coppie di corse giornaliere tra Caivano, Cardito e Napoli di cui 5 coppie estese a Pescaraola per Napoli e viceversa;

B.= il capolinea in Napoli per servizio anzidetto dovrà coincidere con quello della linea Caserta= Napoli e cioè Piazza P. Umberto;

C.= prezzo del biglietto da Pescaraola, Caivano da Cardito per Napoli e viceversa dovrà essere di lire 60 a corsa semplice con obbligo di rilasciare abbonamenti in conformità delle norme vigenti;

D.= è fatto carico alla Soc. SELAC della corrisponsione in favore della Tramvie Provinciali di Napoli di una compartecipazione commisurata a lire 15 per autobus Km.;

E.= l'Amministrazione si riserva in modo espresso la facoltà di addìvenire a qualsiasi modifica in senso obiettivo e subiettivo a seconda di quella che potrà essere la definitiva sistemazione delle comunicazioni della zona in rapporto ad eventuale ammodernamento del servizio tramviario.

Per opportuno coordinamento del servizio, con la presente assentito, con gli esistenti altri servizi pubblici di trasporto, si dispone che tutte le altre autolinee tranitanti per Caivano e Cardito con facoltà di acquisirvi traffico, dovranno preticare dalle suddette località per Napoli e viceversa la tariffa di lire 60 a corsa semplice; eppertanto cotesto Ufficio provvederà, nel dare comunicazione di quanto sopra alle altre Aziende interessate, ad attuare le nuove tabelle plimetriche delle linee di che trattasi.

Si intendono, in pari tempo, definite in senso negativo, le istanze presentate dalla Società Tramviaria, dall'impresa Manna e dalla Impresa Vitolo.

Tale definizione negativa si estende alle proposte accessorie delle Tramvie Provinciali in ordine allo assetto delle autocomunicazioni dipendenti dal proposto nuovo istradamento dell'autolinea Pescaraola= Caivano= Afragola= Napoli. Nel contempo si ratificano i provvedimenti

direttamente adottati da cotesto Ufficio rispettivamente nei confronti della Società Tramvie Provinciali di Napoli, dell'Impresa Tuccillo Raffaele e dell'Impresa Grande Pasquale ai fini dell'intensificazione nei sensi proposti dell'Autolinea Pescaraola= Caivano= Cardito= Afragola= Napoli sul tratto Afragola= Napoli e dell'autolinea Afragola= Napoli.

Si resta in attesa di conoscere la data d'inizio del servizio & e si invita cotesta Società medesima predisporre tempestivamente per il perfezionamento della pratica.

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE

f°)= Dr. Ing. Giuseppe Perciabasco

Provvedimento dell'11/8/1954 con il quale il Ministero dei Trasporti concedeva alla SELAC il prolungamento fino a Pescaraola del percorso Caivano-Cardito-Napoli.

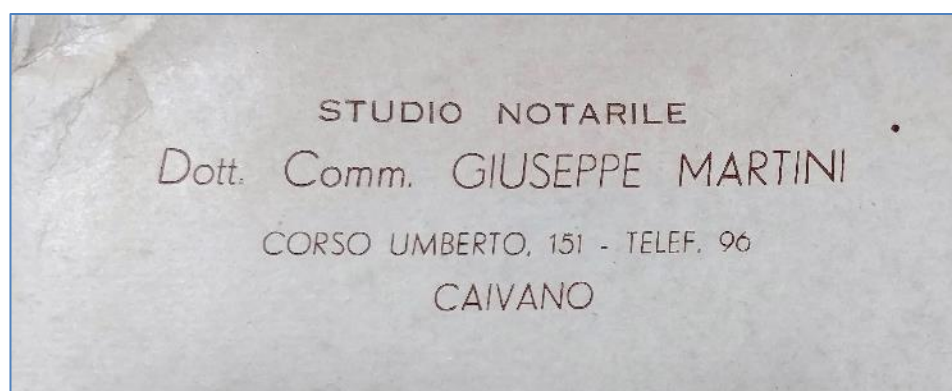
1954 del Giorno <u>19.8</u> dalle ore <u>18</u> alle <u>20</u>	
Numero dei Mezzi in transito pel quadrivio	
Tipo del mezzo	Napoli-Caserta-Aversa-Acerro
Pullman	720
Autocarri	1500
Autovetture e furgoni	3800
Carri agricoli	4420
Motocicli ed affini	1880
Trattrici con rimor.	80
Biciclette	6120
Tramwajs	160
Incidenti = n.n.	
dal 15/8 Contrassegni =	
obblazioni per vincere	
autovetture e moto	9
Carri	9
Motocicli	28
Contrassegni	45
Contrassegni	10
	56

Mano dal 15-8-
L 19.000

Dall'11 al 20 agosto del 1954, dalle ore 18 alle 20 nel quadrivio del Corso Umberto con via Rosselli vi è stata la percorrenza di:

720 Pullman
1500 Autocarri
3800 Autovetture e furgoni
4420 Carri agricoli
1880 Motocicli e affini
80 Trattrici con rimorchio
6120 Biciclette
160 Tram

Da notare il ridotto numero di autoveicoli (meno di 400 al giorno conteggiando anche i furgoni), che era persino inferiore al numero dei carri agricoli.



Tutti i provvedimenti su traffico, viabilità ed ordine pubblico emanati nel 1954 sono a firma del dott. notaio Giuseppe Martini che è stato sindaco di Caivano dal 2/2/1954 al 7/7/1956 (da una foto di Isacco Lanna).

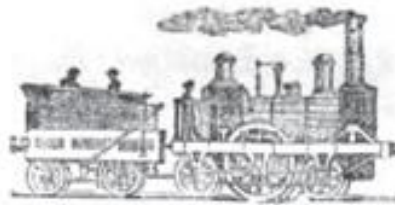
LE FERROVIE E CAIVANO

Ipotesi di ferrovia passante per Caivano (1856)

Ludovico Migliaccio

Fra le tante ipotesi di ferrovia da Napoli alla sponda sinistra del Volturno, fatte dagli ingegneri Vincenzo Antonio Rossi e Giustino Ficca, incaricati dalla Società per la Ferrovia Abruzzese, ce n'era una che passava per Caivano con questo andamento: Napoli porto in prossimità dei granili, Barra, Ponticelli, Afragola, Caivano e Marcianise per poi raggiungere la sponda sinistra del Volturno.

SOCIETÀ IN ANONIMO
PER
LA FERROVIA ABRUZZESE
PER
CONFINI ROMANI



IN NAPOLI
STABILIMENTO TIPOGRAFICO DI NICOLA PORCELLI
Strada Mauroi N.° 46
1856.

A L

BARONE PANFILO DE RISEIS

RELAZIONE

DEGL' INGEGNERI

VINCENZO ANTONIO ROSSI, E GIUSTINO FIOCCA (*).

PARTE PRIMA

ANDAMENTO, IMPORTANZA, E COSTO PREVENTIVO
DELLA FERROVIA.

CAPO I.

ANDAMENTO DELLA FERROVIA.

1. La Ferrovia avrà la sua Stazione in Napoli, nello spazio compreso tra la Stella, il Largo delle Pigne, e la grande Strada di Santa Teresa; cosicchè troverassi nel centro di un circolo, che abbraccerà tutta intera la grande Città, ove se ne eccettui la parte occidentale di Chiaia. Da questo termine, costeggiando le colline de' Miracoli, Miradois, e Ponti Rossi, giungerà a Capodichino, in vicinanza della Reale Officina de' Dazi di Consumo; e quindi, volgendo a manca, con un sol rettilineo di oltre miglia dodici, arriverà a S. Maria di Capua, e dopo sulla sponda sinistra del Volturno alle falde occidentali del monte Tifata.

In questo tratto avrà quattro stazioni: e sono

Arzano,
Frattamaggiore e Grumo,
Orta e Succivo,
Marcianise,

(*) La presente relazione fu diretta al Concessionario con lettera in data del 20 giugno 1855 — Si legge nella Nota N.° 1.

ed avrà pure, in certi determinati tempi, una fermata a Capodichino.

La stazione di Frattamaggiore e Grumo si troverà in mezzo tra Melito e Cardito; ed avrà a sinistra Casandrino, S. Antimo, e Giugliano.

L'altra di Orta e Succivo starà ad egual distanza da Aversa e Caivano; e terrà a sinistra anche S. Elpidio, Cesa, e Gricignano, ed a destra Pomigliano d'Atella, Crispano, Fratta Piccola, e Casa Puzzano. Questo tratto, senza contare gli abitanti della Capitale, traversa una popolazione di 113 000 abitanti.

Dalla stazione di Napoli all'altra di Marcianise intercedono miglia 11.

La costruzione di nove di queste miglia è facilissima, e comparativamente poco costosa; però questo tratto potrà tosto aprirsi al traffico; e sicchè porgerà mezzo di cominciarsi subito a godere della Sovrana sovvenzione (art. 18.º del Contratto), ed a godere i frutti de' primi capitali incassati.

2. L'andamento retto da Capodichino, sino a raggiungere la sponda sinistra del Volturno è il migliore; perciocchè mentre è il più breve, pur passa per luoghi popolatissimi; ed anche ad eguale distanza da città cospicue. Ma ove piacesse alla Compagnia, per speciali riguardi, avvicinarsi più ad Aversa; in tal caso la linea abbandonerebbe Frattamaggiore e Grumo, ed andrebbe in vece a passare per Casandrino, e quindi per S. Antimo; ove sarebbero due stazioni, in vece dell'unica di Frattamaggiore e Grumo: e la stazione di Orta e Succivo, sarebbe sostituita dall'altra di Aversa, che sarebbe però lontana per circa miglia quattro da Caivano. E così facendo, la linea curvandosi prima a sinistra, e poi a destra si allungherebbe di circa tre quarti di miglio.

Parimente, ove piacesse alla Compagnia, anzicchè internarsi nell'abitato di Napoli per lo stabilimento della Stazione, si può andare invece alla Marina, avvicinandosi al Porto; locchè indubitamente sarebbe cosa opportunissima se non necessaria, specialmente avuto riguardo al commercio di transito, nascente dal congiungimento del mare Tirreno coll' Adriatico. In tal caso la Ferrovia passerebbe in prossimità dei Granili, e per Barra, Ponticelli, Afragola, Caivano e Marcianise andrebbe parimente a raggiungere la sponda sinistra del Volturno. Ed allora nelle cinque stazioni che avrebbe, pure si raccoglierebbero le popolazioni di quattordici Comuni ascendenti a cir-

ca 100 mila abitanti. Ed in questo caso la lunghezza della Ferrovia da Napoli a Marcianise sarebbe di miglia 14.

3. Dalle falde occidentali del Monte Tifata la Ferrovia volgerà a destra, percorrerà la piana intercetta tra la Scafa di Formicola e l'altra di Caiazzo, quindi costeggerà Monte Vagliola, taglierà la collina di Biancano, e fiancheggiando sempre la sinistra del Volturno, andrà a passare il Calore, suo influente, presso la Scafa del Torello; e giungerà in Amoroso.

In questo tratto avrà due stazioni:

Limatola, ed

Amoroso.

In Limatola fa termine la Strada dello stesso nome, che è in prolungamento di quella di S. Agata de' Goti; la quale va a Cervinara da una parte, e dall'altra a Montesarchio, e Benevento; essendo Montesarchio anche termine della Strada per Avellino. Però in questa stazione sarà grande affluenza da queste parti, per chi da quelle città e contrade vorrà viaggiare verso gli Abruzzi, e vi scenderanno sempre gli abitanti di Caiazzo, Raiano, e Squilla, e de' popolosi Casali di Morrone. Per strade comodamente rotabili possono venirvi oltre 27 000 abitanti delle dette Città o Comuni, e 13 000 per strade non rotabili; insieme 40 000; ma senza contarvi quelli della Città di Benevento, e gli altri che stanno lungo la strada da Montesarchio ad Avellino che pur vi verranno, come è detto.

Dalla stazione di Marcianise, a questa di Limatola vi sarà la distanza di miglia 12 $\frac{1}{2}$. E sarà un secondo tratto da aprirsi, che darà diritto ad una seconda rata di sovvenzione annuale.

La stazione di Limatola è lontana da quella in Napoli per miglia 23 $\frac{1}{2}$.

In Amoroso ha termine la Strada che per Cerreto si unisce alla Postale-Sannitica presso Guardiasanfrancesi; e così, dalla stazione di Amoroso a Campobasso intercedendo la distanza di sole miglia trenta, da quel capoluogo della Provincia di Molise potrà venirsi in Napoli in sole sette ore; ed inoltre, potendovi avere accesso, per Strade rotabili a breccie, le popolazioni di dieci Comuni, e di sette per strade di terra, possono venirvi più che 40 000 abitanti da' luoghi circonvicini, oltre la popolazione del Distretto di Campobasso, il quale ha più che 160 000 abitanti.

Da Limatola ad Amoroso la Ferrovia si svilupperà per miglia 6 $\frac{1}{2}$,

e però la stazione di Amoroso si troverà a miglia 30 da quella di Napoli.

Aperto al traffico questo terzo tratto, si percepirà la sovvenzione annuale di ducati 22 500: e da Napoli ad Amoroso non dovranno esser fatte che due sole grandi opere, cioè i viadotti de' Ponti Rossi, e del Calore.

4. Dopo Amoroso, la Ferrovia andrà per lungo rettifilo, al termine del quale valicherà il Titerno, a non molta distanza da Faicchio, e volgendo a sinistra camminerà per la costa, e quindi traverserà le gole della Caprereccia; e poi rivolgendosi a destra accennerà a Piedimonte, e ne taglierà lo stradone che vi conduce.

Questo tratto, lungo miglia 11, avrà due stazioni:

Faicchio sul Titerno,

Piedimonte d'Alife nel piano sottoposto.

Ed a brevi distanze da esse, sono terre di una popolazione riunita di oltre 65 000 abitanti.

E la stazione di Piedimonte sarà importantissima; perciocchè oltre ad essere Piedimonte Città Vescovile e Capo Distretto, ha importanti stabilimenti manifatturieri; e può averne degli altri, a cagione della gran copia di acque motrici che possiede.

La stazione di Piedimonte disterà dall'altra di Napoli per miglia 41 percorribili in poco più di ore due. Quindi un viaggio di due ore, si troverà sostituito a quello di un giorno, talora impossibile nei tempi piovosi.

5. Dopo tagliato lo stradone di Piedimonte, la Ferrovia volgerà a sinistra, e radendo il piede del soprastante monte, passerà per sotto S. Angelo Raviscanina, ed arriverà alla sinistra di Ailano, a poca distanza da un tal Comune.

Questo tratto sarà lungo miglia 9. Ed avrà due stazioni:

Santangelo Raviscanina,

Ailano.

In S. Angelo scenderanno parte delle popolazioni de' monti soprastanti, e vi verranno quelle poste lungo la strada di Pietra Vairano, le quali sommano a 18 000, e più. In Ailano sono oltre 1 800 abitanti.

6. Nella stazione di Ailano la Ferrovia si diramerà in due: il ramo sinistro andrà a Ceprano congiungendo Napoli a Roma; il destro andrà per gli Abruzzi sull'Adriatico, e quindi al confine sul Trou-

to. Per cui la stazione di Ailano è di congiungimento de' due grandi rami del ferroviario Abruzzese-Romano.

Dalla stazione di Ailano all'altra di Napoli saranno miglia 50. Onde di miglia 50 sarà il tronco comune ai due rami di Ferrovia.

Il progetto del 1899 della Ferrovia dell'Ovest di Napoli

Ludovico Migliaccio

Nel 1899 fu presentato al Comitato Superiore delle Strade Ferrate il progetto della ferrovia da Napoli ad Acerra per Pianura, Giugliano, Aversa, Succivo e Caivano, approvato nel 1900 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ma mai realizzato.

Anno XVII.		FIRENZE. Domenica 24 Settembre 1899		Num. 39.	
RIVISTA GENERALE DELLE FERROVIE					
E DEI LAVORI PUBBLICI PERIODICO SETTIMANALE					
Per gli Abbonamenti e le Inserzioni dirigersi esclusivamente all'Amministrazione del Giornale Firenze, Via de' Ginori, N. 6					
Prezzo d' Abbonamento:		DIRETTORE		Prezzo delle Inserzioni	
Anno. Semestre. Trimestre.		Comm. GIOVANNI PINI Ingegnere Civile.		Nella parte destinata agli avvisi Cent. 20 per linea	
Per l'ITALIA..... Lire 20 11 6				Nel corpo del Giornale..... Lire 1 —	
Per l'ESTERO..... » 24 13 7				NB. Il giornale, per gli avvisi, è diviso in 4 colonne.	
UN NUMERO SEPARATO CENT. 50.					

Nuove Ferrovie Italiane

Ferrovia dell'Ovest di Napoli. — È stato presentato al Comitato Superiore delle Strade Ferrate il progetto della Ferrovia dell'Ovest di Napoli.

Il nome risponde alla ubicazione della stazione testa di linea, situata nel lato occidentale di Napoli ed alla posizione dei primi paesi attraversati, che trovansi nella plaga occidentale del Napoletano.

Questa ferrovia, a scartamento normale, sul tipo della ferrovia Cumana consta di due tronchi: Primo tronco: Napoli Pianura-Giugliano-Aversa, km. 29,700; Secondo tronco: Aversa Succivo Caivano Acerra, km. 14,500, totale km. 43,500.

La linea che si propone prende origine sul binario fra Fuorigrotta e Bagnoli della ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma, od anche alla stazione del Corso Vittorio Emanuele in Napoli, appartenente alla Società per le ferrovie Napoletane che esercita la Ferrovia Cumana, la quale stazione

b

verrebbe ampliata pel servizio cumulativo delle due linee. Se poi la detta Società è disposta a concedere il percorso comune sulla sua linea, sino alla Stazione di Montesanto, che è nel cuore della città di Napoli, allora questo primo tronco si può supporre addirittura partire da Montesanto.

Partendo dal binario fra Fuorigrotta e Bagnoli, il tracciato si svolgerebbe a destra per poter raggiungere le falde esterne delle colline ch contornano a sud il disseccato lago di Agnano, e con un seguito di curve si andrebbe a guadagnare il lato ovest della collina di Posilipo, prima del paese di Soccavo, e la sua congiunzione alla linea principale avverrebbe alla progressiva m. 3000 di questa.

Partendo invece dal Corso Vittorio Emanuele, vi sarebbe un primo tratto orizzontale occorrente per l'ampliamento dell'esistente Stazione del Corso Vittorio Emanuele, finito il quale, il tracciato s'inoltrerebbe in una 1^a galleria con testa adiacente a quella della Cumana, per attraversare il colle di Posilipo. Dall'uscita di questa galleria e dopo breve tratto a cielo scoperto si torna in galleria proseguendo a contornare il versante occidentale della stessa collina per guadagnare le pendici delle colline superiori a Soccavo, ove si farebbe la 2^a Stazione Soccavo pel servizio di Soccavo, Vomero, Antignano, e dopo avere attraversato una 3^a galleria, il tracciato prosegue a secondare le sinuosità delle colline, sino a raggiungere l'altipiano di Pianura ove si avrebbe una 3^a stazione, Pianura.

A breve distanza da questa stazione si incontra una 4^a galleria per perforare il monte che si estende ad occidente dei Camandoli, e proseguendo si potrebbe avere una fermata pel Piano i Quarto (facoltativa), sbocco di produzione agricola d'importanza capitale.

Una curva volgente a destra, conduce il tracciato nei terreni spianati superiori a Marano e, poichè a breve distanza trovasi il paese di Qualiano, si è creduto opportuno progettare una 2^a fermata Qualiano (facoltativa).

Da questo punto, poichè la giacitura della campagna lo consente, il tracciato si svolge con lunghi rettifili, sino a raggiungere Aversa, della Rete Adriatica, ma dopo aver fatto una 4^a stazione pe' Comuni di Marano-Calvizzano, una 5^a stazione per Mugnano, una 6^a stazione per Giugliano e Villaricca, una 7^a stazione per Parete, una 8^a stazione per Trentola-Ducenta-Lusciano, ed una 9^a stazione posta nella parte sud ovest della città di Aversa.

All'uscire dalla suddetta Stazione una curva raggiungerebbe la stazione di Aversa della Rete Adriatica, e così si collegherebbe la progettata ferrovia con la suddetta grande Rete, pel settentrione d'Italia, con la Foggia, Ancona, Bologna e, pel mezzogiorno, con la Foggia, Brindisi, Lecce.

Il secondo tronco comincia dalla progressiva 29,000. Un breve rettifilo seguito da un'ampia curva volgente a sinistra raggiungerebbe il tracciato nella campagna tra i Comuni di Cesa e Gricignano, ove si farebbe la 1^a stazione di Cesa Gricignano.

All'uscire dalla stazione di Cesa-Gricignano, un rettifilo raggiunge il paese di Succivo e si avrebbe la 2^a stazione di Sant'Arpino-Succivo pel servizio di questi due paesi.

Una curva volgente a destra seguita da breve tratto un rettifilo, condurrebbe al paese di Orta d'Atella dove si creerebbe la 3^a stazione di Orta d'Atella-Frattaminore.

Il tracciato, lasciando la stazione di Orta d'Atella volge rapidamente a sinistra e raggiunge la frazione di Frattaminore, un tempo denominata Fratta-Piccola ed ivi

si è stimato fare una 4^a stazione sotto il nome di Fratta-Piccola.

Una breve curva volgente a destra fa raggiungere il paese di Crispano e si otterrebbe una 5^a stazione di Crispano.

Un rettifilo condurrebbe la linea a Caivano dove si progetta la 6^a stazione di Caivano-Cardito.

Un'altra curva volgente a sinistra, seguita dopo breve retta da altra curva volgente a destra, fa raggiungere la linea alla piccola frazione di Casolla Valenzano dove si avrebbe la 7^a stazione di Casolla.

Infine mercè due rettifili tra i quali è intercalata una curva volgente a destra, il tracciato pervenirebbe all'abitato di Acerra dove alla progressiva 43,500 si avrebbe la 8^a stazione di Acerra.

Dai computi del movimento dei viaggiatori e delle merci del progetto, si rileva che il numero dei viaggiatori annui in movimento sarà di 514,498 ed il numero delle tonnellate merci di 96,468.

Ed in cifra tonda viaggiatori..... N. 500,000

Tonnellate merci..... » 90,000

Sicchè giornalmente sulla linea si riverserebbero N. 1378 viaggiatori e N. 248 tonnellate merci.

In riassunto l'ammontare totale della costruzione ed impianto della ferrovia dell'Ovest di Napoli è stata preventivata in..... L. 5,450,000

che corrisponde ad una spesa chilometrica di 5,450,000 —

L. 125,237..... 43,500 —

Dall'ostimativo risulta pure che la spesa d'esercizio a chilometro è data da $\frac{766.740}{43.500} = \text{L. } 17,000$; costo,

come si vede, che entra nei prezzi medi correnti di ferrovie economiche già costruite nelle identiche condizioni.

Dalle cose svolte nell'elaborato progetto si addivene alle seguenti conclusioni:

1. « Che con la costruzione di appena 43,500 km. « di ferrovia si serve una regione abbastanza estesa e « priva di comodi mezzi di viabilità.

2. « Che la linea, progettata, specialmente nel tratto « da Napoli ad Aversa, è una congiungente delle tre reti « la Mediterranea, l'Adriatica e la Cumana che, per tale « sua ubicazione, serve tanto al traffico con Napoli centro « di attrazione di tutte le provincie meridionali, come alla « stazione balneare di Bagnoli e Pozzuoli, ove sono attualmente per sorgere *Case di Salute e Sanatori pubblici*

3. « Che il tracciato, avendo per testa di linea la « stazione di Montesanto, cioè il cuore di Napoli, riesce inutile dimostrare la comodità dei viaggiatori di « trovarsi alla stazione di arrivo della Ferrovia dell'Ovest, « in piena Via Roma (già Toledo), e quindi cedono al paragone, come stazione di arrivo, non solamente l'attuale stazione centrale di Napoli, ma qualunque altra che « potesse progettarsi nel lato orientale di questa città. »

Il Comune di Pianura, con suo recente deliberato, si è messo alla testa del movimento per promuovere un consorzio fra i paesi interessati e sembra che la ferrovia Cumana sia disposta, non solo a dare il percorso comune nel tratto Corso V. E. Montesanto, ma anche a rilevare l'esercizio della linea.

In queste condizioni e, stante l'importanza della ferrovia, la riuscita dell'opera è assicurata.

Intanto siccome nel predetto deliberato del Comune di Pianura, e com'è anche desiderio di tutti i comuni interessati, si fa appello alla buona volontà dei rappresentanti

provinciali e politici per la riuscita dell'opera, noi ci auguriamo che nessuno sarà sordo all'invito, e che le ragioni dei comuni interessati e la urgenza di provvedere all'allacciamento di tanti paesi alle reti ferroviarie dello Stato, saranno validamente sostenute.

ING. E. DEL BONO.

ANNO XXXIII.

Sabato, 12 Maggio 1900

NUM. 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Tris.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8
Un numero separato centesimi 50			
" arretrato " 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi

Cent. 30

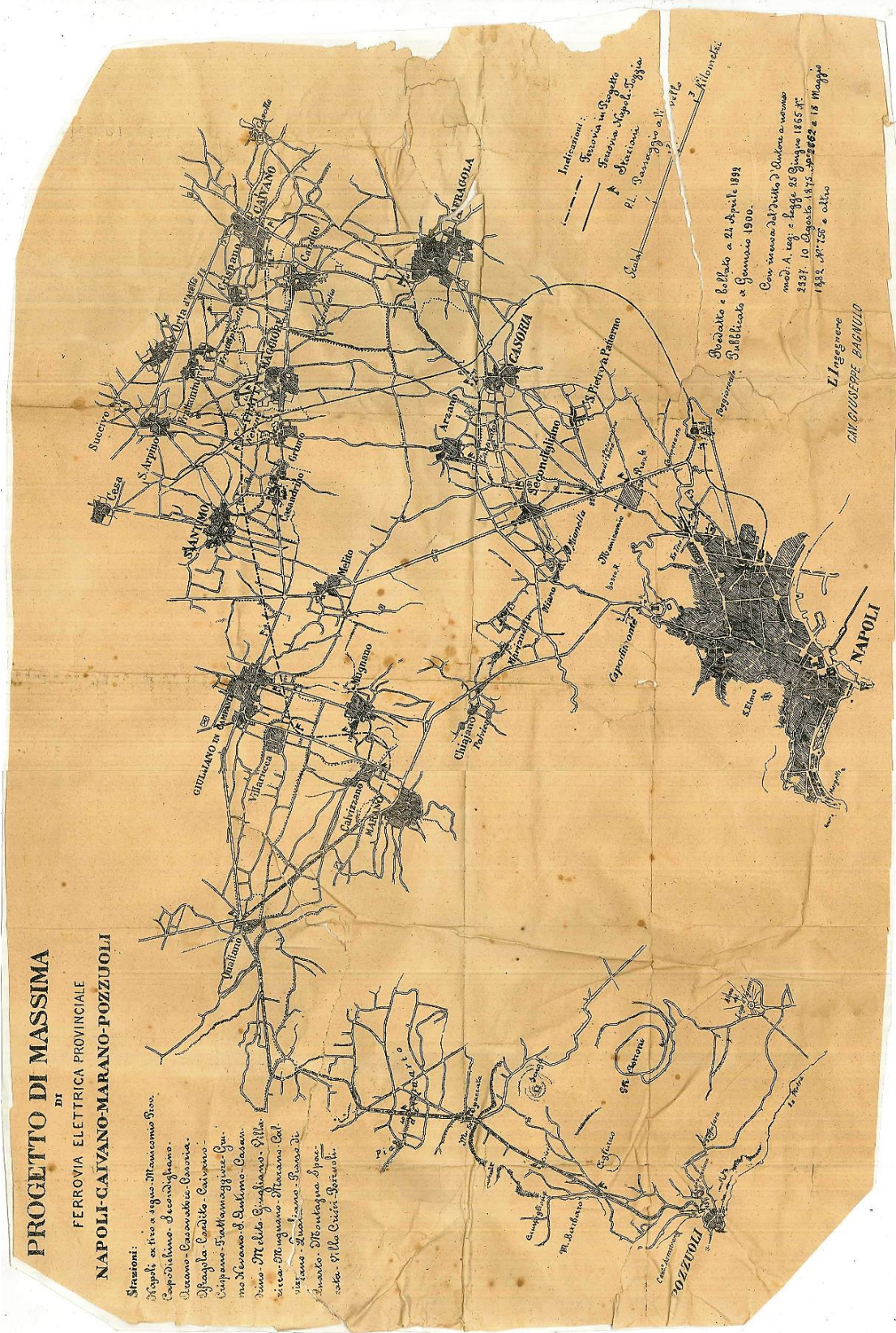
Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sue recenti adunanze:

Ha espresso il parere che, con qualche modificazione, possa ammettersi il progetto di massima 1° agosto 1899, presentato dal signor Alberto Capuana di Napoli, di una ferrovia economica di 3° tipo, a scartamento ordinario, da Napoli ad Acerra per Pianura Giugliano, Aversa e Caivano;

Progetto di massima di ferrovia elettrica provinciale Napoli-Caivano-Marano-Pozzuoli (1892-1900) (documento fornito da Ludovico Migliaccio)



DI
FERROVIA ELETTRICA PROVINCIALE
NAPOLI-CAIVANO-MARANO-POZZUOLI

Stazioni:
 1. Napoli, attiva a reg. Mancinello Prov.
 2. Capri, dis. S. Maria. Secondigliano.
 3. Caserta, dis. S. Maria. Secondigliano.
 4. Caserta, dis. S. Maria. Secondigliano.
 5. Caserta, dis. S. Maria. Secondigliano.
 6. Caserta, dis. S. Maria. Secondigliano.
 7. Caserta, dis. S. Maria. Secondigliano.
 8. Caserta, dis. S. Maria. Secondigliano.
 9. Caserta, dis. S. Maria. Secondigliano.
 10. Caserta, dis. S. Maria. Secondigliano.

Indicazioni:
 Genova in Pogetto
 Genova Napoli Toggia
 Stazioni
 P.L. Par.

Redatto e bollato a 24 Aprile 1892
Pubblicato a Gennaio 1900.

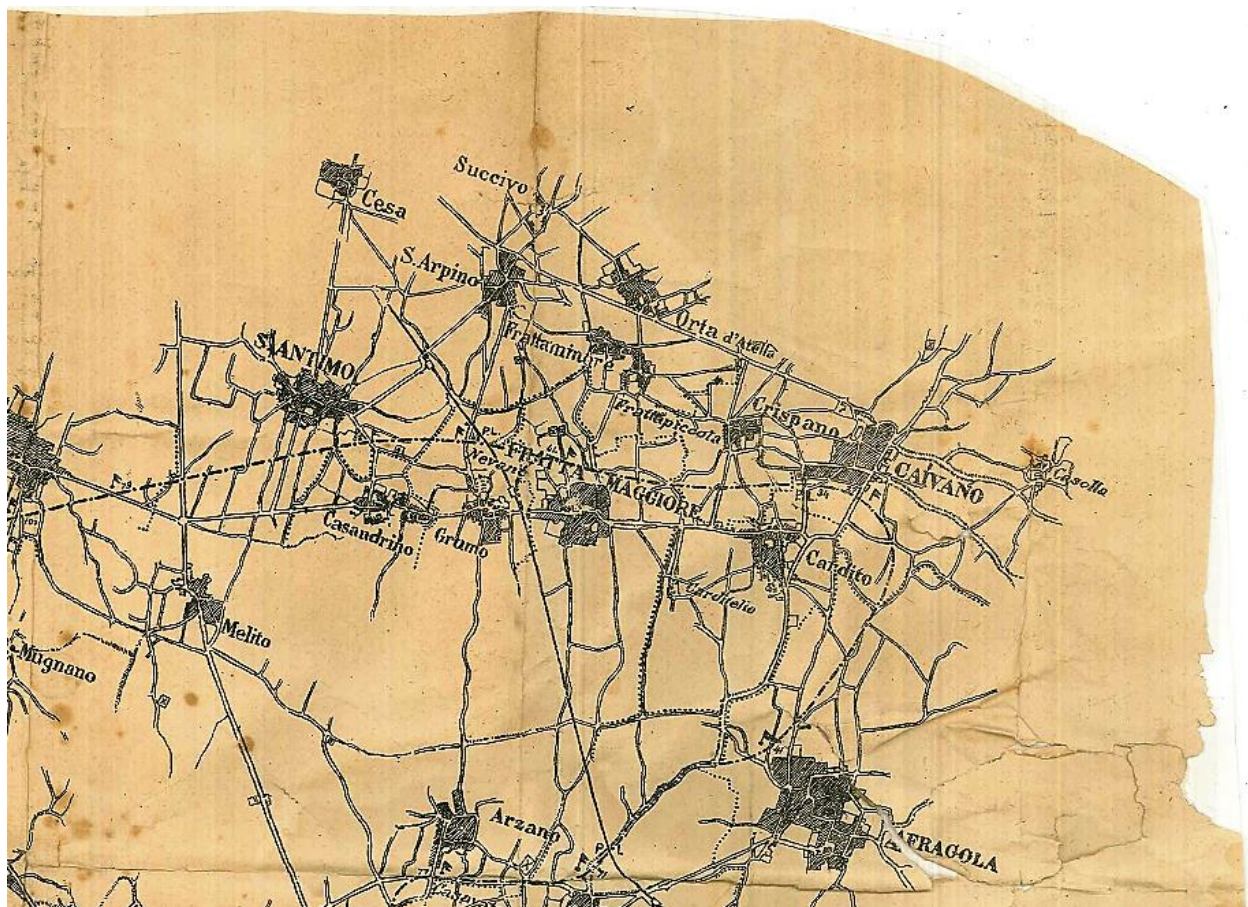
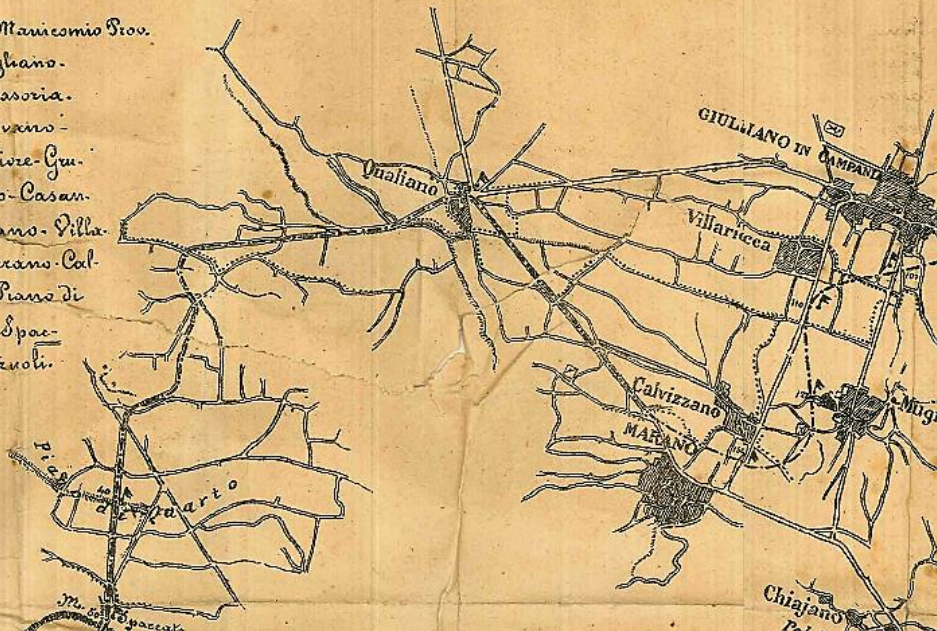
Con riserva del Ditt. d'Autore a nome
mod. A. reg. e legge 25 giugno 1865 n.
22337. 10 Agosto 1875. n. 2662 e 18 Maggio
1882 n. 756 e o. f. n.

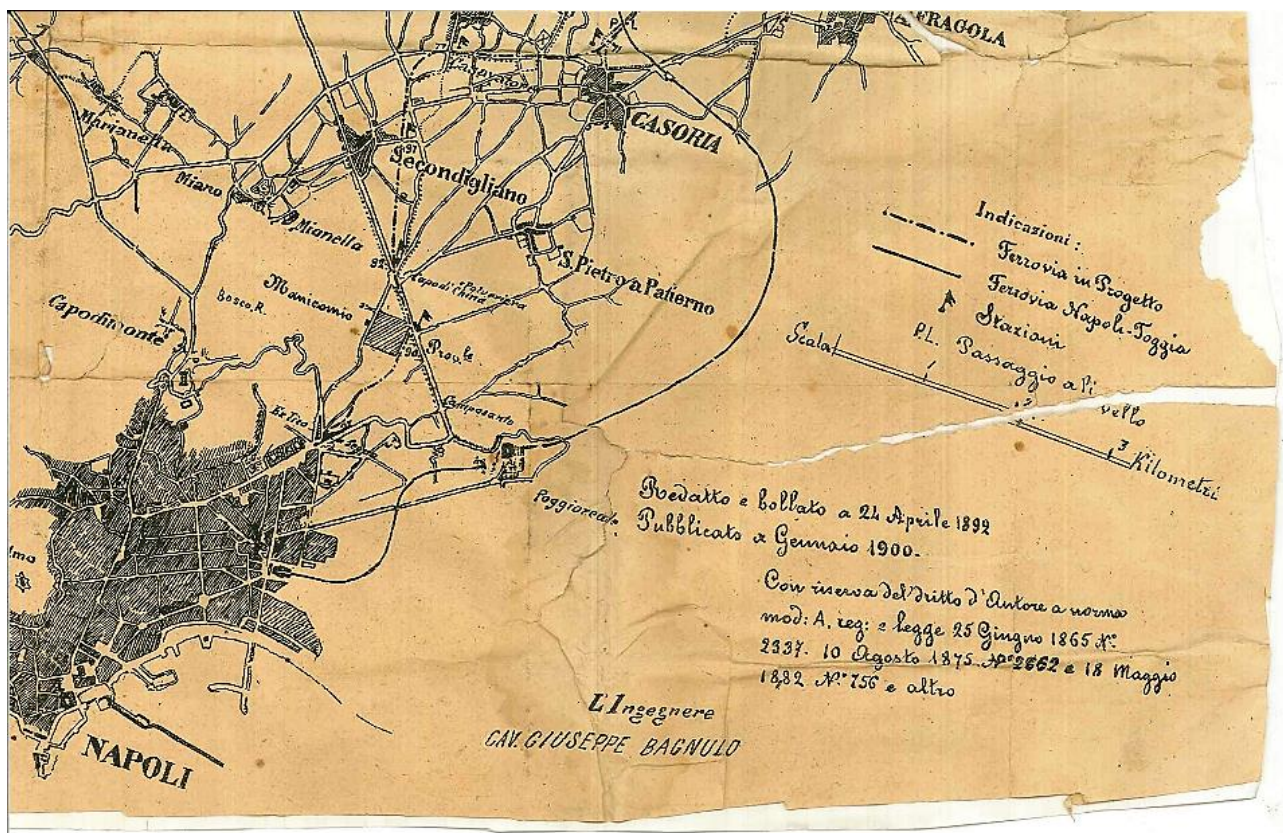
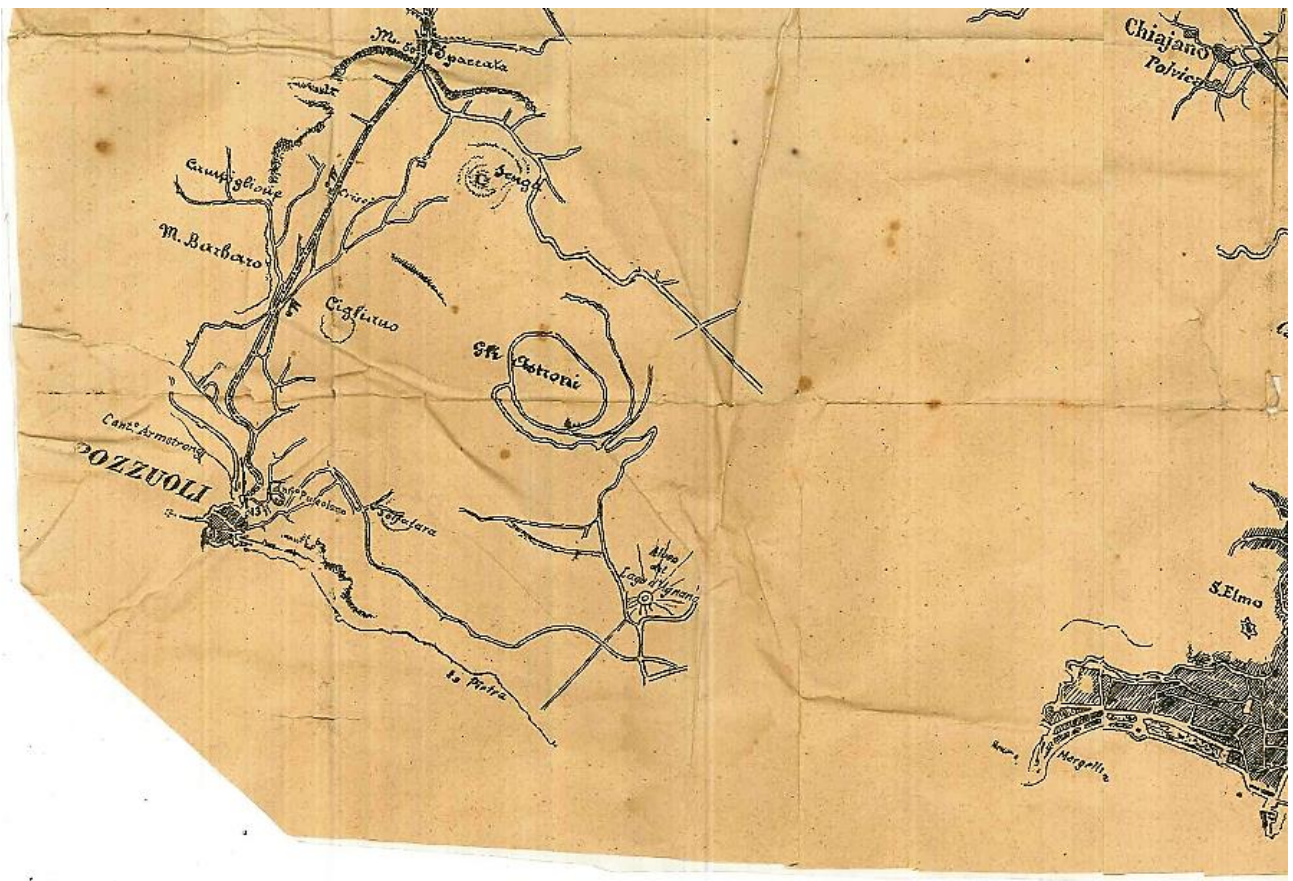
L'Ingegnere
CAV. GIUSEPPE BAGNULO

PROGETTO DI MASSIMA **DI** **FERROVIA ELETTRICA PROVINCIALE** **NAPOLI-CAIVANO-MARANO-POZZUOLI**

Stazioni:

Napoli ex tiro a segno-Manicomio Prov.
 Capodichino-Secondigliano-
 Arzano-Casavatore-Casoria-
 Afragola-Candito-Caivano-
 Crispiano-Frattamaggiore-Gru-
 mo Nevano-S. Antimo-Casan-
 rino-Melito-Giugliano-Villa-
 ricca-Mugnano-Marano-Cal-
 vizzano-Luigliano-Piano di
 Quarto-Montagna Spae-
 cata-Villa Crispi-Pozzuoli.







La lotta per la stazione TAV di Afragola

Giacinto Libertini

La storia della realizzazione del Treno ad Alta Velocità (TAV) in relazione a Caivano e al territorio metropolitano vicino è troppo complessa e potenziale fonte di discussioni per essere raccontata in poche righe. È meglio e più obiettivo lasciar parlare i documenti che saranno riportati nelle pagine successive e limitarsi a qualche commento generale.

La disputa principale si svolse a riguardo della definizione della Stazione cosiddetta Stazione Porta di Napoli o anche Napoli-Afragola. A riguardo si affrontarono per vari anni due tesi del tutto contrapposte.

La prima, sostenuta dal Comune di Napoli, guidato da Antonio Bassolino (un Afragolese!), non voleva affatto che fosse realizzata la Stazione Porta e sosteneva l'ipotesi di costruire un punto di fermata per i treni AV a Volla. In tale ubicazione, in un punto di difficile accesso dove la linea ferroviaria AV, venendo da Roma, si biforcava andando da una parte verso Napoli-Piazza Garibaldi e dall'altro verso Salerno e oltre, la stazione, o più precisamente, il punto di fermata non avrebbe mai potuto svolgere un ruolo utile per la funzionalità dell'area metropolitana. In realtà tale proposta mirava all'obiettivo di non creare alcuna valida stazione alternativa a Napoli-Piazza Garibaldi, continuando ad accentrare ivi tutto il movimento passeggeri. Questa tesi, utile solo, ma in modo miope, agli interessi di Napoli città, era avversata dalla Regione Campania, dalla Provincia di Napoli, dai Comuni di Afragola e Caivano e in modo discontinuo dal Ministero dell'Ambiente. La costruzione della stazione Porta ad Afragola mirava altresì a decongestionare e decentrare le funzioni di Napoli e a dare respiro e importanza a tutta l'area retrostante al capoluogo.

Incredibilmente il primo segnale di una forte contrapposizione politica e amministrativa partì dal Comune di Caivano che nella Conferenza di Servizi di Roma del 22 dicembre 1992 si oppose formalmente al progetto in quanto non era prevista la stazione Porta già prospettata nel Piano Regionale dei Trasporti della Campania. Anche negli anni successivi il Comune di Caivano fu in prima linea in una lotta in cui capì di tutto e per la quale la documentazione qui riportata rappresenta solo una piccola parte.

Non sono riferite, se non marginalmente per non deviare l'attenzione dal tema principale, le problematiche relative all'impatto ambientale, le azioni condotte a titolo personale dall'arch. Felice Paolantonio per una visione alternativa del nodo ferroviario della Campania centrale, le azioni espletate dal circolo Loris Fortuna di Afragola, presieduto da Michele Iazzetta, a sostegno della realizzazione della stazione Porta nel territorio di tale Comune, e infine le richieste velleitarie di una stazione in territorio di Caivano quasi che la linea TAV fosse una normale linea ferroviaria.

La vicenda, assai complessa, si può comprendere, almeno per sommi capi, valutando i documenti di poi riprodotti che abbracciano gli spazi temporali e le azioni di varie amministrazioni che si susseguirono a Caivano, Afragola e altrove, in particolare fra il 1992 e il 1995.

Ma è meglio ora far parlare le testimonianze scritte, lasciando poi qualche commento alla fine e in qualche punto particolare.

Doc. 1 del 13/12/1988 (Verbale di riunione congiunta di I e IV Commissione Consiliare)



COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

Estratto del verbale della Riunione Congiunta del 13/12/1988 della 1° Commissione Consiliare (Lavori Pubblici Urbanistica) e della IV° Commissione Consiliare (P.I. - SPORT - Cultura - Beni Ambientali) del Comune di Caivano in merito al parere sull'attraversamento del Territorio Comunale da parte della linea Ferroviaria ad alta velocità ROMA - NAPOLI.

Sono presenti :

Il Sindaco Domegico Ambrosio (PCI), L'Assessore ai Lavori Pubblici ed all'Urbanistica AURELIO TALPA (PSI), L'Assessore alla P.I., Cultura e Beni Ambientali GREGORIO MASCOLO (PSDI), COGLIANERO SELLAROLI DANTE (Presidente I° Comm., (DC), GIOVANNI EMIONE (Vice-Presidente IV° Comm., (PSI), GIACINTO LIBERTINI (Capogruppo PSI), S. GIANNOTTI (Capogruppo MSI), A. CENTORE (Capogruppo PCI), R. PERSICINO (PSI), G. ROSANO (PSI), N. FUSCO (PSI), R. SIRICO (DC), A. UMMARINO (DC), A. PELUSO (DC), A. LAMINA (PCI), P. FALCO (PCI), F. CALIFANO (PRI), G. LIZZI (MSI), L'Ing. Capo Uff. C. DOMENICO ANTONIO FALCO.

OMISSIS

Il Sindaco, visto che nella relazione Tecnica del progetto è prevista la possibilità di circolazione sulla linea anche di treni a bassa velocità, è considerata altresì l'importanza per l'insediamento ASI, propone di far contestualmente richiesta di una Stazione Ferroviaria nel Territorio di Caivano. La Commissione accetta la proposta del Sindaco, come "conditio sine qua non" per un parere favorevole all'opera nel tratto previsto. La Commissione si pronunzia per pari favorevolmente e all'unanimità in merito alla richiesta di un'ulteriore variante del progetto, vale a dire la traslazione di tutta la linea oltre, regni laggiù per i seguenti motivi:

Il tracciato proposto attraversa un'area di tutela archeologica in base a disposizione per la soprintendenza ai Beni Ambientali di Napoli, prot. n. 37626 del 17.12.1988, passa a pochi metri dai ruderi del Castello di S. Arcangelo dell'VIII° secolo, attraversa lo svincolo già esistente fra asse di supporto Nola-Villa Literno e Autostrada A2 ROMA-NAPOLI. Taglia a metà l'area destinata a Parco a Tema (in Territorio di Afragola ma interessante le aree contigue per territorio di Caivano, del pari tagliate dalla linea Ferroviaria, per eventuali sviluppi futuri). Inoltre l'eventuale traslazione della linea ridurrebbe le superfici da espropriare e salverebbe aree fertilissime di notevole interesse agricolo. Infine il progetto è carente della valutazione di Impatto Ambientale ai sensi della direttive CEE 85/337 e del C.G.R. 377/88.

Il Sindaco è delegato a presentare presso gli Organi Competenti quando sopra enunciato. Del che è verbale seguono firme dei presenti.

Qualche mese prima, sotto il Sindaco Cerrone, venne a Caivano l'ing. Giacchetti, project manager della TAV, a presentare il progetto della linea ferroviaria per quanto riguardava il territorio comunale. Ricordo che appena vidi la cartografia del progetto (ho sempre avuto una certa facilità a leggere le mappe) dichiarai che il tracciato della linea doveva essere spostato in quanto passava sopra i ruderi del castello di Sant'Arcangelo. L'ing. Giacchetti, quando sentì questa affermazione sembrò impallidire in quanto un eventuale spostamento della linea di tracciato avrebbe implicato una modifica del progetto per vari chilometri. Però l'osservazione era basata su una reale disattenzione dei progettisti e l'ing. Giacchetti, una bravissima persona, dovette ammettere che la modifica era inevitabile. Nelle volte successive che ebbi modo di incontrarlo mi fece sempre capire che si ricordava bene di tale episodio.

Il nuovo assetto delle rete FS deve prevedere una nuova stazione viaggiatori sulla linea ad Alta Velocita' a servizio dell'intera area urbanizzata della Campania centrale. Essa deve rappresentare un nodo intermodale di grande capacita', collegato con i cinque capoluoghi provinciali sia su strada che su ferro. La sua localizzazione dipendera' dai progetti delle nuove linee ma, e' prevedibile che possa sorgere nell'area compresa tra i comuni di Casoria, Casalnuovo e Afragola. Essa dovra' essere collegata su ferro in modo efficiente innanzitutto con la conurbazione napoletana, sia attraverso le esistenti linee FS, sia - come si dira' successivamente - con due nuove linee trasversali di cui una verso Secondigliano ed il settore settentrionale della conurbazione e l'altra verso Volla-S.Giorgio ed il settore sud-orientale della conurbazione.

L'insieme settentrionale ha il suo asse portante nell'Alifana che colleghera', secondo il progetto approvato ed in corso di realizzazione, Napoli con il Casertano. Tale linea va pero' integrata con linee ferroviarie trasversali (probabilmente di "metropolitana leggera"), all'altezza di Marano-Secondigliano-Casoria-Afragola e di Quallano-Giugliano-Calvano in modo da raggiungere la gran parte della sua potenziale utenza senza richiedere trasbordi tra strada e ferro.

La delibera di Giunta Regionale n. 106 del 20/10/1990 già prevedeva per la Linea ad Alta Velocità Napoli-Roma una Stazione nella zona di Afragola, servita fra l'altro con una linea ferroviaria che la collegasse con la parte settentrionale della conurbazione metropolitana di Napoli.

Legge 349/86

OSSERVAZIONI

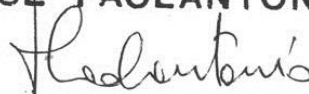
ISTANZE E PARERI

in merito al progetto della linea ferroviaria Alta Velocità: Roma-Napoli depositato presso la Regione Campania per la compatibilità ambientale (avviso sul **MATTINO** del 15.2.1992)

**"INCARDINAMENTO" MINIMO
DELL'ALTA VELOCITA' NELLA
STAZIONE DELLA CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI**

RELAZIONE

ARCH. FELICE PAOLANTONIO



Galleria Vanvitelli n 33 - 80129 NAPOLI

NAPOLI 30.10.1992

T. 081/5584359 - 5566843 - Fax 5782976

Doc. 4 del 30/11/1992 (Parere della Regione Campania a riguardo del Progetto TAV – linea Milano-Napoli)

PEV. 1992 12 DIC. 1992 Deliberazione N. 7005

Coord. Area Trasporti: ACOCCELLA
 Coord. Area Urbanistica: DE RENZIS
 Coord. Area Ecologia: CATALANO
 Coord. Area Sviluppo
 Settore Primario: FALESSI

Assessore: MONTECUOLLO
 Assessore: OSSORIO
 Assessore: CLEMENTE G.
 Assessore: POZZI

Dirigenti Settori
 Acocella
 De Renzis
 Zucaro
 Martuscelli

IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE
 PER URGENZA
 08151

Regione Campania

GIUNTA REGIONALE

SEDUTA DEL 30 NOV. 1992

PROCESSO VERBALE

OGGETTO: Ente delle Ferrovie dello Stato. Parere concernente il sistema Alta
 Velocità linea Milano-Napoli. Progetto esecutivo della tratta Roma-
 Napoli - IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE

1) Presidente	Ferdinando	CLEMENTE di SAN LUCA	<u>ASSENTE</u>
2) Vice Presidente	Ernesto	MAZZONI	
3) Assessore	Adelia	ARDIAS CORTESE	
4) "	Aldo	BOFFA	
5) "	Vincenzo	CAPPELLO	
6) "	Giovanni	CLEMENTE	
7) "	Lorenzo	MONTECUOLLO	<u>ASSENTE</u>
8) "	Giuseppe	OSSORIO	<u>ASSENTE</u>
9) "	Alfredo	POZZI	
10) "	Ermanno	RUSSO	<u>ASSENTE</u>
Segretario	Nunzio	DI GIACOMO	

GLI ASSESSORI G.CLEMENTE E POZZI RELAZIONANO SULLA PROPOSTA
DELL'ASSESSORE ai Trasporti L. MONTECUOLLO, L'ASSESSORE all'Urbanistica G. OSSORIO, L'ASSESSORE all'Ecologia G. CLEMENTE, L'ASSESSORE all'Agricoltura A. POZZI
Alla stregua dell'istruttoria compiuta dai settori competenti, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità della stessa resa dai Coordinatori delle Aree interessate.

PREMESSO:

- che la Giunta Regionale con deliberazione n. 8087 dell'1.10.1982, vistata dalla C.C.A.R.C. 1'8.10.1982, approvata dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 86/17 del 10.5.1984; vistata dalla C.C.A.R.C. il 25.5.1984 al n. 6561, su conforme parere della IV Commissione Consiliare, ebbe ad esprimere il parere favorevole sul progetto di massima, proposto all'epoca dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, della nuova linea ferroviaria denominata a Monte del Vesuvio lungo la direttrice Casoria-Nocera Inferiore;
- che la Giunta Regionale con deliberazione n. 8705 del 12.12.1984 vistata dalla C.C.A.R.C. 1'1.2.1985 al n. 1160, ha preso atto del progetto definitivo della linea a Monte del Vesuvio;
- che la Giunta Regionale con deliberazione n. 7043 del 2.12.1987, vistata dalla C.C.A.R.C. il 9.2.1988 al n. 1255, espresse parere favorevole sul progetto per l'adeguamento al sistema dell'Alta Velocità della linea a Monte del Vesuvio e prese atto dello studio di fattibilità intrapreso dall'Ente delle Ferrovie dello Stato per la realizzazione della relazione ad alta velocità Roma-Napoli con l'incorporazione nel sistema ad A.V. della linea A Monte del Vesuvio con la previsione del proseguimento per Battipaglia mediante una nuova linea Nocera Inferiore-Battipaglia;
- che il Piano Regionale Trasporti approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 034 dell'1.3.1990 e n. 0106 del 20.10.1990, ha recepito l'insieme delle scelte della Campania che comprendono la realizzazione della relazione ad Alta Velocità Roma-Napoli-Battipaglia con la specializzazione delle linee esistenti tra Napoli e Roma, il raddoppio della Caserta-Foggia e con il recupero e il riassetto e il rilancio di tutta la esistente rete a servizio locale e regionale;
- che la Giunta Regionale con deliberazione n. 1274 dell'1.2.1990, vistata dalla C.C.A.R.C. il 19.4.1990 al n. 3382, ha preso atto del progetto di massima della relazione ferroviaria ad alta velocità Roma-Napoli-Battipaglia nell'ambito della direttrice nazionale ad A.V. Milano-Roma-Napoli-Battipaglia con incorporamento della costruenda linea A Monte del Vesuvio e ha richiesto all'Ente delle FF.SS. di tenere presente la necessità di realizzare, nell'ambito del nodo ferroviario di Casoria, una stazione passante sulla linea ad A.V. a servizio delle vaste zone del territorio regionale a nord di Napoli, con opportuni interscambi con le altre linee ferroviarie confluenti su Casoria esistenti o in corso di realizzazione;
- che la Giunta Regionale con deliberazione n. 4987 del 25.7.1991 ha richiesto il ripristino dell'esercizio della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro ed ha espresso voti al Ministero dei Trasporti ed all'Ente delle FF.SS. per il recepimento della

RITENUTO

che la Giunta Regionale con le citate deliberazioni e con il Piano Regionale dei Trasporti ha individuato nella relazione della linea ad Alta Velocità Roma-Napoli, con il proseguimento per Battipaglia mediante la linea A Monte del Vesuvio, e con il quadruplicamento della tratta Salerno-Battipaglia secondo le assicurazioni dell'Ente delle FF.SS., e la realizzazione della stazione di "Napoli Porta" ad Afragola sulla relazione ad A.V. Roma-Napoli, il tema principale per un deciso miglioramento delle comunicazioni ferroviarie della Campania con le altre Regioni, nonché delle comunicazioni ferroviarie di tipo trasversale e a carattere regionale;

- che, come è noto, il sistema portante del trasporto pubblico della Campania è costituito dalla Rete delle FF.SS. e delle Ferrovie Secondarie ed in concessione per cui si dovrà pervenire, in tempi brevi, ad un idoneo ammagliamento delle reti al fine di favorire interscambi e la realizzazione di nodi intermodali cui dovranno confluire le nuove linee ferroviarie di tipo metropolitano individuate dal Piano Regionale dei Trasporti;

- che la stazione di "Napoli Porta" ad Afragola, sulla relazione ad A.V. Roma-Napoli potrà assumere il ruolo di grande nodo intermodale;

- che la linea ad A.V. Roma-Napoli deve essere prolungata almeno fino a Battipaglia mediante la costruenda linea A Monte del Vesuvio ed il quadruplicamento della Tratta Salerno-Battipaglia, con idonee interconnessioni con il nodo di Napoli Centrale, di Salerno e di Battipaglia;

- che le interconnessioni della linea ad A.V. dovranno consentire, attraverso le esistenti linee FF.SS. Caserta-Benevento-Foggia e le linee Avellino-Benevento, la fruizione, in via diretta, dei servizi ad A.V. alle Province di Caserta, Benevento, Avellino e alla Regione Puglia;

- che il Settore Territorio ha raccomandato di studiare, in sede di definizione del progetto esecutivo, soluzioni su piloni e di adottare interventi idonei a non interrompere le viabilità minori ed assicurare gli accessi a tutte le aziende agricole;

PROPONGONO e la Giunta, in conformità, a voti unanimi, ai sensi dell'art.49 della L.n.62/1953;

DELIBERA

- pronunciarsi favorevolmente in ordine al progetto esecutivo della linea ferroviaria ad A.V., tratta Roma-Napoli;

- raccomandare che prima dell'esecuzione vengano tempestivamente esibiti alla Regione Campania i progetti per l'adeguamento delle stazioni di Napoli Centrale e di Caserta, nonché i progetti collaterali relativi ai ripristini e miglioramenti ferroviari trasversali;

- rassegnare tempestivamente alla Regione Campania i progetti definitivi nelle misura di difesa e sistemazione idrogeologica lungo la tratta in questione al fine di valutare preventivamente gli interventi che si dovessero rendere necessari;
- ribadire che per le zone a più intensa utilizzazione agricola del territorio debbono essere adottati interventi idonei a non interrompere le viabilità minori e ad assicurare gli accessi a tutte le aziende agricole;
- confermare che la valutazione di impatto ambientale (VIA) è in corso di definizione da parte della Commissione di cui all'art. 18, 5° comma della legge 11.3.88 n. 675 operante presso il Ministero per l'Ambiente;
- reiterare la richiesta che la tratta ad A.V. Roma-Napoli debba essere prolungata almeno fino a Battipaglia e che non possa prescindere dalla realizzazione della Stazione di "Napoli Porta" destinata, per la peculiare ubicazione e per la funzione ipotizzata, ad assumere il ruolo di grande nodo intermodale;
- di chiedere al Consorzio IRI-CAV che nelle zone a più elevato indice di produttività agricola si debba ricorrere al percorso su piloni.
- dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 49 della L. 10/2/1953, n. 62, stante l'urgenza; **A VOTI UNANIMI**
- trasmettere il presente atto ai Coordinatori delle Aree Generali del Gabinetto Presidente, Trasporti, Urbanistica, Ecologia e Sviluppo Settore Primario per quanto di rispettiva competenza.

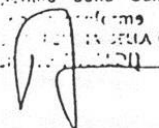
IL SEGRETARIO
(Di Giacomo)




IL PRESIDENTE

MAZZONI



Giunta Regionale della Campania
 (Stampato)




COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

COPIA DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 12

OGGETTO: Parere del

Comune di Caivano in
ordine al progetto ese
cutivo per la linea Al
ta Velocità tratta ROMA
NAPOLI.

L'anno millenovecento novantadue il giorno 18
del mese di dicembre alle ore 19,30 in Caivano,
nella sala delle adunanze municipali previo recapito di appositi avvisi,
spediti nei termini di legge si è riunito il Consiglio Comunale in sessione
straordinaria ed in 1° convocazione con l'intervento dei
Consiglieri Signori:

DEL GAUDIO RAFFAELE
MARSICO RAFFAELE
CHIARIELLO NICOLA
LIBERTINI GIACINTO
EMIONE GIOVANNI
MASSARO GIUSEPPE
PARRELLA PIETRO **Ass.**
GAGLIANO FERDINANDO
RICCARDI EDUARDO
FUSCO NICOLA
RUSSO MICHELE
FORMICOLA DOMENICANTONIO
SIRICO RAFFAELE
ANGELINO LAZZARO
ZAMPELLA ANTONIO
CAROFILO GIUSEPPE
RUSSO ALDO
PALMIERO ALFREDO
AMBROSIO DOMENICO
CENTORE ANTONIO

FALCO PASQUALE
MENNILLO PASQUALE
PALMIERO FRANCESCO
PAPACCIOLI GIUSEPPE
FARAONE EUGENIO
SERRAO ARCANGELO
SULLO PASQUALE
UMMARINO BARTOLOMEO **As.**
MELLONE PIETRO
VITALE RAFFAELE
CALIFANO FELICE
PEZZELLA NICOLA
CETRANGOLO RAFFAELE
CELIENTO RAFFAELE **As.**
CAPONE MASSIMO
MASCOLO GREGORIO
LIZZI GIOVANNI
DE STEFANO ALFONSO
VITALE ANGELA
CARUSO PASQUALE

Presenti n. 37 Assenti n. 3

Assiste il Segretario Generale Sig. Dott. Emilia Tesoro

Presiede l'adunanza il Sindaco Dott. Giacinto Libertini
il quale, constatato il numero legale dei Consiglieri intervenuti, dichiara
aperta la seduta che è pubblica.

Il Responsabile del Servizio interessato, per quanto concerne la regolarità tecnica, esprime il seguente parere: FAVOREVOLE

Data 18/12/92

IL CAPO RIP. AA.GG.FF.

IL RESPONSABILE Dott. P. CERRONE

Il Segretario Comunale, sotto il profilo della legittimità, esprime il seguente parere: FAVOREVOLE

Data 18/12/92

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott. Emilia Tesoro

In continuazione di seduta si passa alla trattazione del punto n. 5 dell'O.d.G. di cui all'oggetto.

Presa la parola il Sindaco Presidente Dott. G. Libertini illustra il tracciato del percorso del progetto esecutivo Alta Velocità per la tratta ROMA-NAPOLI, comunica che la Conferenza dei servizi è fissata per il giorno 22 p.v. ed invita il Consiglio Comunale ad esprimere il parere di legge.

Segue un ampio dibattito, dettagliatamente riportato nell'allegato "A" ad integrazione e sostanza del presente atto ed

IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista la relazione dell'Ufficio Tecnico Comunale prot. n. 691 del 18/12/92, allegata al presente atto con la quale vengono formulati rilievi sostanziali alla linea Alta Velocità ed in particolare viene sottolineata l'esigenza di assicurare le seguenti richieste:

A) che venga garantito il mantenimento della viabilità attuale, con sovrappassi o sottopassi di adeguata ampiezza e che vengano previste altre possibilità di attraversamento, così da ridurre al minimo l'effetto barriera sul territorio comunale, così come dettato dall'Ing. N. Vittorini redattore P.R.G. (nota p.g. 19415 del 15/12/92);

B) vengano ripristinati tutti i servizi se interrotti;

C) prescrivere le servitù e le infrastrutture che l'Amministrazione ritiene opportuno nell'attraversamento delle strade sia pubbliche che private. In particolare il collegamento della viabilità provinciale in zona S. Arcangelo e zona via Rosselli con la grande viabilità Autostrada, Asse supporto industriale. Tali collegamenti dovranno essere oggetto di progetto dettagliato a cura del Consorzio IRICAV UNO da sottoporre all'approvazione dell'Amministrazione Comunale.

D) Chiedere deroga permanente e definitiva alle FF.SS. del vincolo dei 30 mt. dal più vicino binario ai fini delle edificabilità delle aree.

E) Predisporre in corrispondenza degli stabilimenti industriali interessati al tracciato di barriere antirumore e/o opere di compatibilizzazione fra le costruenda linea A.V. e gli impianti industriali.

F) che venga stipulata prima dell'inizio dei lavori una apposita convenzione garantita da apposita Fidejussione tra l'A.C. ed il Consorzio IRICAV UNO a tutela di infrastrutture e servizi di pubblico interesse che possano essere per qualsiasi ragione interessati dai lavori ed in particolare garantisca quanto esposto ai punti precedenti. IL contenuto di detta convenzione potrebbe essere definito in apposito protocollo da concordare con il Consorzio IRICAV UNO e l'A.C.;

Che nella medesima relazione viene evidenziata la necessità di realizzare una linea metropolitana da addizione alla stazione FF.SS. ed al capoluogo;

Visto il parere negativo espresso dal Consorzio A.S.I. con nota n. 2063 del 17 dicembre allegato al presente atto;

Sentiti gli intervenienti dei gruppi consiliari di cui all'allegato "A";

Ritenuto che il progetto esecutivo presentato vada riformato in ossequio ai rilievi posti in precedenza, onde eliminare o ridurre i danni che verrebbero arrecati all'ambiente, all'agricoltura, agli insediamenti produttivi ed all'organico e razionale assetto del territorio, esce il Cons. Zampella ed entra il Cons. Celiento

Presenti n. 37 su 40 Consiglieri assegnati,

Con voti unanimi resi per alzata di mano;

D E L I B E R A

- Di esprimere, come esprime, per i motivi suesposti, parere contrario all'approvazione del progetto esecutivo della tratta ferroviaria dell'Ente F.S. ad Alta Velocità, Tratta Roma-Napoli.

- Di demandare ad un'apposita Commissione rappresentativa di tutti i gruppo politici ogni ulteriore iniziativa tesa ad evitare la realizzazione del progetto così come elaborato.

Dare mandato al Sindaco di rappresentare la presente decisione alla Conferenza dei servizi che si terrà il 22 dicembre p.v.

Firmati all'originale:

IL CONSIGLIERE ANZIANO

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott. Proc. R. DEL GAUDIO

Dott. Giacinto Libertini

Dott. Emilia Tesoro

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Comunale, su conforme relazione del messo comunale, certifica che copia del presente verbale è in pubblicazione, in questo albo pretorio, con decorrenza dal 28 DIC. 1992 e vi rimarrà pubblicato per 15 giorni consecutivi ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 legge 9 giugno 1947.

28 DIC. 1992

Caivano, li

IL SEGRETARIO GENERALE

Dr. GAETANO VITO

La presente è copia conforme all'originale in carta libera per uso amministrativo e d'ufficio.

28 DIC. 1992

Li 19

Visto IL SINDACO

IL SEGRETARIO GENERALE

VA 10201

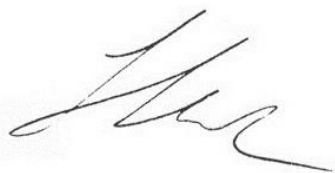
SCHEDA DI ADESIONE

COMUNE DI CAIVANO

Il Comune di Caivano, rappresentato come da verbale

PREMESSO

- che sono stati trasmessi a questa Amministrazione gli elaborati progettuali relativi alla tratta ferroviaria ad Alta Velocità Roma-Napoli per le opportune valutazioni e verifiche ai fini dell'espletamento delle procedure di cui all'art. 7 della L. 385/90;
- che il Consiglio Comunale si è espresso in senso negativo con delibera n. 12 del 18.12.1992 che si deposita agli atti della Conferenza unitamente agli allegati alla stessa;
- che come si evince dal contenuto della delibera medesima - unitamente alle problematiche derivanti dall'incrocio della linea A.V. con futuri collettori fognari, strade, etc., e al ricorso preferenziale, nei limiti di legge, alla manodopera locale - i problemi della linea ad Alta Velocità devono essere visti in rapporto alla risoluzione delle questioni relative al contesto metropolitano ed in particolare alla definizione del nodo e della Stazione Napoli-Porta di Afragola, problematiche in cui il Comune di Caivano rivendica un ruolo attivo e propositivo;
- che a tal fine appare indispensabile che entro il prossimi 30 giorni possa aprirsi un tavolo di lavoro coordinato con la Regione Campania al quale sia chiamato a partecipare il Comune di Caivano e che veda tutti gli Enti interessati (Autostrade S.p.A., ANAS, ASI) alla definizione dei problemi relativi alla Stazione di Afragola ed ai collegamenti della stessa con il Comune di Caivano;

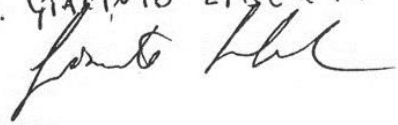


- che in considerazione della circostanza che un tavolo di discussione ed esame delle problematiche sopra richiamate è stato già aperto con il Comune di Afragola e che il Comune di Caivano ritiene necessario poter partecipare allo stesso;
- che, ove la partecipazione del Comune di Caivano a tale tavolo sia attivata in tempi brevi, fermo restando il parere già espresso in questa fase dal Consiglio Comunale, l'Amministrazione potrà procedere al riesame degli aspetti relativi anche alla linea Alta Velocità, nell'ambito delle più generali problematiche connesse alla definizione tecnica e programmatica del previsto complesso sistema internodale

ESPRIME

gli auspici che l'attivazione di tale tavolo di concertazione e la partecipazione allo stesso del Comune di Caivano possa concretizzarsi nei tempi più solleciti, affinché in tale quadro sia consentito all'Amministrazione Comunale di esaminare nel suo insieme tutte le problematiche relative al sistema internodale, impegnandosi pertanto a pervenire, nel termine richiesto di 30 giorni, al riesame anche delle problematiche relative al tracciato della linea ad Alta Velocità che sono ora all'esame della Conferenza di Servizi.

Roma 22.12.1972

IL SINDACO
(dott. GIACINTO LIBERTINI)




Giunta Regionale della Campania
Servizio Trasporti, Ferrovie
Porti Marittimi e Portuali

Settore Autolinee e Vie di Comunicazione

12 GEN, 1993

Napoli, li

Via Marchese Campodisola, 13 - Napoli

Prot. n.328/F.S.A.V.

Ufficio *ALL. 1*

Rif. nota n. del

Alla Presidenza della Giunta
Regionale :

Area Generale di Coordinamento
Gabinetto

*OggettoEnte Ferrovie S.p.A. progetto
esecutivo della linea F.S. ad Alta Velocita'
Roma-Napoli.*

SEDE

Con riferimento alla richiesta di cui al fax prot. 408/Gab dell'8/1/1993 si comunica che la Conferenza dei Servizi per la valutazione ed approvazione del progetto esecutivo della tratta Roma-Napoli della linea ferroviaria ad Alta Velocita' Milano-Napoli, aperta a Roma il 18/11/1992, e' stata chiusa, dal Ministro dei Trasporti, il 23/12/1992.

La deliberazione concernente il relativo parere della G.R. della Campania n.7005 del 30/11/1992, approvata dalla CCARC il 3/12/1992 al n.10297, e' stata trasmessa con lettera n.9075/FS AV del 17/12/1992 all'Ente delle F.S. alla Soc.T.A.V., all'Italfer-SIS-TAV, al Consorzio IRICAV-UNO ed al C.I.P.E.L., nonche' trasmessa via fax in data 21/12/1992, ed acquisita agli atti della Conferenza.

In sede di Conferenza dei Servizi il rappresentante del Comune di Afragola, nell'ambito del parere di competenza, ha ribadito la richiesta concernente la localizzazione della stazione di "Napoli-Porta" di cui alla riunione del 9/12/1992 tenutasi presso questo lo stesso Comune, di cui si allega relazione e verbale. I rappresentanti dell'Ente delle F.S. presenti in conferenza hanno assicurato la fattibilita' della realizzazione della stessa stazione, da ubicarsi, in estensione del gia' previsto Posto di Movimento in ambito del Comune di Afragola.

Il rappresentante del Comune di Caivano ha espresso parere sfavorevole, condizionando invece l'eventuale parere favorevole da esprimersi entro 30 gg. all'attivazione di un tavolo di lavoro tra F.S.-Comuni e Regione Campania ed altri Enti, al fine di avere assicurazioni puntuali circa il richiesto collegamento ferroviario del Comune di Caivano sia con la prevista stazione di "Napoli Porta" sia con la restante rete F.S.

./..

I rappresentanti dell'Ente delle F.S. e del Consorzio IRICAV-UNO hanno invitato la Regione Campania ad intraprendere opportune iniziative al fine di pervenire con urgenza all'attivazione del previsto tavolo di lavoro, per la definizione del complesso sistema intermodale da realizzarsi con la suddetta stazione ad Afragola.

Quanto richiesto dal Comune di Caivano in sede di Conferenza dei Servizi, e' stato gia' dallo stesso Comune rappresentato con deliberazione di G.M. n.609 del 19/7/1991 come riportato nella lettera n.7156-7212/A.V.F.S. del 9/11/1992 dell'Assessore Regionale ai Trasporti inviata a codesta Area Generale Gabinetto della Presidenza della Giunta Regionale.

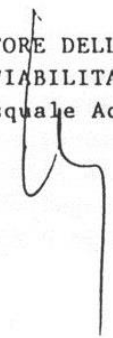
In sintesi la richiesta del Comune di Caivano mira alla realizzazione di un collegamento su ferro sia con la prevista stazione di "Napoli-Porta" che con la citta' di Napoli, mediante le linee ferroviarie che dovranno attestarsi alla predetta stazione.

In merito alla localizzazione della stazione passante di "Napoli-Porta, sulla linea F.S. ad Alta Velocita' Roma-Napoli si fa presente che il Piano Regionale dei Trasporti, approvato dalla G.R. con deliberazione n.0106 del 20/10/1990, non solo postula l'esigenza di realizzare, la stessa stazione, ma ne prescrive il collegamento su ferro con la conurbazione napoletana sia mediante le esistenti linee F.S. sia con due nuove linee trasversali di cui una verso Secondigliano ed il settore settentrionale della conurbazione e l'altra verso Volla-S.Giorgio ed il settore sud-orientale della conurbazione stessa.

Inoltre il P.R.T. dei Trasporti prevede che la predetta stazione rappresenta un nodo intermodale di grande capacita' collegato con i cinque capoluoghi provinciali sia su strada che su ferro.

Questa Area Generale Trasporti e Viabilita' provvedera' ad indire entro breve termine un'apposita riunione con l'Ente delle F.S., il Consorzio IRICAV-UNO il C.I.P.E.T., l'Ufficio Speciale MCTC di Napoli, le Gestioni Governative delle ferrovie Circumvesuviana, Alifana e Cancellò-Benevento, nonche' i Comuni di Napoli, Afragola e Caivano e la Soc. M.N. per poter esaminare idonee soluzioni al fine di corrispondere alle richieste dei Comuni di Caivano ed Afragola e per poter fornire utili indicazioni all'Ente delle F.S.

IL D.S.COORDINATORE DELL'AREA GENERALE
TRASPORTI E VIABILITA'
(dr.Pasquale Acocella)



Caivano non vuole l'alta velocità

Il Consiglio comunale protesta: ci taglia in due il territorio

CAIVANO - Il Comune è mobilitato contro il progetto Alta Velocità delle Ferrovie dello Stato: una tratta che dovrebbe collegare Napoli-Roma in meno di un'ora. Gli amministratori di Caivano non contestano l'opera in sé, ma «questo» progetto. «Danneggia gravemente il nostro territorio senza che siano state valutate misure per attenuare o compensare il danno arrecato», dice il sindaco, Giacinto Libertini.

Il parere negativo è stato già formulato nella «conferenza dei servizi» che le ferrovie hanno tenuto a fine dicembre '92. Oltre a Caivano, disse «no» anche il Comune di Ceccano, nel Lazio. Per superare i punti di disaccordo, fu concordato un ulteriore incontro con la Regione Campania e con gli altri Enti interessati. Il summit si è svolto, ma non è stata trovata alcuna intesa. E a Caivano continuano a rimanere su posizioni di chiusura contro una linea che «ta-

glia per sette chilometri il territorio, spaccando di fatto l'area industriale ed una fertilissima zona agricola».

L'amministrazione ha diffuso ieri un nuovo, durissimo documento con il quale chiede che «le motivazioni del parere negativo siano attentamente valutate da chi di competenza e che vi siano risposte concrete e non generici impegni futuri». In mancanza dell'ok del Comune di Caivano, il ministero dei Trasporti potrebbe formulare un decreto favorevole sostitutivo e far così iniziare i lavori. «Non possiamo dare parere positivo ad un progetto che riteniamo dannoso per la nostra collettività - sostiene il sindaco -. A questo punto, preferiamo un atto coercitivo del Ministero al quale possiamo opporci nei limiti e nelle forme previste dalle leggi e dalle regole democratiche».

Nel documento diffuso ieri, l'amministrazione fa un elenco

delle «grandi opere» che avrebbero danneggiato il Comune di Caivano, alle quali si aggiungerebbe la linea veloce delle ferrovie. I casi più «gravi» sono la realizzazione dell'Autostrada del Sole e gli insediamenti della ricostruzione post-terremoto. «L'autostrada spacca il nostro territorio che però non è servito direttamente con uno svincolo - dice il sindaco - Nell'81, in seguito al terremoto, sono stati invece costruiti alloggi per oltre tremila senzatetto senza che il governo abbia aumentato il budget gestionale al nostro Comune; e con queste esperienze negative non possiamo non valutare con la massima attenzione possibile ogni ulteriore intervento esterno, tra i quali appunto quello dell'Alta Velocità per il quale non esiste neppure una valutazione dell'inquinamento elettromagnetico che fatalmente produce».

A Caivano si contesta anche che la stazione di «testa» del-

l'Alta Velocità sia localizzata a Napoli-Piazza Garibaldi mentre in futuro, quando la linea sarà prolungata verso Battipaglia, sarà realizzata una seconda stazione detta Porta di Napoli che si dovrà costruire ad Afragola dove però fermerebbero solo i treni che proseguono verso il Sud. «La stazione di Piazza Garibaldi - si legge tra l'altro nel documento dell'amministrazione - è sovraffollata, priva di parcheggio per auto e non in grado di essere adeguatamente utilizzata dagli utenti dell'intera Campania. Noi invece proponiamo che quella di Afragola sia stazione unica, dove dovrebbero arrivare anche le linee della Circumvesuviana e della Metropolitana, quest'ultima in partenza proprio da Afragola, alla quale si dovrebbero poi collegare con una nuova linea del metrò anche gli altri centri a nord di Napoli. E a queste proposte si attendono risposte».

Franco Buonanato



COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

DIREZIONE PERSONALE/GABINETTO - UFFICIO STAMPA

Telefono: 081/8321933 - FAX: 8341576

Prot. n. 3630

Caivano, 18.2.1993

- ALL'AMMINISTRATORE DELEGATO DELLE
FERROVIE DELLO STATO
dott. Lorenzo Necci

- R O M A -

e, p.c.: - AGLI ENTI INTERESSATI
- ALL'ANSA

OGGETTO: Parere negativo del Comune di Caivano in merito alla linea ferroviaria AV, tratta Roma-Napoli-

Abbiamo appreso dalla Stampa (v. il Mattino del 13.2.1993, pag.11) le Sue dichiarazioni in merito alla possibilità di poter concretamente rispondere al parere negativo, espresso dal Comune di Caivano, mediante opportune modifiche del progetto. Dobbiamo, però, rilevare che non è ancora pervenuto a questo Ente alcun formale invito per trattare della problematica in questione.

In attesa, pertanto, del suddetto invito, riteniamo che le motivazioni, dalle quali è scaturito il parere negativo del Comune, e quelle - non certamente secondarie - di ordine metodologico vadano affrontate distintamente, su due diversi tavoli di lavoro:

A) Per quanto concerne le obiezioni circa il danno conseguente all'attraversamento del nostro Comune, riteniamo opportuno che siano presenti, oltre le Ferrovie ed il Comune di Caivano, anche l'A.S.I. ed il Ministero dell'Ambiente, al fine di valutare le modifiche del progetto idonee a ridurre il rilevante impatto ambientale sul territorio di nostra competenza e discutere, altresì, eventuali provvedimenti compensativi;

B) Per quanto attiene, invece, alle critiche circa la razionalità e l'economicità del progetto riguardo l'innesto nell'Area Metropolitana di Napoli, nel ribadire che la nostra cittadina è e vuole essere considerata parte integrante dell'Area Metropolitana, con effettivo ruolo attivo e propositivo e ciò a prescindere dall'inosservanza da parte di chi di competenza di quanto prescritto dalla legge n.142/90 in merito alla definizione delle Aree Metropolitane, riteniamo opportuno - per le motivazioni espresse nel nostro parere negativo - un incontro al quale siano presenti tutti gli Enti interessati, così come si può facilmente evincere dal nostro comunicato stampa dell'1.2.1993. Val la pena, comunque, di sottolineare, ancora una volta, il concetto che la rete AV debba servire l'Area Metropolitana di Napoli e non solo la città di Napoli, giacchè un ulteriore accentramento sul Capoluogo sarebbe grandemente deleterio sia per Napoli che per tutta l'Area Metropolitana.

Restiamo, infine, in attesa di conoscere - qualora esista - la valutazione di Impatto Ambientale relativa al Progetto Esecutivo, facendo presente che, in assenza di tale relazione, dubitiamo fortemente della validità di tutti i pareri espressi dagli Enti interessati a riguardo di quanto in oggetto.

In attesa di cortese e sollecito riscontro, voglia gradire i nostri più distinti saluti.

IL SINDACO

(dr. Giacinto Libertini)



COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

Prot. n. 4231

Caivano, 3.3.1993

All'Assessore Regionale ai Trasporti
dott. Lorenzo Montecuolo

e p. c.: Ai Sindaci dei Comuni di Afragola, Cardito,
Crispano, Frattamaggiore, Grumo Nevano,
Casandrino, S. Antimo, Giugliano, Villaricca,
Mugnano

Ai Presidenti delle Province di Napoli,
Avellino, Benevento, Caserta

Alla Prefettura di Napoli,
Ufficio Protezione Civile
Ai Sindaci dei Comuni di Volla,
S. Sebastiano al Vesuvio, S. Giorgio a Cremano,
Portici, Ercolano, Torre del Greco

All'Amministratore delegato delle Ferrovie
dott. Lorenzo Necci
All'IRICAV-UNO
All'ITALFER
Alla Società M. N.

Oggetto: Parere del Comune di Caivano in merito al progetto esecutivo della linea ferroviaria AV - tratta Roma-Napoli. Riscontro a trasmissione documenti in esito alla riunione del 19/1/93

Premesso che in data 19/1/93 vi è stata una riunione convocata dall'Assessorato Regionale ai Trasporti (all. 1: fotocopia invito), nella quale la delegazione del Comune di Caivano ha esplicitato il parere negativo espresso dal Consiglio Comunale nella seduta del 18/12/92 e riportato nella Conferenza dei Servizi del 22/12/92 (all. 2: Estratto dal Comunicato Stampa in cui sono riportate le motivazioni del parere negativo per quanto concerne l'attestamento della linea AV nell'Area Metropolitana),

che nonostante nella suddetta riunione non vi sia stata alcuna modifica sostanziale della situazione, l'Assessore ai Trasporti ha evidenziato in merito l'esistenza di delibere, indirizzi programmatici e progetti della Regione nel senso di quanto richiesto dal Comune di Caivano, che in un fattivo spirito di collaborazione l'Assessorato Regionale ai Trasporti ha trasmesso la documentazione cui aveva fatto riferimento nella riunione,

che da una attenta valutazione della suddetta documentazione si evince, fra l'altro, quanto segue:

Piano Regionale dei Trasporti

Proponente: Assessore On. Carmine Iodice

Del. Reg. N. 0106 del 10/10/92

Pag. 62

"Il nuovo assetto della rete FS deve prevedere **una nuova stazione viaggiatori sulla linea ad Alta Velocità a servizio dell'intera area urbanizzata della Campania centrale. Essa deve rappresentare un nodo intermodale di grande capacità, collegato con i cinque capoluoghi provinciali sia su strada che su ferro. La sua localizzazione dipenderà dai progetti delle nuove linee ma, è prevedibile che possa sorgere nell'area compresa tra i comuni di Casoria, Casalnuovo ed Afragola.** Essa dovrà essere collegata su ferro in modo efficiente innanzitutto con la conurbazione napoletana, sia attraverso le esistenti linee FS, sia – come si dirà successivamente – con due linee trasversali di cui una verso Secondigliano ed il settore settentrionale della conurbazione e l'altra verso Volla-S. Giorgio ed il settore sud-orientale della conurbazione."

Ibidem, pag. 94

"L'insieme settentrionale ha il suo asse portante nell'Alifana che collegherà, secondo il progetto approvato ed in corso di realizzazione, Napoli con il Casertano. Tale linea va però integrata con linee ferroviarie trasversali (probabilmente di "metropolitana leggera"), all'altezza di Marano-Secondigliano-Casoria-Afragola e di **Qualiano-Giugliano-Caivano** in modo da raggiungere la gran parte della sua potenziale utenza senza richiedere trasbordi tra strada e ferro."

Documento Prot. n. 4325-5127/IF

Ufficio: Impianti Fissi Regione Campania

Proposte progettuali della Soc. M.N.

a) Prolungamento della linea 1 metropolitana di Napoli (Parte terminale) da Piscinola ad Afragola Stazione AV. Costo stimato 2060 miliardi;

b) Progetto di linea ferroviaria a servizio dei Comuni a nord di Napoli. Progetto di una linea metropolitana con tracciato **Mugnano – Villaricca – Giugliano – S. Antimo – Casandrino – Grumo Nevano – Frattamaggiore – Cardito – Caivano – Afragola Stazione AV.** Costo stimato 1600 miliardi.

CONSIDERATO

che le proposte formulate dal Comune di Caivano sono in perfetta armonia con gli indirizzi programmatici deliberati dall'Assessorato Regionale ai Trasporti (v. pagg. 62 e 94 nella delibera citata) e con le proposte progettuali elaborate dalla Soc. M. N. e favorevolmente espresse dall'Ufficio Impianti Fissi Regione Campania,

che le stesse proposte sono coerenti con i piani della Regione Campania tesi ad attenuare i gravi pericoli per le popolazioni minacciate dal rischio Vesuvio,

VALUTATO ALTRESI'

che il progetto esecutivo della linea AV non è in armonia con gli indirizzi programmatici ed i piani della Regione Campania in quanto:

- 1) rafforza illogicamente l'accentramento delle linee ferrate su Piazza Garibaldi, rinviando ulteriormente il dovuto e programmato decentramento e decongestionamento della fascia costiera;**
- 2) trascura ancora una volta le giuste esigenze di mobilità dei Comuni a nord di Napoli Città e delle Province interne;**
- 4) non tiene conto del rischio Vesuvio e delle ulteriori misure necessarie per poter agevolare un rapido sgombero delle popolazioni interessate in caso di necessità,**

SI CHIEDE

a codesto spettabile Assessorato una valutazione attenta della problematica in oggetto in coerenza piena e sostanziale con gli indirizzi programmatici deliberati dalla Regione e con le oggettive esigenze logistiche derivanti dal rischio Vesuvio,

SI AUSPICA

una effettiva attenzione alle esigenze di mobilità delle popolazioni a nord e ad est di Napoli Città,

SEGNALANDO

nel contempo **l'urgenza e l'opportunità di una conferenza che, sotto la guida di codesto spettabile Assessorato, veda riuniti gli Enti e le Autorità interessate e/o competenti a riguardo delle problematiche evidenziate.**

Nella certezza di un cortese ed effettivo riscontro, si porgono i più rispettosi saluti

Il Sindaco di Caivano
(Dott. Giacinto Libertini)



COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

Prot. n. *9594* del *17/5/93*

Alla Procura della Repubblica di Napoli

e p.c.: Ai Presidenti delle Regioni Lazio e Campania

Ai Presidenti delle Province di Roma,
Frosinone, Caserta e Napoli

Ai Sindaci dei Comuni di Roma, Zagarolo,
San Cesario, Galliciano, Rocca Priora,
Palestrina, Labico, Valmontone, Artena,
Colleferro, Segni, Gavignano, Anagni,
Sgurgola, Ferentino, Morolo, Supino,
Patrica, Ceccano, Castro dei Volsci,
Ceprano, Arce, San Giovanni Incarico,
Colfelice, Roccasecca, Castrocielo,
Aquino, Piedimonte San Germano,
Villa Santa Lucia, Pignataro Interamna,
Cassino, San Vittore, Rocca d'Evandro,
Mignano Montelungo, Conca della Campania,
Tora e Piccilli, Marzano Appio, Caianello,
Teano, Calvi Risorta, Sparanise, Pignataro
Maggiore, Pastorano, Vitulazio, Capua,
San Tammaro, S. Maria Capua Vetere,
Carinaro, Aversa, Succivo, Orta di Atella,
Teverola, Santa Maria la Fossa, Marcianise,
Casalnuovo di Napoli, Afragola, Casoria
e Acerra

Oggetto: Progetto Linea Ferroviaria AV - Tratta Roma-Napoli.
Legittimità delle procedure adottate

Premesso che al Comune di Caivano, insieme ai Comuni, Province e Regioni in indirizzo, è stato richiesto di esprimere il proprio parere in merito alla Linea Ferroviaria AV - Tratta Roma-Napoli, che il C. C. di Caivano con delibera n. 12 del 18/12/92, si è espresso in senso negativo, che tale parere negativo è stato riportato dal Rappresentante dell'Ente nella Conferenza di Servizi di Roma del 22/12/92, che in tale sede anche il Comune di Ceccano si è espresso negativamente,



che il progetto esecutivo sottoposto al Comune di Caivano ed agli altri Enti era privo della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA),
che senza la VIA il progetto era incompleto nella parte essenziale in relazione al parere richiesto,
che pertanto tutti i pareri espressi sono gravemente viziati e presumibilmente nulli,

che la VIA relativa al progetto di massima esprimeva adempimenti e prescrizioni che per quanto ci è noto non sono state ottemperate nel progetto esecutivo,

che anche se fossero stati ottemperati è mancata la dovuta riconsiderazione nella VIA relativa al progetto esecutivo,

che il progetto è notoriamente incompleto per quanto concerne la penetrazione nelle Aree Metropolitane di Napoli e Roma,
che quindi non esiste VIA di alcun tipo relativa ai nodi metropolitani,
che inoltre la penetrazione nelle Aree Metropolitane è di certo la parte più costosa dell'opera e che il costo presunto di 5400 miliardi è presumibilmente di molto sottostimato,

CONSIDERATO

che nonostante i pareri negativi dei Comuni di Caivano e di Ceccano, l'assenza della VIA relativa al progetto esecutivo, la conseguenziale discutibile validità di tutti i pareri espressi, l'inottemperanza delle prescrizioni della VIA relativa al progetto di massima, l'incompletezza del progetto per quanto concerne le Aree Metropolitane e l'incertezza del costo complessivo, i Responsabili del Progetto hanno dichiarato concluso prima della data del 31/12/92 l'iter di approvazione dell'opera,

che la data del 31/12/92 è la data di separazione fra applicazione della normativa nazionale e applicazione della normativa CEE in materia di affidamento in appalto di grandi opere pubbliche,

che col dichiarare chiuso prima del 31/12/92 l'iter di approvazione, i Responsabili del Progetto hanno applicato la normativa nazionale affidando a Ditte di propria scelta l'intero appalto dell'opera,

che ciò in effetti è un affidamento a trattativa privata di lavori per un importo dichiarato di 5400 miliardi ma presumibilmente di molto maggiore,

che le anomalie suddette sono state evidenziate anche a livello parlamentare,

VALUTATO

che il progetto appare gravemente lesivo degli interessi del Comune di Caivano,

che il Comune di Caivano per l'incompletezza degli atti non ha potuto nè può esaminare compiutamente il danno reale e potenziale che subirà,

che la procedura seguita dai Responsabili del Progetto appare quantomeno dubbia,

che non sono state applicate le normative CEE vigenti,

A handwritten signature in dark ink is written over a circular official stamp. The stamp contains some illegible text and a central emblem, typical of an official seal.

che con il pretesto di presunti interessi nazionali da difendere si vuole far procedere un progetto incompleto, di costo indefinito e crescente, di utilità incerta e di danno certo ma non ancora valutabile a pieno,

SENTITO

il C. C. di Caivano che nella seduta del 14/5/93 ha ribadito il parere negativo nei confronti del progetto ed ha espresso l'opportunità di adire a chi di competenza per i fatti sopra evidenziati, incaricando il Sindaco per quanto necessario,

SI CHIEDE

a codesto rispettabile Organo di Giustizia di voler acclarare la legittimità delle procedure adottate e di sciogliere i dubbi che pur sussistono in merito.

Il Sindaco
(Dott. Giacinto Libertini)

The block contains a handwritten signature in dark ink, which appears to be 'Libertini'. To the right of the signature is a circular official stamp, likely from the Municipality of Caivano, though the text within the stamp is mostly illegible. To the right of the stamp, the handwritten number '3/3' is visible.

COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

Prot. n. 15961 del 21/6/93

Alla Procura della Repubblica

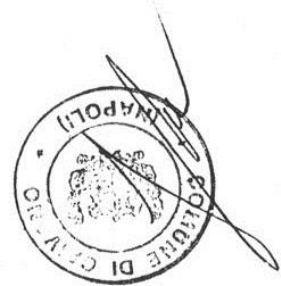
e p. c.: A S. E. il Prefetto di Napoli

Alla Regione Campania

Oggetto: Integrazione dell'esposto in merito alla legittimità delle procedure adottate a riguardo del Progetto Linea Ferroviaria AV - Tratta Roma-Napoli.

Premesso che in data 17/5/93, prot. n. 9594, il Comune di Caivano ha presentato formale esposto in merito a quanto in oggetto (allegato n.1), che abbiamo ricevuto per conoscenza in data 15/6/93 la nota della Regione Campania - Assessorato Trasporti - prot. n. 1992-2771/03 F.S.A.V. indirizzata al Sig. Prefetto (allegato n. 2), si ritiene opportuno integrare l'esposto del Comune di Caivano con quanto segue:

- 1) La legge n. 142/90 art. 17 comma 1 e 2 prevede che la Regione Campania entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge doveva procedere alla delimitazione territoriale dell'Area Metropolitana di Napoli. Ciò è stato **omesso** dalla Regione Campania.
- 2) La Regione ha anche **omesso** quanto previsto dagli articoli 19 (Promulgazione di leggi regionali per la definizione delle funzioni della città metropolitana) e 20 (Riordino delle circoscrizioni territoriali dei comuni dell'area metropolitana) della suddetta legge.
- 3) In conseguenza delle suddette omissioni, che sono di danno per le comunità interessate, Comune di Caivano compreso, le funzioni di cui ai comma **a** (Pianificazione territoriale dell'Area Metropolitana), **b** (Viabilità, traffico e trasporti) e **c** (Tutela e valorizzazione dei beni culturali e dell'ambiente) dell'art. 19 della legge citata sono state indebitamente mantenute dalla Regione Campania a danno della mai nata Città Metropolitana.
- 4) Avendo la Regione Campania - per sua colpevole omissione - ancora competenza nell'Area Metropolitana per le funzioni di cui ai comma suddetti, sarebbe stato suo preciso dovere rilevare tutte le eventuali irregolarità in un progetto di così grande rilevanza quale quello della linea AV Roma-Napoli.
- 5) La Regione Campania non ha rilevato i mancati adempimenti da noi segnalati in merito al rispetto delle prescrizioni della valutazione di impatto ambientale (VIA) relativa al progetto di massima.
- 6) La Regione Campania non ha rilevato l'assenza della VIA relativa al progetto esecutivo ed ha espresso un parere favorevole senza evidenziare questa macroscopica mancanza.

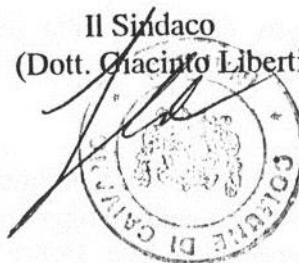


7) Le altre irregolarità evidenziate nell'esposto del Comune di Caivano non sono state evidenziate dalla Regione Campania. La fondatezza di quanto esposto è verosimile che significhi negligenza da parte della Regione Campania.

8) La Regione Campania nelle funzioni sottratte alla mai nata Città Metropolitana ha pertanto **omesso** adempimenti fondamentali con potenziale rilevante danno per le Comunità interessate, Comune di Caivano compreso.

Ciò premesso, per questi motivi si chiede a codesta spettabile Procura di **espletare quanto di competenza per il rispetto della legge e a tutela delle Comunità danneggiate.**

Il Sindaco
(Dott. Giacinto Libertini)



DEC / VIA / 1684



Ministero dell'Ambiente

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
INFORMAZIONE AI CITTADINI E PER
LA RELAZIONE SULLO STATO DELL'AMBIENTE
IL DIRIGENTE GENERALE

omissis

p. 1

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di alta velocità ferroviaria "Penetrazione urbana, nodo di Napoli", presentata dalla Società ITALFERR - SIS.T.A.V. S.p.A. con sede in Roma - Via Lamaro 33, in data 12 novembre 1992;

omissis

p. 4

- il Piano Regionale prevede inoltre Una stazione A.V. localizzata nell'area compresa tra i Comuni di Casoria, Casalnuovo ed Afragola, a servizio dell'area urbanizzata della Campania centrale, quale nodo intermodale (anche per l'A.V.) collegato con i capoluoghi principali.
- il Preliminare di Piano, nel settore ferroviario, prevede, come strategia di fondo, il recupero dell'esistente, inoltre conferma la localizzazione della stazione dell'Alta Velocità nell'area dei comuni di Afragola, Castelnuovo e Casoria ed auspica che essa sia realizzata come grande nodo intermodale, ben collegato con i centri principali della Regione.

omissis

p. 5

- la stazione FS dell'A.V. ad Afragola consentirebbe la interconnessione con le altre linee secondarie esistenti o in costruzione confluenti in quella zona;
- dagli atti di programmazione esaminati, risulta incongruente la scelta di localizzare nella stazione di Napoli Centrale il terminale della A.V.
Infatti se da una parte la stazione di Napoli Centrale può essere considerata punto finale della linea Milano-Napoli, dovrebbe comunque essere prevista l'interconnessione, anche sul piano funzionale, con la nuova linea per Battipaglia (senza tralasciare il prolungamento verso la Calabria e la Sicilia).

p. 6

omissis

valutato che:

per quanto riguarda il sistema di relazioni:

- non appare adeguatamente motivata la scelta progettuale di localizzare la stazione A.V. a Napoli Centrale in quanto mancano sia valutazioni su possibili localizzazioni alternative, che avrebbe disegnato uno scenario diverso per tutte le relazioni all'interno dell'area metropolitana, sia adeguate ipotesi progettuali per quanto riguarda lo smistamento del traffico merci. Ciò tenendo conto che tutte le analisi contenute nello Studio di Impatto Ambientale considerano il nodo di Napoli come terminale della linea Milano - Napoli e quindi di conseguenza non è stimato l'eventuale apporto aggiuntivo di domanda proveniente dal Sud, né è stata valutata l'opportunità, in presenza di un nodo strategico per le comunicazioni verso Sud, di sdoppiare le due funzioni della stazione A.V.: quella a servizio della città di Napoli e quella passante per altri itinerari.

Su questa configurazione la localizzazione di una stazione A.V. passante nel territorio di Afragola ed una terminale a Piazza Garibaldi meriterebbe una analisi più approfondita, così come suggerito nel Piano Regionale dei Trasporti e dal Preliminare di P.R.G.

omissis

p. 8

PRESO ATTO che sono pervenute 12 osservazioni, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 6 della legge 349/86, circa la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera in esame.

Dette osservazioni in sintesi riguardano le carenze del progetto e dello Studio di Impatto Ambientale per quanto attiene alle modalità d'integrazione del sistema A.V. con il sistema trasporti dell'area metropolitana di Napoli.

In particolare si sottolinea:

- l'esigenza di avere due centri di interscambio del traffico: la stazione di Napoli Centrale, a servizio di Napoli città, e la stazione di Afragola, a servizio della città metropolitana di Napoli;
- la riconsiderazione della proposta progettuale presentata, tenuto conto di economie possibili evitando di:

omissis

p. 9

E S P R I M E

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al sistema di alta velocità "Penetrazione urbana - nodo di Napoli";

D I S P O N E

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle Amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;

omissis

p. 10

Roma, li 6 AGO. 1993

IL DIRETTORE GENERALE
Cortis

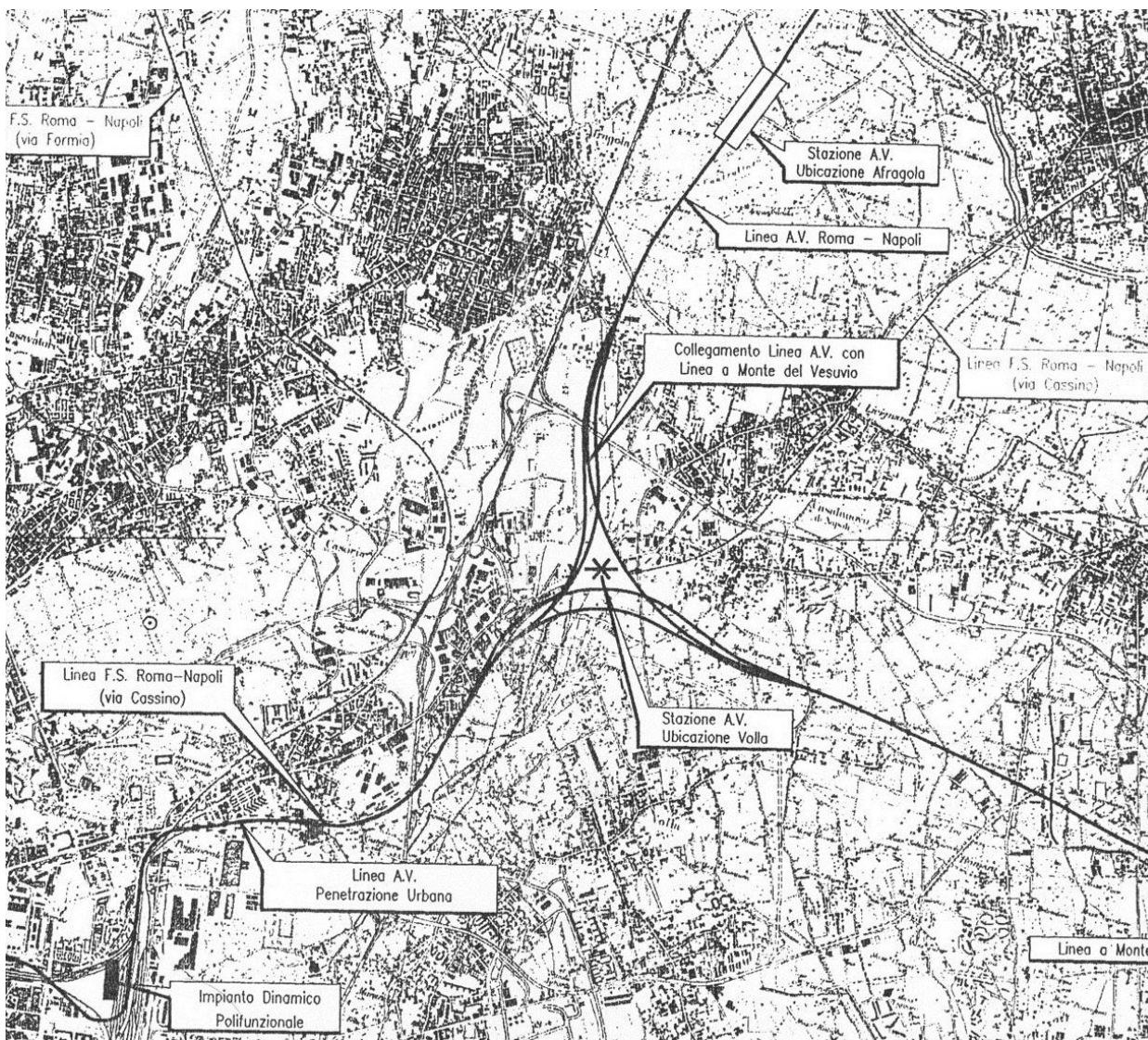


Illustrazione delle due possibili localizzazioni della stazione AV (Afragola e Volla)

Con riferimento alle osservazioni del Ministero dell'Ambiente e delle altre sopra riportate:

si è verificata la congruenza progettuale delle opere proposte con gli sviluppi relativi alle interconnessioni con la linea a Monte del Vesuvio e con la localizzazione della stazione A.V.

si è analizzata la localizzazione della nuova stazione viaggiatori Napoli A V esaminando la localizzazione Afragola indicata dal Piano Regionale Trasporti e la localizzazione Volla successivamente proposta. L'analisi svolta ha determinato nella soluzione Volla la scelta ottimale. Lo sviluppo progettuale e realizzativo di tale opera resta subordinato alla definitiva approvazione della Regione Campania e alle necessarie modifiche delle indicazioni di PRT.

E' stato modificato lo schema di innesto dell'A.V. nella stazione di Napoli Centrale per consentire un migliore assetto dei collegamenti locali da Caserta - Benevento e da Salerno - Nocera, ciò ha condotto alla previsione di un collegamento diretto della linea passante Pozzuoli - Gianturco con la linea per

La conclusione a favore dell'ipotesi Volla.

P A R T E P R I M A
ATTI DELLA REGIONE

LEGGE REGIONALE 8 SETTEMBRE, 1993 N. 34.

"Norme e procedure per l'attuazione del Piano regionale dei trasporti"

...

Il nuovo assetto della rete FS prevede una nuova stazione viaggiatori sulla linea ad Alta Velocità a servizio dell'intera area urbanizzata della Campania centrale. Essa deve rappresentare un nodo intermodale di grande capacità, collegato con i cinque capoluoghi provinciali sia su strada che su ferro. La sua localizzazione è nell'area di Afragola. Essa dovrà essere collegata su ferro in modo efficiente innanzitutto con la conurbazione napoletana, sia attraverso le esistenti linee FS, sia attraverso il prolungamento della Linea 1 della Metropolitana da Secondigliano ad Afragola ed il prolungamento della linea S. Giorgio - Volla - Casoria - Afragola della Circumvesuviana.

La Legge Regionale n. 34 dell'8/9/1993 stabiliva 1) la necessità di localizzare una stazione viaggiatori di grande capacità nell'area di Afragola; 2) la necessità di collegare tale stazione con la rete ferroviaria esistente; 3) la necessità di collegamenti della stazione con linee metropolitane.

Supertreni da periferia

“Piazza Garibaldi non può accoglierli”

di ROBERTO FUCCILLO

PAGINA **IX**

□ *la Repubblica*
martedì 5 ottobre 1993

*Il ministro
Spini dice no
all'Alta velocità
in città
e consiglia
una stazione
ad Afragola*

Il ministro per l'ambiente Spini ha bocciato il progetto dell'Alta velocità per quanto riguarda la stazione di Napoli Centrale

L'ALTA velocità deve restare fuori Napoli, ben lontana da piazza Garibaldi. Il Ministero dell'Ambiente ha reso noto ieri il pacchetto di rifiuti opposto ai progetti che prevedevano gli attestamenti delle linee in alcune città italiane: Roma, Bologna, Firenze e Napoli. Le relazioni negative, elaborate dalla speciale commissione di valutazione ambientale, sono state redatte ad agosto e bocciarono le proposte a suo tempo presentate dalla Tav, la società emanazione delle Ferrovie dello Stato che ha in carico l'intero progetto «Alta velocità».

La relazione partenopea, datata 8 agosto, dice chiaro e tondo che «dagli atti di programmazione esaminati risulta incongruente la scelta di localizzare nella stazione di Napoli centrale il terminale della A.V.». Nientescampo dunque: è l'intera soluzione che viene rispedita al mittente con tanto di osservazioni sull'insufficienza degli studi effettuati e sulla cocciutaggine di chi ha pensato ai supertreni in piazza Garibaldi nonostante esistessero già altri indirizzi.

In particolare, la commissione ha ribadito che la soluzione da perseguire è quella di una stazione A.V. da creare ad Afragola con eventuale successivo proseguimento poi verso Napoli centrale e diramazione verso Sud. Una scelta tra l'altro in linea con il piano trasporti regionale. Cos'era invece successo? Semplicemente che la Tav aveva sottoposto un progetto che riguardava la stazione centrale come punto d'arrivo della tratta A.V. Roma-Napoli. A questo


fine si prevedeva l'uso di due binari sul lato Nord di Napoli centrale, la realizzazione di un impianto dinamico polifunzionale a Poggioreale e un collegamento con quest'ultimo tramite un altro binario di servizio. Il tracciato doveva seguire l'attuale fascio di binari, attraversare Gianturco, il rione Luzzati, e arrivare a Poggioreale dove era prevista una intersezione con la linea Napoli-Cassino. Da questo punto in poi la linea per Cassino avrebbe dovuto correre su una nuova coppia di binari e lasciare il suo vecchio tracciato alla A.V. Quest'ultima, nel suo tratto di penetrazione a Napoli avrebbe interessato 6 chilometri e 650 metri.


A tutto questo il Ministero ha detto no per «non sovraccaricare il nodo urbano». Il caos di piazza Garibaldi è infatti descritto in queste cifre: 8500 passeggeri a ora sulle linee ferroviarie extraurbane, 2800 su quella metropolitana, 11.400 sulla circumvesuviana, 14.800 sulle linee urbane ed extra, 17.700 di auto e motociclisti, 470 di fruitori di taxi. In tutto circa 55.700 persone a ora nei momenti di punta, che dovrebbero diventare 69.000 nel 2000 e 75.000 nel 2015. Non sembra dunque affatto opportuno che in quella piazza converga anche il supertreno, tanto più che lo studio di impatto ambientale presentato si riferisce solo alla tratta Milano-Napoli e trascura il possibile apporto aggiunti-


vo di domanda dal Sud. Il Ministero consiglia perciò di creare la stazione A.V. ad Afragola, che serva l'ambito metropolitano, e allestire un terminale a Napoli centrale, che funzioni al servizio di Napoli città.


Tutto questo consentirebbe anche delle economie: ad esempio la rinuncia all'opera di smantellamento dei 6 chilometri di binari già esistenti, oppure l'utilizzo del sedime del vecchio binario unico della Sfs, dalla quale potrebbe essere ricavata una nuova linea metropolitana. Ciò che purtroppo colpisce è che il Ministero si trova costretto ad accompagnare questi semplici consigli ad una valutazione disastrosa delle carte che gli erano state presentate. Lungo è l'atto d'accusa, riassumibile nel primo giudizio: «Non appare adeguatamente motivata la scelta progettuale di localizzare la stazione A.V. in Napoli centrale in quanto mancano sia valutazioni su possibili localizzazioni alternative sia adeguate ipotesi progettuali per quanto riguarda il traffico merci».

La relazione sancisce che «gli elaborati progettuali si limitano ad una descrizione qualitativamente assai modesta dei progetti di massima», che «le analisi ambientali effettuate presentano carattere di superficialità e genericità», che «l'assoluta carenza di studi e approfondimenti su suolo e sottosuolo non consente di stabilire se alcune aree attraversate possano presentare problemi, soprattutto nella zona di Lufrano, notoriamente considerata sensibile per la presenza di pozzi di ricarica dell'acquedotto».

Conferenza di Servizi per la approvazione	
del progetto della tratta ferroviaria	
Alta Velocità Roma-Napoli	
<u>Verbale</u>	
della riunione convocata con nota del Ministero dei	
Trasporti in data 2 novembre 1993, ai fini dell'ap-	
provazione, ai fini urbanistici, del progetto della	
tratta ferroviaria A.V. Roma-Napoli per il tratto	
relativo al Comune di Caivano.	
Il giorno 4 del mese di novembre dell'anno milleno-	
vecentonovantatre	
premessso	
- che con provvedimento in data 4.11.1992 è stata	
indetta la Conferenza dei Servizi ai sensi	
dell'art. 7 L. 385/90, per l'approvazione del pro-	
getto della tratta ferroviaria A.V. Roma-Napoli;	
- che nel corso della Conferenza è stato acquisito	
- tra l'altro - l'accertamento di conformità urba-	
nistica di tutti gli Enti territoriali interessati,	
con la sola eccezione del Comune di Caivano;	
- che, con la nota citata in epigrafe è stata in-	
detta, per la data odierna, apposita riunione tra	
le parti interessate alla approvazione definitiva	
del progetto.	
Sono convenuti presso la sede del Ministero dei	
1	

	Trasporti i Signori:	
	Per il Ministero dei Trasporti, su delega del Mini-	
	stro, il Sottosegretario Senatore Michele Sellitti;	
	il Coordinatore pro tempore del segretariato del	
	CIPET Ing. Giorgio Beltrami	
	Per la Regione Campania i funzionari Dott. Vittorio	
	La Rocca ed Ing. Mario Grimaldi	
	Per il Comune di Caivano: Dott. Raffaele Del Gau-	
	dio, Sindaco; Signor Nicola Pezzella, assessore ai	
	trasporti; Ing. Capo del Comune Domenico Falco	
	Per le F.S. S.p.A. - ITF/SIS.T.A.V. Ing. Giacchet-	
	ti, Project Manager	
	Per la T.A.V. S.p.A. Ing. Ercole Incalza, Ammini-	
	stratore Delegato; Ing. Savini, Direttore Generale	
	Per IRICAV UNO Ing. Angelo Maria Cicolani, respon-	
	sabile rapporti Enti locali.	
	1. Assume la Presidenza della riunione il Sottose-	
	gretario Sen. Sellitti, in rappresentanza del Mini-	
	stro dei Trasporti, che invita a svolgere le man-	
	sioni di segreteria il dott. Lucio Tescione, Segre-	
	tario della Conferenza di Servizi.	
	In apertura di riunione, il Sottosegretario rappre-	
	senta il rilievo che il Ministero dei Trasporti at-	
	tribuisce alla presente riunione, ai fini delle più	
	opportune intese con le autonomie locali ed il più	
	2	

sollecito avvio del programma Alta Velocità.	
Il Sindaco di Caivano prospetta a sua volta la vo-	
lontà del Comune, che rifiuta ogni pregiudiziale	
presa di posizione contro il programma Alta Veloci-	
tà, ma intende perseguire con la massima efficacia	
la migliore tutela degli interessi comunali e	
dell'intero territorio metropolitano.	
2. Dopo ampia discussione, le parti convengono su	
quanto di seguito specificato:	
2.1 <u>Gestione territoriale e ambientale della linea</u>	
<u>nell'ambito Comunale</u>	
a) TAV, ITF ed IRICAV UNO, secondo le specifiche	
competenze si impegnano a provvedere ad un'immedia-	
ta intesa per il soddisfacimento dei requisiti già	
individuati dal Consiglio Comunale di Caivano con	
delibera n. 12 del 18.12.92.	
b) Il Comune di Caivano prende atto che la tutela	
ambientale - anche per i profili relativi alle bar-	
riere antirumore ed alle opere di compatibilizza-	
zione tra la costruenda linea A.V. e gli impianti	
industriali - è assicurata tramite la convenzione	
stipulata da TAV con il Ministero dell'Ambiente,	
garantita da apposita fideiussione assicurativa e	
sottoposta alla sorveglianza di un osservatorio am-	
bientale con la partecipazione oltre che dei Mini-	
3	

	steri Ambiente e Trasporti anche della Regione Campania.	
	<u>2.2 Nodo napoletano e collegamenti metropolitani</u>	
	a) Il Comune di Caivano prende atto dei vincoli posti al progetto Alta Velocità - anche in relazione alla attestazione della Stazione Napoli Porta - con la L. Regionale 8.9.93 n. 34, relativa al Piano Regionale Trasporti.	
	b) Il Comune prende atto che il progetto relativo al nodo di Napoli, conforme ai vincoli della L. Regionale 8.3.93 n. 34, sarà sottoposto a nuova pubblicazione ed il Comune di Caivano potrà verificare e, ove ritenuto, contestare formalmente l'eventuale mancato rispetto dei vincoli recati dalla predetta legge regionale.	
	c) TAV si impegna - ed il Comune prende atto - ad assicurare al Comune di Caivano la partecipazione alle procedure di approvazione ambientale del nodo napoletano.	
	d) La Regione precisa - ed il Comune di Caivano prende atto - che la realizzazione del collegamento metropolitano con il Comune di Caivano è specificamente prevista dalla L. 8.9.93 n. 34; ai fini del coordinamento delle procedure di realizzazione, gestione e finanziamento del collegamento metropoli-	
	4	

tano, il Comune di Caivano chiede, ed il Ministero dei Trasporti manifesta piena disponibilità, l'attivazione di un tavolo di confronto ed organizzazione finalizzato tra l'altro alla costituzione del soggetto istituzionale deputato ai sensi dell'art. 2 L. 385/90.

3. Preso atto di quanto sopra, il Comune di Caivano si impegna a sottoporre nuovamente l'approvazione del progetto Alta Velocità al Consiglio Comunale entro il termine di quindici giorni dalla data della presente riunione.

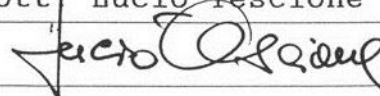
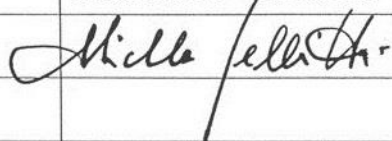
La Regiona Campania, infine, richiama quanto significato nella lettera a firma dell'Assessore ai Trasporti e viabilità in data 4 novembre 1993 prot. 6799/03, auspicando una sempre maggiore partecipazione della Regione Campania alla procedura di formazione ed approvazione del programma Alta Velocità, con specifico riferimento alle questioni connesse all'area napoletana.

Roma, 4 novembre 1993

Il Sottosegretario
Senatore Michele Sellitti

Il Segretario della
Conferenza

Dott. Lucio Tescione





COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 109

OGGETTO:

Esame verbale riunione del 4/11/1993 presso il Ministero dei Trasporti ai fini dell'approvazione del progetto ALTA VELOCITA' tratta ROMA-NAPOLI - Proposta di deliberazione.

L'anno millenovecento 93 il giorno 23 del mese di dicembre alle ore 20,00 in Caivano, nella sala delle adunanze municipali previo recapito di appositi avvisi, spediti nei termini di legge si è riunito il Consiglio Comunale in sessione straordinaria ed in 1° convocazione con l'intervento dei

Consiglieri Signori:

DEL GAUDIO RAFFAELE	FALCO PASQUALE
MARSICO RAFFAELE Ass.	MENNILLO PASQUALE Ass.
CHIARIELLO NICOLA	PALMIERO FRANCESCO
LIBERTINI GIACINTO	PAPACCIOLI GIUSEPPE
EMIONE GIOVANNI Ass.	FARAONE EUGENIO
MASSARO GIUSEPPE	SERRAO ARCANGELO
PEPE GIOVANNI	SULLO PASQUALE
ROSANO GIUSEPPE	UMMARINO BARTOLOMEO
RICCARDI EDUARDO	MELLONE PIETRO Ass.
FUSCO NICOLA	VITALE RAFFAELE
RUSSO MICHELE	CALIFANO FELICE
FORMICOLA DOMENICANTONIO	PEZZELLA NICOLA
SIRICO RAFFAELE	CETRANGOLO RAFFAELE
ANGELINO LAZZARO Ass.	CELIENTO RAFFAELE
ZAMPELLA ANTONIO	CAPONE MASSIMO
CAROFILO GIUSEPPE	MASCOLO GREGORIO
RUSSO ALDO	LIZZI GIOVANNI
PALMIERO ALFREDO	DE STEFANO ALFONSO Ass.
D'AMBROSIO VINCENZO	VITALE ANGELA
CENTORE ANTONIO	CARUSO PASQUALE Ass.

Presenti n. 33 Assenti n. 7

Assiste il Segretario Generale Sig. dr. Fiorenza Antonio

Presiede l'adunanza il Sindaco dr. proc. Raffaele del Gaudio il quale, constatato il numero legale dei Consiglieri intervenuti, dichiara aperta la seduta che è pubblica.

Per quanto attiene alla legittimità il Segretario Generale esprime parere FAVOREVOLE ai sensi dell'art. 53 della legge 142/90.

Caivano, li 23/12/1993

IL SEGRETARIO GENERALE
dr. Fiorenza Antonio

Introduce l'argomento il Sindaco Presidente, illustrando l'ipotesi di accordo raggiunto nella riunione tenuta a Roma il 14/11/1993 fra i rappresentanti del governo e quelli del Comune di Caivano, in ordine al progetto per realizzazione della tratta ferroviaria ad Alta Velocità Roma-Napoli;

Interviene il Consigliere Vitale dichiarando la propria insoddisfazione circa gli accordi raggiunti, in quanto disattendono la volontà già manifestata dal Consiglio Comunale, quindi dopo brevi considerazioni di carattere tecnico, chiede che sia respinto l'ipotesi di accordo raggiunto.

Il Consigliere Pezzella, dopo aver illustrato brevemente alcuni aspetti di ordine tecnico del progetto, si dichiara favorevole alla realizzazione dello stesso nell'interesse del Comune di Caivano.

Il Consigliere Califano, alla luce anche dei numerosi pareri di esperti riportati sulla stampa, critica l'ipotesi di accordo e le scelte operate sotto il profilo tecnico ed economico.

Il Consigliere Libertini dichiara il proprio voto contrario all'ipotesi di accordo del 14/11/1993, e dopo aver ampiamente illustrato i danni ambientali derivanti dalla realizzazione del progetto, così come proposto, critica le scelte progettuali sotto il profilo tecnico, economico e funzionale.

Il Consigliere Sirico mostra le proprie perplessità in ordine all'effettivo finanziamento dell'intera opera; chiede l'apertura di un tavolo di trattative ed assicurazioni in ordine alla realizzazione in tempo breve di una linea metropolitana di collegamento con il capoluogo del Comune di Caivano.

Il Consigliere Papaccioli, dopo aver ricordato la totale assenza dell'Amministrazione Comunale passata nelle scelte progettuali delle grandi opere che hanno interessato il territorio di Caivano, chiede che oggi il Comune sia soggetto attivo nelle scelte che andranno a farsi, sollecitando le autorità di governo a tenere incontri per la realizzazione dell'opera;

Il Consigliere Ummarino, dopo essersi dichiarato in linea di massima favorevole alla realizzazione di una opera così importante, chiede che siano date al Comune le necessarie garanzie in ordine alla salvaguardia dell'ambiente, dichiarandosi allo stato contrario all'ipotesi di accordo raggiunto.

Durante la discussione è entrato il Consigliere Emione e si sono allontanati Rosano, Formicola, mascolo, Centore, D'Ambrosio e Serrao.

I presenti sono 28.

Il Consigliere Libertini propone l'approvazione del seguente ordine del giorno: "Il Consiglio Comunale di Caivano alla luce di quanto emerso nella discussione esprime parere NEGATIVO con le seguenti motivazioni:

A) non esiste il progetto per quanto concerne l'innesto nell'area Metropolitana di Napoli nel rispetto del Piano Regionale dei trasporti e degli impegni concordati presso il Ministero dei trasporti;

B) Il collegamento della stazione Afragola-Porta di Napoli con l'area a Nord del capoluogo mediante linea Metropolitana appare un impegno programmatico privo del necessario supporto finanziario finalizzato ad un effettivo utilizzo della linea AV da parte delle popolazioni interessate.

C) Non vi è cognizione della V.I.A. relativa al progetto esecutivo in riferimento all'attraversamento del territorio comunale e ciò al fine della tutela ambientale e della qualità della vita;

D) L'attraversamento dell'A.S.I. di Caivano si evidenzia come dannoso e pericoloso ed in contrasto con le narrative ambientali;

E) mancano certezze e garanzie in merito ai tempi di attivazione e sulla copertura finanziaria dell'intera opera.

Il Consiglio Comunale ritiene inoltre opportuno che una delegazione del Comune di Caivano partecipi ad un tavolo di trattative con il Ministero dei trasporti, le FF.SS. e la Regione Campania per gli opportuni approfondimenti al fine di un eventuale riesame del parere negativo."

Dopo altri brevi interventi e la replica del Presidente e dei Consiglieri già intervenuti, di cui alla trascrizione tutta riportata nell'allegato "A" ^{g. 21 e} alla presente, approva la seguente proposta del Sindaco Presidente: ¹⁹⁹²

"Il Consiglio Comunale, unanime, in considerazione della insufficienza degli elementi rilevabili dal verbale, non ritiene di modificare il parere già espresso in precedenza nella seduta del 18/12/1992; ad ogni buon fine, onde meglio precisare i motivi della posizione del Comune di Caivano sul progetto ALTA VELOCITA' ROMA-NAPOLI, chiede un incontro in sede ministeriale fra le Autorità Centrali Competenti ed una delegazione del Comune di Caivano, composta da tutti i Capogruppi consiliari".

A questo punto, unanime, il Consiglio Comunale approva una inversione dell'ordine, nel senso che il punto 8 passa al punto 5.

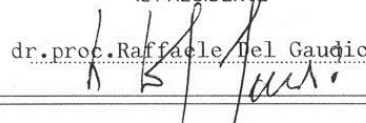
IL CONSIGLIERE ANZIANO

CHIARIELLO NICOLA



IL PRESIDENTE

dr. proc. Raffaele Del Gaudio



IL SEGRETARIO GENERALE

dr. Fiorenza Antonio



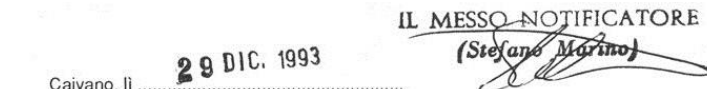
CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Comunale, su conforme relazione del messo comunale, certifica che copia del presente verbale è in pubblicazione, in questo albo pretorio, con decorrenza dal ^{29 DIC. 1993} e vi rimarrà pubblicato per 15 giorni consecutivi ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 legge 9 giugno 1947.

IL MESSO NOTIFICATORE

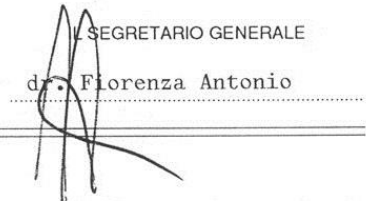
(Stefano Marino)

Caivano, li ^{29 DIC. 1993}



IL SEGRETARIO GENERALE

dr. Fiorenza Antonio



23/12/93

Alla Procura della Repubblica
Sede di Napoli

e p. c.: Al Ministero dei Trasporti
Alla Regione Campania
A S. E. il Prefetto di Napoli
Al Quotidiano Il Mattino
Al Quotidiano La Repubblica

1/3
The

Oggetto: Progetto Linea Ferroviaria AV - Tratta Roma-Napoli.
Legittimità delle procedure adottate

Premesso che ai sensi dell'art. 7 della L. 385/90, con provvedimento in data 4/11/92, è stata indetta dal Ministro dei Trasporti una Conferenza di Servizio per i pareri e le approvazioni prescritti dalla legge da parte degli enti interessati,
che il Comune di Caivano, quale Ente interessato per l'attraversamento del suo territorio da parte della linea in oggetto, ha espresso motivato parere negativo in data 18/12/92, del. C. C. n.12 (Allegato n. 1),
che le motivazioni del parere negativo furono chiarite con apposito comunicato stampa dell'1/2/93 (Allegato n. 2),
che per i dubbi relativi alla legittimità delle procedure adottate dal Sindaco pro-tempore è stata trasmesso a codesta Spett.le Procura formale esposto (prot. Com. di Caivano n. 9594 del 17/5/93; Allegato n. 3),
che il suddetto esposto è stata integrato con ulteriori elementi dal Sindaco pro-tempore in data 21/6/93 (prot. Com. di Caivano n. 15941; Allegato n. 4),
che le obiezioni del Comune di Caivano in merito ai grossolani errori relativi all'innesto della linea AV nell'Area Metropolitana di Napoli hanno trovato pieno riscontro nel parere del Ministero dell'Ambiente, che fra l'altro ha bocciato, in termini aspri, le modalità di inserimento della linea nell'Area Metropolitana di Napoli (Allegato n. 5),
che è stato segnalato alle Ferrovie dello Stato, nella persona dell'Amministratore Delegato dott. Lorenzo Necci, la disponibilità del Comune di Caivano a discutere le motivazioni del parere negativo ai fini di un eventuale esito positivo (Allegato n. 6) senza che vi fosse alcun riscontro,
che in data 4/11/93 il Comune di Caivano, rappresentato dal Sindaco pro-tempore, ha riproposto la disponibilità dell'Ente a riesaminare la propria posizione con l'impegno "a sottoporre nuovamente l'approvazione del progetto Alta Velocità al Consiglio Comunale" (Allegato n. 7),
che in data 7/12/93 rappresentanti di tutte le Forze Politiche presenti in Consiglio Comunale hanno invitato il Sindaco pro-tempore a non assumere alcuna decisione senza aver prima ascoltato le

determinazioni del Consiglio (prot. Comune di Caivano n. 26033; Allegato n. 8),

che il Consiglio Comunale di Caivano in data 23/12/93, del. n. 109, ha ribadito il precedente parere negativo con ulteriori motivazioni derivanti da una più attenta valutazione del progetto, esprimendo nuovamente, peraltro, la disponibilità piena ad un confronto in merito alle motivazioni del parere negativo (Allegato n. 9),

che nonostante il suddetto parere negativo le Ferrovie dello Stato, il Ministero dei Trasporti e le Società Appaltanti mostrano l'intendimento di iniziare i lavori mentre sulla stampa compaiono addirittura false e fuorvianti notizie in merito ad un presunto parere favorevole del Comune di Caivano (Allegati n. 10 e 11),

CONSIDERATO

che l'importo dei lavori è lievitato dagli iniziali 2000 miliardi per l'intera tratta Roma-Napoli a ben 5508 miliardi con l'esclusione delle parti più costose interessanti le Aree Metropolitane di Roma e Napoli, che il Piano Finanziario relativo al progetto AV è diventato palesemente inadeguato (v. dichiarazioni del Direttore Generale dell'IMI, riportate dal settimanale Mondo Economico del 27/11/93; Allegato 12),

che il Progetto è ~~di~~ solo di nome un progetto pubblico finanziato dai privati (ibidem),

CONSTATATO INOLTRE

che le norme di salvaguardia ambientale esplicitate nella Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) relativa al Progetto di Massima non sono state rispettate,

che, in particolare, l'inquinamento elettromagnetico non è valutato relativamente al territorio di Caivano e che addirittura la linea con alimentazione a 25000 Volt passerà su stabilimenti industriali in attività,

che l'inquinamento acustico non è stato valutato né è conosciuta la quota del territorio di Caivano che di fatto dovrà divenire fascia di rispetto,

che il Consiglio Comunale allorché ha valutato la prima volta il Progetto, in data 18/12/92, era all'oscuro delle prescrizioni espresse nella V.I.A., in quanto la suddetta V.I.A. non era stata trasmessa,

che il tracciato prevede un viadotto di circa 7 km che per metà interessa il territorio di Caivano,

che il suddetto viadotto è una scelta tecnica oltremodo costosa, comportante peraltro il sovrappasso di stabilimenti industriali in attività,

che a breve distanza dal tracciato esiste uno stabilimento (PPG) classificato come pericoloso e sottoposto a strette misure di prevenzione disastri,

che in caso di deragliamento e di caduta dal viadotto il treno precipiterebbe con una velocità di oltre 200 km/h e da un'altezza di oltre 18 metri sull'area industriale con le prevedibili disastrose conseguenze,

che l'eventualità di un deragliamento non è trascurabile (v. recente deragliamento di un treno AV in Francia, con conseguente corsa libera fuori binario per 2 km prima dell'arresto),

2/3


che i pericoli ora descritti sono del tutto non considerati dai Progettisti
VALUTATO

che le motivazioni espresse in sede politica a riguardo della difesa dei
livelli occupazionali e del salvataggio di industrie nazionali appaiono
avulse da una sana e obiettiva valutazione dell'economia e dell'utilità
generale del Progetto,

che al Comune di Caivano è di fatto chiesto un pesante sacrificio del
proprio territorio, l'assunzione di gravi rischi potenziali e di un danno
ambientale certo e continuo,

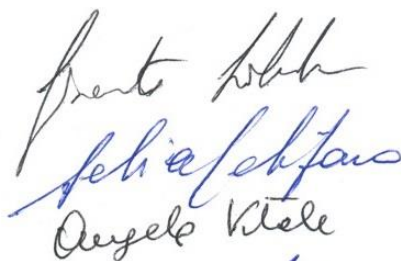
che il Progetto appare palesemente lesivo per gli interessi di Caivano,
che le procedure adottate e in itinere appaiono formalmente e
sostanzialmente in violazione delle norme vigenti,

SI CHIEDE

a codesto rispettabile Organo di Giustizia di voler acclarare la legittimità
delle procedure adottate e di sciogliere i dubbi che in misura crescente
sussistono in merito.

3/3



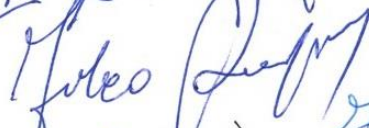


Angelo Vitale





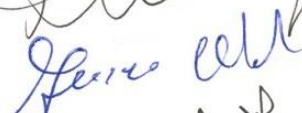


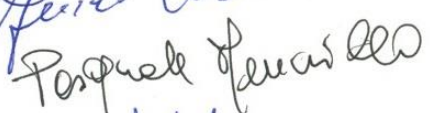


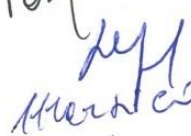














**SINDACALE
REGIONALE**

80133 Napoli - Via Medina 5 - Tel. 5529800 PBX - Fax 5519174

LA CISL SULL'ALTA VELOCITA'/COMUNICATO STAMPA

1 NAPOLI - "Cosa sottende la riproposizione dell'indicazione
2 di Volla come stazione porta dell'alta velocità a Napoli,
3 già respinta formalmente dalla Regione Campania e non rispon-
4 dente alle prescrizioni del decreto VIA 1684 del 6 agosto 1993
5 che bocciò il progetto originario? Cosa sottende quella
6 riproposizione stante i grandi rischi derivanti dal forte
7 impatto ambientale e dalle gravi e preoccupanti condizioni
8 legate alla morfologia del territorio? Insomma, a quale sboc-
9 co si vuole portare il progetto dell'AV in Campania, in qua-
10 li tempi si vuole procedere permanendo ancora queste diffi-
11 coltà, quale funzionalità si vuole raggiungere con un'opera
12 che presenta limiti, parzialità e contraddizioni così evi-
13 denti?".

14 Nicola Martino, leader della Cisl Campania, insorge con-
15 tro il rilancio dell'ipotesi Volla avanzata dall'Amministra-
16 zione comunale ed esprime serie preoccupazioni sull'esito
17 di questa vicenda. "A Volla - dice - la stazione prevista
18 sorgerebbe appallaiata sui viadotti e fungerebbe soltanto per
19 lo scambio passeggeri. L'obiettivo deve essere invece quello
20 di costituire una struttura di interconnessione di reti, tra
21 l'alta velocità, il trasporto metropolitano e la rete regio-
22 nale su uno stesso piano. Ecco perché da tempo la Cisl va
23 sostenendo l'opzione Afragola. Questa scelta consentirebbe,
24 stante anche la baricentricità della città, di creare davve-
25 ro un interscambio tra le varie ferrovie, e di aggredire co-
26 sì alle radici uno dei nodi di Napoli, rappresentato dai col-
27 legamenti non funzionali e dalla conseguente congestione del
28 traffico privato. Vorremmo che ci venisse spiegata la logi-
29 ca di una ~~xx~~ indicazione diversa, se c'è e da quali motiva-
30 zioni è ispirata".

Ufficio Stampa

GIARDIELLO, CENNAMO, SALES, VOZZA, LA SAPONARA, DE SIMONE, MANGANELLI e DIANA. — *Ai Ministri dei trasporti e navigazione e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

il Piano regionale dei trasporti della Campania del 1990 prevede una stazione della linea ad Alta Velocità che risulti « a servizio dell'intera area urbanizzata della Campania centrale », tale da rappresentare « un nodo intermodale di grande capacità, collegato con i cinque capoluoghi provinciali sia su strada che su ferro », da localizzare « nell'area compresa tra i comuni di Casoria, Casalnuovo ed Afragola » e con funzioni di raccordo tra linee metropolitane e le linee Secondigliano-Casoria-Afragola e Qualiano-Giuliano-Caivano-Afragola ed il prolungamento della linea Circumvesuviana Volla-S. Giorgio;

il primario progetto della linea AV per l'area metropolitana di Napoli individuava la stazione di Piazza Garibaldi quale punto di attestamento e la localizzazione nell'area di Afragola di una stazione di respiro metropolitano;

su tale ipotesi il Ministero dell'ambiente, nell'agosto 1993, si esprime negativamente, rilevando come tale soluzione, accentuando l'accentramento nell'area di piazza Garibaldi, risultasse in contraddizione con gli indirizzi e gli strumenti di programmazione regionali e con l'obiettivo di superare l'attuale condizione di monopolizzazione dell'area metropolitana, mentre risultava ingiustificatamente ridimensionato il ruolo dello scalo di Afragola;

nonostante tale bocciatura, la società ITALFERR, incaricata delle FS SpA di redigere i progetti, ha ritenuto di dover confermare la localizzazione di Piazza Garibaldi per l'attestamento nella città Napoli, mentre per la localizzazione della stazione-porta è stata scelta l'area di Volla, reclamando inoltre l'esigenza di rivedere gli orientamenti del PRT della Campania alla luce di tali scelte;

l'area di Volla è situata eccessivamente a ridosso di Napoli centro e risulterebbe di difficile collegabilità con la rete stradale e con i collegamenti metropolitani trasversali previsti dal PRT e oltre ad interessare aree in parte già occupate, risulta in netto contrasto con la lettera, lo spirito e le indicazioni del PRT della Campania —:

quali siano le reali motivazioni che hanno indotto la società ITALFERR a disattendere gli indirizzi e le scelte individuate dal Piano regionale dei Trasporti della regione Campania — tanto da avanzare la richiesta che si adeguasse il Piano alle valutazioni del progettista e non viceversa — nonché le risultanze dell'esame dei progetti da parte del ministero dell'ambiente;

quali iniziative intendano assumere affinché la realizzazione della linea AV nell'area campana risulti corrispondente agli strumenti di programmazione adottati dagli enti territoriali competenti e rispettosa delle risultanze delle valutazioni degli organi preposti.

(5-00426)



COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

DIREZIONE PERSONALE E GABINETTO

Prot. n. 18151
229/P

Caivano, 25 ottobre 1994

Al Presidente della Giunta
Regione Campania
Al Presidente del Consiglio
dei Ministri
Al Ministro dei Trasporti
Al Ministro dell'Ambiente
Al Presidente della Provincia
di Napoli
Al Prefetto di Napoli
Ai Sindaci dei Comuni di:
Casoria - Casalnuovo di
Napoli-Napoli e Volla
Al Presidente della FS S.p.A.
All'Amministratore delegato
di TAV S.p.A.
All'ITALFERR SIS-TAV S.p.A.
Al Consorzio IRACAV UNO
- LORO SEDI -

OGGETTO: Linea A.V.

Per quanto di propria competenza, si rimette copia del verbale inerente il progetto della linea ferroviaria Alta Velocità, firmato dai Sindaci del Comune di Caivano e di Afragola.



IL SINDACO

(Prof. Francesco Russo)



COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

I sottoscritti,
dott. Antonio Salzano, Sindaco del Comune di Afragola,
prof. Francesco Russo, Sindaco del Comune di Caivano,
riunitisi per comune intesa nella Sede Municipale di Caivano,

PREMESSO

che in data 22/12/92 il **Comune di Afragola** sottoscrisse la 'scheda di adesione' al progetto della linea AV Roma-Napoli con un accordo - approvato con del. C.C. n. 143/92 - che prevedeva 'l'immediata attivazione di un tavolo di lavoro coordinato dalla Regione Campania per la definizione della stazione Napoli-Porta nell'ambito del Comune di Afragola',

che a seguito del parere negativo del Ministero dell'Ambiente in merito al progetto del nodo di Napoli, l'ITALFERR ha proposto la sede alternativa di Volla per la Stazione Porta,

che Afragola non è stata invitata a concorrere al tavolo di lavoro concordato e che anzi le proposte dell'ITALFERR sono in totale contrasto con l'intesa del 22/12/92,

che il Comune di Afragola in data 14/7/94 ha espresso formale e vibrata protesta, sottolineando fra l'altro che tali fatti impongono una ridiscussione del parere 'condizionato' dato da Afragola,

che il **Comune di Caivano** ha espresso parere negativo (v. del. C.C. n. 12 del 18/12/92 e n. 109 del 23/12/93),

che tale parere negativo è stato motivato oltre che dal rilevante impatto ambientale del progetto, anche dalla convinzione che la Stazione Porta di Afragola fosse concepita come semplice nodo di scambio e non come reale stazione metropolitana a servizio dell'intera Campania,

che tali dubbi hanno trovato piena corrispondenza nelle motivazioni della bocciatura da parte del Ministero dell'Ambiente (v. in particolare pagine da 6 a 9 del DEC/VIA/1684 del 6/8/93) che fra l'altro '**sottolinea l'esigenza di avere due centri di interscambio del traffico: la stazione di Napoli Centrale, a servizio di Napoli città, e la stazione di Afragola, a servizio della città metropolitana di Napoli.**'

CONSIDERATO

che l'ITALFERR, a seguito della bocciatura del progetto del nodo di Napoli, ha provveduto alla rielaborazione del progetto,

che ha analizzato due sedi possibili per la Stazione Porta: 1) Afragola; 2) Volla,
che ha valutato come sede migliore quella di Volla,



COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

—○—
VALUTATO

che per quanto riguarda l'ipotesi progettuale della Stazione Porta a Volla:

- a) La posizione è eccessivamente a ridosso di Napoli centro e in vicinanza della costa; l'accesso su ruota gommata è difficoltoso e richiede il prolungamento della Circonvallazione esterna;
- b) Non è in posizione adatta a ricevere i due collegamenti metropolitani trasversali di cui alle previsioni del Piano Regionale Trasporti (P.R.T.);
- c) L'area è in parte occupata da stabilimenti ed altre strutture;
- d) La linea AV (progetto) e il passante ferroviario a Nord del Vesuvio (progetto), nonché il collegamento diretto Roma-Battipaglia (progetto) corrono su viadotti a vari livelli. La realizzazione del progetto di stazione è difficoltosa, costosa e comporta soluzioni operativamente non funzionali;
- e) L'utente che volesse utilizzare Volla per andare a Roma sarebbe trasportato dal treno AV prima a Napoli in quanto la stazione è prevista sul passante a nord del Vesuvio e non sulla linea Roma-Napoli o Roma-Battipaglia;
- f) E' in completo contrasto con la lettera, lo spirito e le indicazioni del P.R.T.;
- g) Appare quantomeno strano che un soggetto privato (ITALFERR) stravolga in modo così grave e dannoso indicazioni programmatiche del soggetto (la Regione Campania) preposta in via primaria a stabilire tali indicazioni.

che per quanto riguarda l'ipotesi progettuale della Stazione Porta ad Afragola:

- a) La posizione indicata nel progetto (a cavallo dell'Asse Mediano) è baricentrica rispetto alla Pianura Campana ed a tutto il sistema viario regionale;
- b) E' in posizione ottimale per i futuri collegamenti metropolitani previsti dal P.R.T. (prolungamento linea metropolitana 1 Casoria-Afragola-Stazione AV; linea trasversale Qualiano-Giugliano-Caivano-Stazione AV);
- c) Può ricevere facilmente il prolungamento della linea Volla-S. Giorgio della Circumvesuviana;
- d) Le aree interessate dal progetto sono pianeggianti, libere da qualsiasi insediamento e circondate da ulteriori aree libere;
- e) Corrisponde in modo perfetto agli indirizzi del P.R.T.
ciò premesso, considerato e valutato,

ESPRIMONO

il pieno rigetto dell'ipotesi progettuale di ubicazione della Stazione Porta a Volla, la convinzione completa che l'ipotesi progettuale di ubicazione della Stazione Porta ad Afragola sia ottimale per gli interessi dell'intera Area Metropolitana di Napoli, capoluogo compreso,



COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

Inoltre:

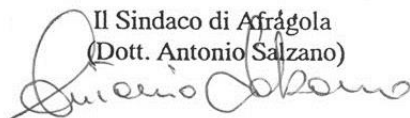
Il Sindaco di Afragola dichiara che qualora l'ipotesi progettuale della Stazione Porta a Volla, o sue modifiche, dovesse risultare il progetto effettivo da realizzare, sottoporà in tempi brevi al Consiglio Comunale di Afragola la proposta di rivedere in termini negativi l'adesione condizionata a suo tempo espressa, attivando nel contempo iniziative di respiro sovracomunale di protesta,

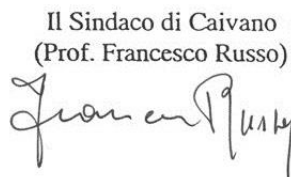
Il Sindaco di Caivano dichiara che nel caso anzidetto proporrà al Consiglio Comunale di Caivano la piena adesione a tutte le iniziative che saranno intraprese dal Comune di Afragola. Dichiara altresì che qualora l'ipotesi progettuale della Stazione Porta ad Afragola dovesse risultare il progetto effettivo da realizzare, ferme restando le riserve a riguardo dell'impatto ambientale e le modifiche necessarie del progetto relative all'impatto ambientale, nonché eventuali provvedimenti compensativi, sottoporà nuovamente la problematica al Consiglio Comunale di Caivano per rivedere in termini positivi il parere a suo tempo espresso.

Si concorda che il presente documento sia trasmesso immediatamente a tutte le Autorità, Enti e Società interessate o coinvolte nella problematica.

Del che è verbale.

Letto, confermato e sottoscritto.

Il Sindaco di Afragola
(Dott. Antonio Salzano)


Il Sindaco di Caivano
(Prof. Francesco Russo)


Caivano, lì 25/10/94



CENTRO STUDI
"LORIS FORTUNA"

Via Palermo, 64 - tel. 869 49.90 - fax 860.10.33 - AFRAGOLA

Afragola, 24.11.1994

20820 1.12.94

Al Presidente Giunta Regione CAMPANIA
Al Presidente Provincia di Napoli
Al PREFETTO della provincia di Napoli
Ai SINDACI di : Afragola, Carvano, Casalnuovo,
Napoli e Volla
Ai candidati Sindaci di: Casoria e Cardito

Oggetto: Stazione Alta Velocità di Afragola

La rapida definizione ed approvazione del progetto rielaborato del "Nodo di Napoli" dell'Alta Velocità, attualmente in fase di istruttoria, è presupposto indispensabile per la regolare apertura dei cantieri sull'intera tratta Roma-Napoli onde poter rispettare i tempi ed i costi di costruzione previsti nei contratti di appalto, già stipulati.

Ogni ulteriore ritardo, potrebbe essere rischioso per il buon fine della stessa "operazione Alta Velocità", almeno per quanto riguarda i nostri interessi campani e meridionali.

L'articolo apparso oggi su LA REPUBBLICA, che si allega in copia, dimostra quanto sia concreto tale rischio, qualora il progetto del "Nodo di Napoli" non fosse approvato sollecitamente, o peggio fosse nuovamente bocciato (come possibile se la Commissione V.I.A. dovesse esprimersi sulla base del progetto FS presentato il 18.7.1994) per l'incapacità di trovare il necessario punto d'equilibrio fra tutti gli interessi particolari che ruotano su tale questione.

Di fronte all'impossibilità di concludere positivamente le procedure di approvazione dei progetti complessivi della tratta Roma-Napoli, la costruttiva concretezza delle regioni del Nord Italia, dopo aver imposto la priorità della LIONE-TORINO rispetto alla Torino-Limano e alla Milano-Bologna (come risulta dall'articolo suddetto), avrà facile gioco, fra poco, ad imporla anche rispetto alla tratta Roma-Napoli. Una deprecabile eventualità che TUTTI abbiamo il dovere di evitare.

Il c.s. "Loris Fortuna", che da anni si batte per la realizzazione della Stazione Alta Velocità "incardinata" ad Afragola, nel sollecitare tutti gli Enti in indirizzo a ricercare sul problema la necessaria unità di intenti, rimette in allegato : 1) il testo della petizione popolare inviata con circa 1400 firme; 2) la nota n.51015/FC avuta in risposta dal Ministero dei Trasporti il 19.10.94; 3) la risposta inviata con R.A. in data 22.11.1994.-

Cordialmente.

Michele Iazzetta



Giunta Regionale della Campania
Area Generale
di Coordinamento Trasporti e Viabilità
Porti, Aeroporti, Demanio Marittimo
L'Assessore



RELAZIONE ALLA GIUNTA REGIONALE DELL'ASSESSORE AI TRASPORTI
E VIABILITA', PORTI, AEROPORTI, DEMANIO MARITTIMO.

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

FERROVIE DELLO STATO

DIRETTRICE NAZIONALE AD ALTA VELOCITA' MILANO-BOLOGNA-FIRENZE-
ROMA-NAPOLI-BATTIPAGLIA.

RELAZIONE AD A.V. ROMA-NAPOLI

Deliberazione di G.R. n.444 del 9/2/1994.

Definizione dell'assetto dei trasporti ferroviari in ordine al
progetto esecutivo della penetrazione urbana di Napoli della li-
nea ad A.V. Roma-Napoli - Nodo di Napoli - Stazione di "Napoli-
Porta" ad Afragola.

Napoli Gennaio 1995

- Giuseppe Gargiulo -

Come e' noto, la Soc.Ferrovie dello Stato e le Societa' di progettazione ad essa collegata, pur conoscendo la realta' documentale della Regione Campania di cui alle deliberazioni citate e del Piano Regionale dei Trasporti approvato con legge regionale n.34 dell'8/9/1993,

nonche' della numerosa corrispondenza attivata dall'Assessorato Regionale ai Trasporti, hanno presentato alla Regione Campania, Assessorato Regionale all'Ecologia, il nuovo progetto della penetrazione urbana di Napoli, del nodo di Napoli e della stazione di Napoli Porta ubicata nell'area di Volla anziche' nell'area di Afragola individuata dal P.R.T. con la legge regionale n.34 dell'8/9/93 e dalle numerose deliberazioni di Giunta Regionale.

La scelta di Volla e' funzionale ai programmi a breve delle F.S., le motivazioni che invece spingono a sostenere la localizzazione ad Afragola vanno ben oltre quelle della semplice ubicazione di una stazione su di una linea ferroviaria, in quanto secondo l'indicazione di tutti essa deve rappresentare un'occasione di sviluppo del Mezzogiorno.

A questa stazione fermeranno tutti i treni diretti al Sud, sia quelli attestati a Napoli che quelli che dovranno proseguire per il Sud senza toccare Napoli, essa sara' destinata ad assumere importanza notevole nel tempo, lasciando alle stazioni esistenti delle F.S. altre funzioni di livello regionale e comprensoriale.

La stazione sull'A.V. ad Afragola avra' il compito di alleggerire il forte congestionamento del nodo ferroviario di Napoli Centrale-Piazza Garibaldi ed avra' il ruolo di razionalizzazione del sistema ferroviario a scala regionale e locale garantendo l'interscambio tra i flussi di viaggiatori a lungo, medio e breve raggio, assicurando un interscambio con tutti i servizi di trasporto. Ciò impone che la stazione dovra' essere attrezzata anche come un vero e proprio terminal-bus a cui si potranno attestare anche i numerosi servizi automobilistici da e per Roma e provenienti dalla Puglia, dal Sud, evitando numerosi transiti di autobus sulla tratta autostradale Napoli-Caserta-Roma.

La stazione dell'A.V. ad Afragola rappresentera' quindi il fulcro del sistema dei trasporti a scala regionale, su di essa dovranno convergere le direttrici provenienti dalle zone interne della Campania, essa deve rappresentare il nodo in cui i flussi di traffico troveranno l'accesso al sistema dell'A.V. che come innanzi rappresentato sara' parte di un'insieme di reti ferroviarie a livello europeo.

La soluzione della stazione di Afragola e' quella che guarda lontano, prevede un impegno finanziario massiccio ma può rappresentare l'occasione per il decollo del sistema ferroviario regionale, che può avere una vera e propria cerniera con una valenza proiettata a scenari futuri. Non si può commettere l'errore degli attestamenti autostradali nella cinta urbana di Napoli che a distanza di poche decine di anni si e' dovuto regredirli fino a Caserta.

./..

1.5.1. PARERE DELLA PROVINCIA DI NAPOLI

L'Amministrazione Provinciale di Napoli con lettera 51234 del 4/11/1994 ha trasmesso uno stralcio dal capitolo sui Trasporti dello studio del Piano Territoriale di Coordinamento (P.T.C.) in corso di formazione, inerente le scelte per la localizzazione della stazione esterna della linea Roma-Napoli ad A.V. nonché il documento dei Comuni di Caivano ed Afragola.

Nel merito della localizzazione della stazione, l'Amministrazione Provinciale di Napoli, in conformita' di quanto gia' precedentemente deciso, dal P.R.T. della Campania, ha ribadito la scelta a favore della soluzione incentrata sulla localizzazione della stazione esterna, in territorio di Afragola, a sud dell'asse mediano Pomigliano-Lago Patria e sui collegamenti ferroviari previsti dal P.R.T.

./..

1.5.2. PARERE DEL COMUNE DI NAPOLI

./..

Per quanto riguarda l'Alta Velocita', l'Amministrazione Comunale di Napoli, pur dichiarandosi favorevole all'ipotesi di una stazione "Porta" non ritenendo la stazione di Napoli Centrale, come unica di arrivo, ha chiesto lo spostamento di tale stazione "Porta", inizialmente prevista ad Afragola, in corrispondenza della intersezione della linea A.V. Roma-Napoli e della linea a Monte del Vesuvio, cioè in una localizzazione che, a parere del Comune di Napoli, avrebbe il vantaggio di rappresentare una stazione di transito per l'A.V. nord-sud ed anche per consentire reali interscambi tra le linee su ferro.

./..

1.5.3. PARERE DEI COMUNI DI AFRAGOLA E DI CAIVANO

Il Comune di Caivano, con lettera n.18151/229/P del 25/10/94, ha trasmesso al Presidente della Giunta Regionale della Campania, la copia del verbale, firmato congiuntamente dai Sindaci del Comune di Caivano e di Afragola, inerente il progetto della linea ferroviaria Alta Velocita' specificatamente alla ubicazione della stazione di "Napoli Porta".

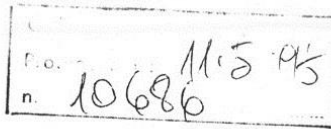
Il Comune di Afragola in data 22/12/1992, sottoscrisse la "scheda di adesione" al progetto della linea A.V. con un accordo che prevedeva l'attivazione di un tavolo di lavoro per la definizione della stazione Napoli Porta nell'ambito del Comune di Afragola.

Il Comune di Caivano espresse in data 23/12/93 parere negativo sul progetto Alta Velocita' motivando tale parere oltre che dal rilevante impatto ambientale del progetto, anche dalla condizione che la Stazione Porta ad Afragola fosse concepita non come semplice nodo di scambio ma come reale stazione metropolitana a servizio dell'intera Campania.

A seguito del parere negativo espresso a suo tempo dal Ministero dell'Ambiente sul nodo di Napoli e successiva rielaborazione del progetto da parte dell'Italfer che ha analizzato le due sedi possibili per la Stazione di Napoli Porta ad Afragola o a Volla, valutando Volla come sede migliore presentando, quindi, il progetto della stazione di Napoli Porta sul territorio di Volla, i Sindaci dei Comuni di Caivano ed Afragola hanno elaborato un documento congiunto in data 25/10/94 nel quale esprimono forti preoccupazioni per quanto riguarda l'ipotesi "Volla" con delle motivazioni che sono ampiamente da ritenersi ammissibili.

In particolare evidenziano, nel citato documento, gli intendimenti dei Sindaci di Afragola e Caivano di sottoporre ai rispettivi Consigli Comunali da un lato, per il Comune di Afragola la revisione, in termini negativi, della adesione a suo tempo espressa al progetto della linea ad A.V. Roma-Napoli nell'ipotesi di realizzazione della stazione di Napoli Porta a Volla e, dall'altro, per il Comune di Caivano, l'impegno a rivedere in termini positivi il parere negativo espresso a suo tempo se dovesse realizzarsi ad Afragola la stazione dell'A.V.

Quanto sopra riportato e' stato rappresentato tra l'altro al Ministero dei Trasporti e al Ministero dell'Ambiente con lettera n.8544/03 del 20/12/1994.



4 MAG. 1995

Giunta Regionale della Campania

Area Generale di Coordinamento

Trasporti e Validità

Attività Amministrative e Tecniche di Comunicazione

Napoli, li

Via Marchese Campodisola, 13 - 80133 Napoli

Prot. n. 427-800/5223/FS.AV./03

Liv. 03 Sc. 01

Ref. nota n. del

Oggetto: Piano Regionale dei Trasporti L.R.8/9/1993

n.34.Linea delle F.S. ad Alta Velocita'
Roma-Napoli:-Progetto della Penetrazione
Urbana di Napoli.Nodo di Napoli.Stazione
sull'A.V. ad Afragola.Quadro di riferi-
mento degli interventi nel settore del
Trasporto Pubblico su ferro.

Alc. 14 - Settore 01

Am U P
Ing. Sangre
17.5.95

All'Amministrazione Provinciale di
NAPOLI

All'Amministrazione Provinciale di
SALERNO

All'Amministrazione Provinciale di
CASERTA

All'Amministrazione Provinciale di
AVELLINO

All'Amministrazione Provinciale di
BENEVENTO

All'Amministrazione Comunale di
NAPOLI

Alla Soc. F.S. S.p.A.
Funzione Relazione Istituzionale
Piazza Croce Rossa
ROMA

Alla Soc.F.S. S.p.A.
Direzione Regionale Trasporto Locale
Via G.Porzio - Centro Direzionale
NAPOLI

All'Area Generale di Coordinamento
Ecologia, Tutela Ambiente e
Disinquinamento, Protezione Civile
Difesa Suolo, Aree Protette
Via A.De Gasperi
NAPOLI

All'Area Generale di Coordinamento
Gestione del Territorio Urbanistica
Piani Paesistici e Parcheggi
Tutela Beni Paesistico-Ambientali
S.Nicola alla Dogana, 9
NAPOLI

All'Area Generale di Coordinamento
Lavori Pubblici Acque e Acquedotti
Edilizia Pubblica
Via A.De Gasperi, 28
NAPOLI

All'Area Generale di Coordinamento
Sviluppo Attivita' Agricoltura
Attivita' Settore Primario
Via Oberdan, 32
NAPOLI ./. .

Alla Gestione Governativa della Ferrovia
Circumvesuviana
C.so Garibaldi

NAPOLI

Alla Gestione Governativa delle Ferrovie
Alifana e Cancellò-Benevento
Piazza Carlo III°

NAPOLI

p.c. All'Area Generale di Coordinamento
Gabinetto del Presidente della
Giunta Regionale
Via S.Lucia, 8

NAPOLI

(rif.80360/GAB del 13/1/1995)

(rif.79484/GAB del 18/1/1995)

Al Comune di

AFRAGOLA

Al Comune di

CAIVANO

Si comunica che la Giunta Regionale con deliberazione n. 1541 del 20/3/1995 ha espresso il proprio parere sui progetti di penetrazione urbana di Napoli della linea ad A.V. Roma-Napoli del nodo ferroviario di Napoli e della stazione della stazione dell'A.V. ad Afragola come di seguito riportato:

REGIONE CAMPANIA

LA GIUNTA REGIONALE

seduta del 20/3/1995

OMISSIS

PROPONE e la Giunta, in conformita' a voti unanimi

DELIBERA

OMISSIS

- di invitare la Soc.Ferrovie dello Stato S.p.A. e le collegate Societa' per la realizzazione della linea ad A.V. Roma-Napoli ad adeguare la progettazione della tratta di penetrazione urbana di Napoli della linea ad A.V. Roma-Napoli del nodo di Napoli e della stazione di "Napoli Porta" ad Afragola con i relativi raccordi ferroviari alle indicazioni del P.R.T. approvato con legge regionale n.34 dell'8/9/1993, della presente e delle richiamate deliberazioni di Giunta Regionale;

OMISSIS

IL SEGRETARIO
(Di Giacomo)

IL PRESIDENTE
(Grasso)

IL COORDINATORE
(dr.ing.Francesco Muti)



COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

Prot. n. 12762

Caivano, 9.6.1995

- AL PRESIDENTE DELLA REGIONE CAMPANIA
On.le Antonio Rastrelli
- ALL'ASSESSORATO REGIONALE AI TRASPORTI
alla c/a del Coordinatore d'Area
ing. Muti

- N A P O L I -

- ALL'AMMINISTRATORE DELEGATO DELLE FF.SS
ing. Lorenzo Necci
- ALLA TAV - S.p.A.
ing. Incalza
- AL PRESIDENTE DELL'IRICAV Uno S.p.A.
ing. Angelo Flores
- ALLA SOCIETA' F.S. S.p.A. - ITF/SIS TAV
ing. Giacchetti, Project Manager

- R O M A -

- AL SINDACO
prof. Pasquale Caccavale

- A F R A G O L A -

OGGETTO: Richiesta di un incontro per superare le motivazioni del parere negativo del Comune di Caivano, ai sensi dell'art.7 della L.385/90, in merito all'attraversamento del territorio comunale da parte della linea ferroviaria AV - Tratta Roma-Napoli.-

Premesso che in data 22.12.1992 a Roma, il Comune di Caivano, rappresentato dal Sindaco pro-tempore, in sede di Conferenza dei Servizi esprime parere negativo (allegato 1), motivando tale parere oltre che con l'esigenza di opportuni accorgimenti, tesi a ridurre l'impatto ambientale anche, e in via pregiudiziale, con la richiesta che fosse prima definita 'la risoluzione delle questioni relative al contesto metropolitano ed in particolare alla definizione del nodo e della Stazione Napoli-Porta di Afragola, problematiche in cui il Comune di Caivano rivendica un ruolo attivo e propositivo';

- che in data 6.8.1993 i dubbi e le critiche mosse dal Comune di Caivano trovarono piena conferma nel 'giudizio interlocutorio negativo' espresso dal Ministero dell'Ambiente (allegato 2), in cui fra l'altro 'si sottolinea: l'esigenza di avere due centri di interscambio del traffico: la stazione di Napoli Centrale, a servizio di Napoli città e la stazione di Afragola, a servizio della città metropolitana di Napoli';



COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

- che in data 4.11.1993 in un incontro a Roma fra rappresentanti della TAV, dell'IRICAV, dell'ITIF e del Comune di Caivano, sotto la presidenza del Sottosegretario ai Trasporti, venivano sottoscritti chiari impegni tesi al rispetto del Piano Regionale Trasporti (P.R.T., L.R. n.34/93) e delle richieste di compartecipazione del Comune di Caivano in merito alla definizione del nodo metropolitano (Allegato 3);
- che le ferrovie dello Stato nel riformulare il progetto, esaminate due possibili alternative per la collocazione della stazione metropolitana, la prima ad Afragola ed in piena conformità con il P.R.T., la seconda a Volla ed in totale difformità con il suddetto P.R.T., pur nel sottolineare la necessità di una modifica del P.R.T. proponevano l'ipotesi di Volla;
- che ciò era in chiaro contrasto con gli impegni di cui all'incontro del 4.11.1993;
- che ciò, inoltre, era in palese contrasto con gli impegni concordati con il Comune di Afragola in sede di Conferenza dei Servizi in data 22.12.1992 (Allegato 4) e che pertanto la condizione per il parere favorevole, formulata dal Comune di Afragola e recepita nella Conferenza dei Servizi, era stata del tutto violata;
- che in data 25.10.1994 i Sindaci pro-tempore di Caivano e di Afragola assumevano una posizione comune di pieno rigetto dell'ipotesi Volla, ribadivano la razionalità e l'utilità dell'ipotesi Afragola e chiedevano il rispetto degli accordi sottoscritti (allegato 5);
- che la proposta delle Ferrovie veniva bocciata dalla Giunta Regionale con del. n.1541 del 20.3.1995 (allegato 6);
- che con tale deliberazione la Giunta Regionale invitava la Soc. Ferrovie dello Stato S.p.A. e le collegate Società per la realizzazione della linea ad A.V. Roma-Napoli ad adeguare la progettazione della tratta di penetrazione urbana di Napoli della linea ad A.V. Roma-Napoli del nodo di Napoli e della stazione di 'Napoli-Porta' ad Afragola con i relativi raccordi ferroviari alle indicazioni del P.R.T., approvato con legge regionale n.34 dell'8.9.1993, della presente e delle richiamate deliberazioni di Giunta Regionale;

CONSIDERATO

che le incertezze progettuali delle Ferrovie dello Stato e la volontà esplicitamente espressa della stessa società di non rispettare gli indirizzi programmatici della Regione Campania, di cui al P.R.T., sono stati e sono di grave ostacolo per la realizzazione di una rete ferroviaria ad alta velocità;



COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

che ciò è di grave danno per l'economia e le finalità del progetto;
che la coerenza e la razionalità della Regione Campania in merito alla problematica trova aperto consenso nel Comune di Caivano;
che ingiustamente qualche giornalista scarsamente informato vorrebbe attribuire responsabilità in merito ai ritardi nella realizzazione della linea AV nell'area napoletana a difficoltà pretestuose create da Enti Locali;

RITENUTO

che il progetto della rete ferroviaria ad AV è di fondamentale importanza per una riorganizzazione dei processi produttivi, per il superamento dello stato di crisi economica e per il rilancio dell'economia nazionale e campana in particolare;
che la visione del Comune di Caivano in merito alla definizione del nodo metropolitano è in sostanziale armonia con quello del superiore Organo Regionale;

SI CHIEDE

un incontro con codesta Onorevole Presidenza per poter meglio definire linee di azione comune tese alla realizzazione della linea ferroviaria AV superando le incertezze e le difficoltà sopra menzionate.

E' chiaramente Sua piena facoltà voler partecipare all'incontro richiesto gli Enti e le Società che riterrà opportuno al fine di un più proficuo esito dei lavori.

Seguirà espresso con relativa documentazione.

Nell'attesa di un Suo riscontro, che ci permettiamo di sollecitare solo per l'estrema importanza dell'argomento, voglia gradire i miei più cortesi saluti.

IL SINDACO DI CAIVANO
(prof. Francesco Russo)

la città del Duemila

di DANIELA D'ANTONIO

NAPOLI 1999: i treni dell'alta velocità arriveranno alla Stazione Centrale. Ai binari compresi tra il 19 e il 22. Vagoni che, a 300 chilometri all'ora, raggiungeranno Roma in un'ora e cinque minuti, Milano in quattro ore e cinque minuti, Torino in quattro ore e cinquantacinque minuti. Velocità di movimento accessibile a tutti: le Ferrovie promettono tariffe accettabili, differenziate in base agli orari.



Il presidente Rastrelli e, in alto, il sindaco Bassolino

***È saltata
l'ipotesi
di tagliare
fuori
la città***

È scongiurata definitivamente, così, l'ipotesi che non prevedeva l'arrivo della Tav nel centro della città, ma in una località dell'hinterland dalla quale sarebbe stato necessario l'uso di un altro mezzo di trasporto. Quella di piazza Garibaldi, però, non sarà l'ultima stazione: la destinazione più a Sud, sarà Battipaglia. Mentre la cosiddetta «Stazione di porta», il luogo nel quale chi deve raggiungere Caserta, Avellino o Benevento dovrà cambiare treno, non è stata ancora determinata. O

almeno non è stata individuata ufficialmente: Ferrovie, Tav, Regione e ministero dei Trasporti si sono concessi novanta giorni per decidere: il presidente dell'Ente di Santa Lucia, Antonio Rastrelli — però — fa sapere che non intende cedere, vuole che questo importante nodo ferroviario sia realizzato ad Afragola, dove il suo consulente più togato, Nicola Pagliara, progetta di realizzare una vera «cittadella» dei trasporti. «Grazie alla quale — spiega l'architetto — si potrà recuperare dal punto di vista urbanistico tutta la zona di Afragola». Alle Ferrovie che preferirebbero fosse costruito a Volla, Rastrelli ricorda: «che sono una società che si attiene alle leggi e alle indicazioni degli enti. Esiste una legge regionale che individua in Afragola il luogo più adatto. E così sarà».

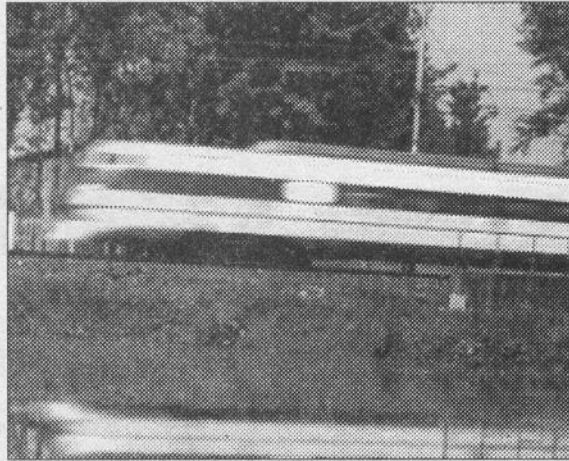
Si vedrà se il governatore riuscirà a piegare il non morbido amministratore delegato della società, Lorenzo Necci. Lo scontro è rimandato a metà agosto. Quello che è certo è che la partita più difficile si è chiusa ieri a Roma con la chiusura della conferenza dei servizi alla quale hanno partecipato Comune, Provincia e Regione. Partita chiusa in modo insolito: al ritorno Comune e Regione hanno organizzato due conferenze stampa. Una a Palazzo San Giacomo e una in via Santa Lucia.

L'accordo è stato sottoscritto da Provincia, Regione e dai sindaci di Afragola, Acerra, Caivano e Casoria

Un protocollo d'intesa per la Tav

CAIVANO - E' stato sottoscritto dalla Provincia, dalla Regione e dai Sindaci di Caivano, Afragola, Casoria ed Acerra un accordo in merito alla linea ferroviaria ad alta velocità ed al sito dove dovrà sorgere la stazione a servizio dell'area metropolitana. L'accordo prevede l'abolizione del viadotto sopra l'Asi di Pascarola-Caivano e la sua sostituzione con un tratto interrato di minore costo e che comporta un impatto ambientale assai ridotto.

L'intesa inoltre prospetta la realizzazione di una metropolitana trasversale leggera che colleghi Frattamaggiore ed Acerra passando per Caivano. Il punto di intersezione fra tale metropolitana e la linea ad alta velocità, nella zona tra Afragola e Casalnuovo e a ridosso dell'Asse Mediano, e il sito proposto per la stazione AV a servizio dell'intera area metropolitana. L'area preposta dalla Regione e dagli altri Enti Locali per la stazione è alternativa a quello ipotizzata dalle



Protocollo d'intesa per la Tav nell'area a Nord di Napoli

Ferrovie dello Stato ma è, d'altra parte, pienamente conforme al Piano Regionale dei Trasporti. Vi è grande attesa a Caivano per una effettiva realizzazione di quanto concordato. Infatti, se fosse realizzato il viadotto progettato dalle Ferrovie un terzo dell'AS sarebbe di fatto annullato con ripercussioni negative sui livelli occupazionali. Sussistono infine gravi

preoccupazioni in merito all'inquinamento acustico e alla rilevante quota di territorio compromesso dall'attraversamento della linea ferroviaria. Al contrario, la realizzazione di una stazione di importanza enorme per tutta la popolazione della Campania in una zona immediatamente vicina è percepita giustamente come una grandissima possibilità di sviluppo

ed un richiamo per investimenti di capitali per tutta l'area circostante. Il Sindaco di Caivano, Francesco Russo, manifesta però le sue preoccupazioni per la posizione del Comune di Napoli a favore della localizzazione della stazione a Volla e proprio per tale motivo i Sindaci firmatari dell'accordo, unitamente ai rappresentanti della Provincia e della Regione, hanno chiesto nella conferenza dei servizi di Roma tenutasi il 18 aprile il rinvio della conferenza dei servizi al 9 maggio al fine di un ulteriore approfondimento della problematica. Il primo cittadino di Caivano ha ribadito in seno alla conferenza delle Ferrovie sia per l'eccessivo impatto ambientale, sia per la proposta di localizzare a Volla la stazione a servizio dell'area metropolitana, peraltro associandosi agli altri Sindaci nella richiesta di rinvio della conferenza allo scopo di poter giungere ad una posizione non antitetica a quella del capoluogo.

Francesco Celiento

Tav, semaforo verde dai sindaci

Ad Afragola il round per la stazione

CAIVANO - Ancora un passo avanti nella realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Velocità, tratta Roma-Napoli. E' stata chiusa - ma con impegni per nuovi appuntamenti - la Conferenza dei Servizi per il nodo di Napoli. La Conferenza si è svolta a Roma, nei locali delle Fs nella Stazione Termini, con la partecipazione dei Presidenti e degli Assessori al ramo della Regione Campania e della Provincia di Napoli e di tutti i sindaci dei Comuni attraversati dalla linea nel tratto terminale, nonché dei rappresentanti dei Ministeri e dei molti mnti e società interessate.

Le decisioni della Conferenza, almeno quelle di maggiore rilevanza, si possono così riassumere. E' stata rinviata ad una successiva riunione la localizzazione della Stazione che dovrà servire l'area metropolitana. L'ipotesi di ubicare la Stazione a Volla-Casalnuovo è stata bocciata. La Regione con un documento sottoscritto anche dalla Provincia e dai Comuni di Napoli, Afragola, Caivano, Acerra, Casoria, Casalnuovo, si è impegnata a definire la sede della Stazione a servizio dell'area metropolitana, coinvolgendo nella decisione tutti gli Enti firmatari. In attuazione di tale decisione le Ferrovie elaboreranno, entro un termine di 90 giorni, il progetto esecutivo della Stazione per sottoporlo all'esame di una nuova conferenza di servizi.

Alla base dell'impegno sottoscritto dalla Regione vi è un accordo

fra i Comuni di Afragola, Caivano, Acerra, Casoria, La Provincia di Napoli e la stessa Regione, che indica Afragola quale sede per la Stazione. Inoltre, in tale accordo è stata sottoscritta l'ipotesi di una linea metropolitana trasversale che da S. Arpino, passando per Frattamaggiore e Caivano vada al sito indicato per la Stazione, prolungandosi poi ad Acerra.

Una ulteriore decisione della Conferenza riguarda specificamente il Comune di Caivano e la sua Asi. Il progetto originario prevede un viadotto di quasi 8 km, di cui metà in provincia di Caserta, nei Comuni di Gricignano e di Orta d'Atella, e l'altra metà in territorio di Caivano. Il treno Av dovrebbe correre a 200 km orari ad un'altezza di oltre 20 metri, vale a dire l'altezza di un palazzo di sei piani. Le vivaci proteste da parte del Comune di Caivano e di Cannata, assessore provinciale all'ambiente, hanno coinvolto anche gli altri Enti firmatari dell'accordo relativo alla localizzazione della Stazione. Con tale esteso supporto Francesco Russo, sindaco di Caivano, ha dato l'assenso al tracciato della linea Av ma non al viadotto ed ha ricevuto l'impegno alla formulazione di un progetto alternativo da parte delle Ferrovie. In effetti, l'alternativa è costituita da un decorso parte in trincea e parte - sotto l'Asi di Caivano - in galleria. Tale ipotesi è già stata formulata e discussa negli incontri che si sono avuti fra le Fs, i Comuni, la Regione e la Provincia. Le Fs manifestano resistenze di

fronte all'idea della galleria adducendo difficoltà di ordine tecnico dovute alla superficialità della falda acquifera. Ma, ha dichiarato il sindaco di Caivano in uno di questi incontri, "il progetto della linea Av Bologna-Firenze è per 73 km in galleria e solo per 5 km in superficie. Perché a nord si progettano - e si realizzeranno - gallerie per decine di chilometri e appena si arriva a sud ciò diventa difficile e impossibile? Gli ingegneri delle Fs che lavorano a nord sono più bravi di quelli che lavorano a sud o è solo una questione di mancanza di volontà?"

Per quanto riguarda i costi l'ipotesi del decorso in trincea e galleria è meno costosa di quella del viadotto il cui costo è di oltre 200 miliardi. Ma, di fronte alle obiezioni di un ingegnere delle Fs il quale faceva rilevare che già una parte dei lavori per il viadotto era in fase di realizzazione a Gricignano e ad Orta di Atella, controbatte polemico Franco Crispino, assessore all'Urbanistica: "Chi ha consigliato alle Fs di iniziare una metà del viadotto quando l'altra metà era apertamente contestata dal Comune che doveva dare il suo assenso? Perché con centinaia di chilometri di linea da realizzare si è iniziato proprio in un punto in cui bisognava aspettare? Comunque i lavori già effettuati sono minimi e vi è a riguardo una documentazione fotografica. La modifica del progetto è possibile e ciò senza un aggravio di costi".

Francesco Celiento

Articolo su *Il Giornale di Napoli* del 12/5/1996.

TRASPORTI. LA SVOLTA

Alta Velocità, siglato l'accordo per lo scalo: ad Afragola il nodo Fs

FRANCO BUONONATO

È CADUTO ogni dubbio, ogni resistenza: la Stazione porta dell'Alta velocità si farà ad Afragola. L'accordo è stato siglato ieri a Roma. Il mega-terminale si chiamerà «Stazione Campania-Afragola». La svolta è venuta dopo oltre un anno di attesa e mille polemiche. Continui i capovolgimenti di fronte sull'ubicazione del mega-scalo. In lizza era anche Volla. Ma alla fine si è deciso per Afragola, che diventerà così un nodo strategico per la mobilità su ferro per tutto il Meridione.

Verranno costruiti parcheggi per auto e bus, svincoli stradali di collegamento con la viabilità regionale, con gli assi Mediano e di Supporto e con Tangenziale e le Autostrade. C'è il finanziamento di tutte le opere.

Nella nuova stazione verranno realizzati quattro binari per la linea veloce, affiancati da due binari della variante della ferrovia Cancelli-Napoli e da due binari della linea Circumvesuviana, proveniente da Volla. Il polo ferroviario a Nord di Napoli sarà destinato a dare impulso allo sviluppo di tutta la zona, attualmente una delle più depresse della regione.

L'accordo di programma è stato firmato dall'assessore ai Trasporti della Regione Campania, Cosimo Izzo, delegato dal presidente Antonio Rastrelli, dal professore Panettoni, consigliere del ministro Burlando, dall'ingegnere Renon, amministratore delegato della Tav, dall'ingegnere Savini Nicci del ministero dei Trasporti, dall'ingegnere Del Principe delle Ferrovie dello Stato e dall'ingegnere Riggio della Motorizzazione civile.

La parte significativa dell'accordo non riguarda soltanto la realizzazione ad Afragola della Stazione dell'Alta Velocità, ma anche l'arrivo di 240 miliardi destinati alla costruzione della variante della Cancelli-Napoli, cui faranno fronte la Tav con 150 miliardi, le Ferrovie dello Stato con 30 ed il ministero dei Trasporti con 50 miliardi. In questo modo verrà garantito il collegamento delle zone

Regione, Governo e tecnici firmano il patto per l'ubicazione del terminal sulla linea ferroviaria che «avvicinerà» Nord e Sud

interne, in particolare di Acerra e Casalnuovo, con Tav e tutto il sistema dell'Alta Velocità.

Stabilite le prossime scadenze. Per il 30 settembre, Tav e Ferrovie, in coordinamento con la Regione, sono impegnate a sviluppare lo studio preliminare della variante. Entro il 30 ottobre, invece, le Ferrovie dello Stato, dovranno produrre lo studio di fattibilità tecnico-economica del collegamento della linea Villa Literno-Aversa-Napoli con il futuro aeroporto di Grazzanise. Previsto anche il raccordo della stessa linea, nel territorio di Casoria, con la Stazione Campania-Afragola.

Le Fs svilupperanno inoltre la fattibilità di un potenziamento e ammodernamento della linea Villa Literno-Napoli. Verranno inserite tre nuove fermate: Casoria-Arpino, Arzano e Sant'Antimo. Questo al fine di consentire la nascita di una sorta di metropolitana regionale. Una risposta, quest'ultima, alla grande richiesta di trasporto su ferro che viene dai centri a Nord di Napoli.

Entro il 30 novembre si verificherà invece la possibilità di utilizzare la vecchia sede della Circumvesuviana come «asse» di penetrazione urbana in Napoli dell'alta velocità. Previsto un nuovo accordo per il completamento della Circum.



Uno dei cantieri per la Tav

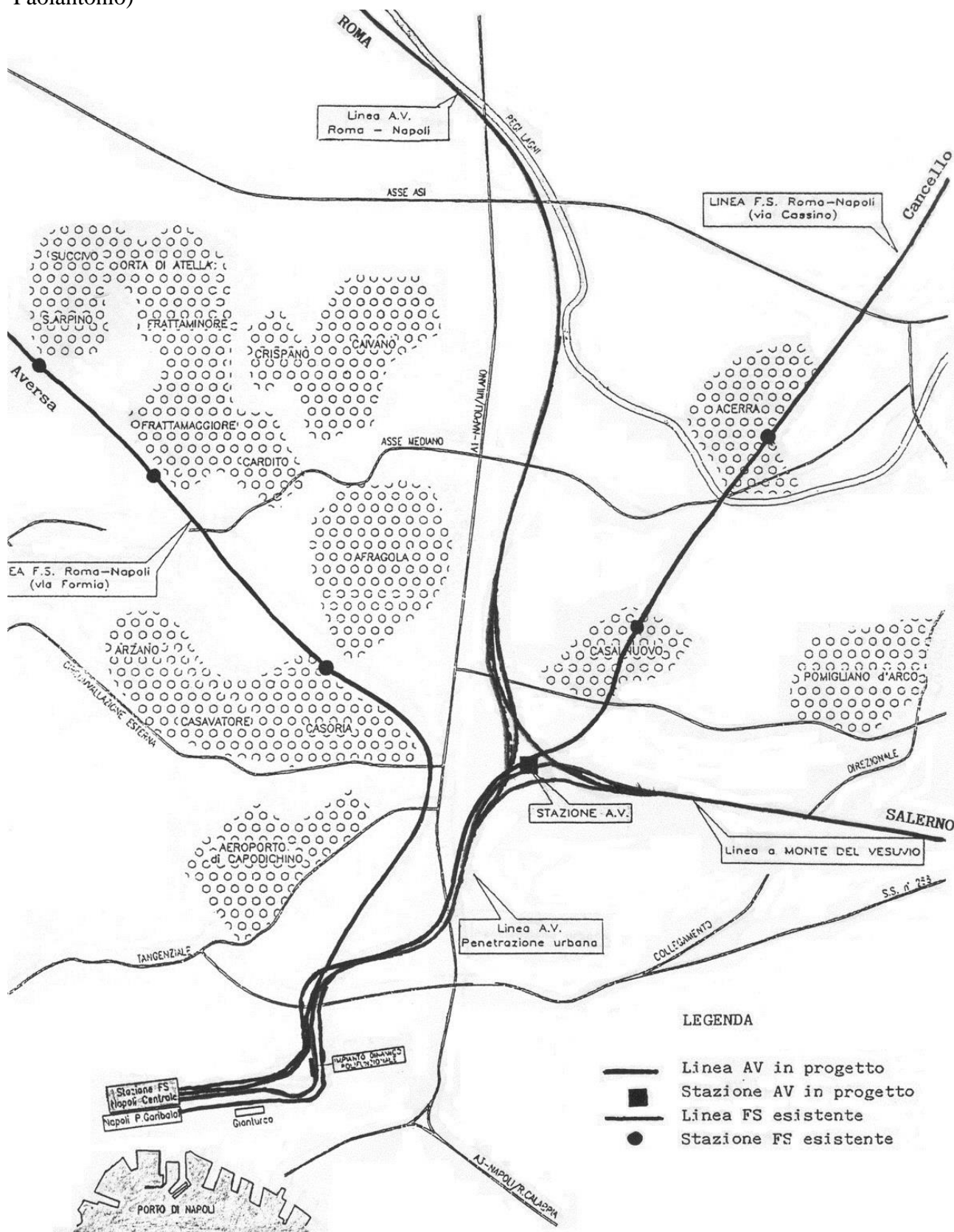
Grande la soddisfazione da parte degli amministratori regionali, sempre convinti, con il presidente Rastrelli in testa, della «soluzione Afragola». «Siamo davvero soddisfatti dell'accordo, che sarà sottoscritto dal presidente Rastrelli ai primi di settembre - dice l'assessore regionale Cosimo Izzo - Sono state soddisfatte tutte le nostre richieste e le proposte avanzate dalla Regione. Debbo sottolineare che tutti i lavori previsti saranno eseguiti contestualmente alla realizzazione della Linea dell'Alta Velocità». Questo significa che la costruzione della Stazione Campania-Afragola avrà tempi certi, senza rinvii.

Nella battaglia per l'Alta Velocità sono scesi in campo tutti i partiti.

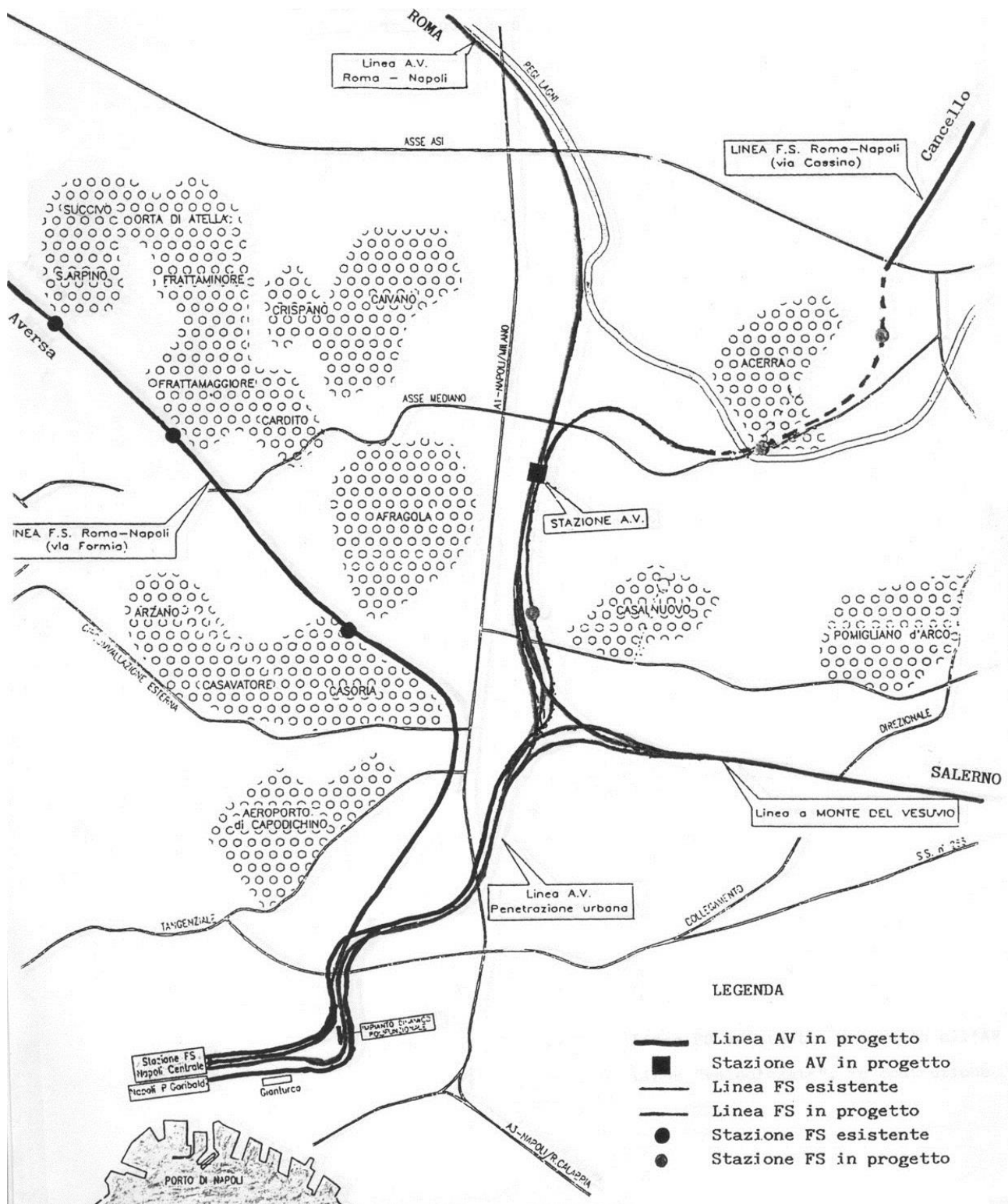
L'ultima presa di posizione, nei giorni scorsi, dei deputati campani della Commissione Trasporti. I parlamentari Domenico Tuccillo (primo firmatario) Giorgio Merlo, Michele Giardiello, Luigi Cesaro e Gianfranco Nappi invitavano a decidere al più presto. Ieri c'è stata la risposta, con la stesura dell'accordo di programma.

Il più sembra quindi fatto. Per la «Stazione Campania-Afragola» non resta ora che vigilare sul rispetto dei modi e dei tempi dell'intesa ed aspettare l'apertura dei cantieri.

Doc. 31 successivo a Conferenza dei Servizi del 30/7/1999 (Documentazione dell'arch. Felice Paolantonio)



Stazione AV di Volla, come approvata dal Parere VIA 145 del 13/6/1995



Stazione "Campania- Afragola" approvata nella Conferenza dei Servizi del 30/7/1999, con il Parere VIA del 29/7/1999 (sostitutivo del Parere VIA del 17/6/1999).

Epilogo (o forse speranzosa premessa per un futuro migliore)

La Stazione TAV di Afragola, uno degli ultimi progetti della grande architetta Zaha Hadid, fu inaugurata in pompa magna il 6/6/2017 dal Presidente del Consiglio Gentiloni con l'intervento di tutte le massime autorità. Ovviamente le azioni a sostegno della realizzazione di tale opera, fra l'altro, da parte del Comune di Caivano e le reiterate azioni di contrasto di altri furono del tutto ignorate nelle celebrazioni.



Inaugurazione ufficiale della Stazione AV di Afragola-Campania (6/6/2017).

Dopo alcune difficoltà tecniche iniziali la Stazione è ora funzionante ma risulta ancora priva dei collegamenti che la renderebbero il cuore pulsante del movimento passeggeri su ferro della Campania.

In particolare:

- 1) Non è ancora realizzato il collegamento con la stazione ferroviaria di Acerra;
- 2) Non è ancora realizzato il collegamento con la Circumvesuviana a partire da Volla;
- 3) È ancora nel limbo delle aspirazioni il collegamento metropolitano con l'aeroporto di Capodichino, peraltro non ancora raggiunto dalla linea 1 della metropolitana;
- 4) È anche nel limbo delle aspirazioni il collegamento metropolitano trasversale (stazione AV-Caivano-Frattamaggiore-Aversa) previsto nei piani regionali. Era previsto – a rimborso dell'impatto ambientale per il Comune di Caivano – lo stanziamento di € 600.000 per lo studio di fattibilità – progettazione di massima di tale metropolitana. La Regione Campania, benché più volte sollecitata dal Comune di Caivano, non ha mai utilizzato tale stanziamento gratuito;
- 5) È stato previsto che la stazione sarà il punto di attestazione della linea AV di collegamento con la Puglia già in fase di progettazione;
- 6) È ancora un obiettivo lontano l'attuazione di una linea TAV per la Calabria, in prosecuzione della linea a monte del Vesuvio che ha il suo punto principale di partenza nella stazione di Afragola. Tale quadro generale è a dir poco sconsolante. Circa trenta anni per la realizzazione di una struttura di vitale importanza per tutta l'area metropolitana sono chiaramente eccessivi. Il fatto poi che la stazione è gravemente menomata nelle sue potenzialità dai ritardi nella progettazione e realizzazione di tutti i necessari collegamenti fa presagire che molti anni ancora dovranno

trascorrere prima che possa esprimere le sue vitali capacità per il progresso di tutta l'area. Come può una Regione, e una Nazione nel suo complesso, svilupparsi efficacemente e competere in un mondo sempre più avanzato, con tali inammissibili ritardi? Ma gli antichi dicevano: *Spes ultima dea*.



Un'immagine degli interni della Stazione.



An aerial photograph of the Shanghai Oriental Sports Center, a large, modern stadium with a distinctive curved, white, ribbed facade. The stadium is surrounded by extensive parking lots filled with cars and green landscaped areas. The surrounding urban environment includes roads and other buildings in the background.

[illegible]

Il quadro dei collegamenti ferroviari previsti per la stazione.

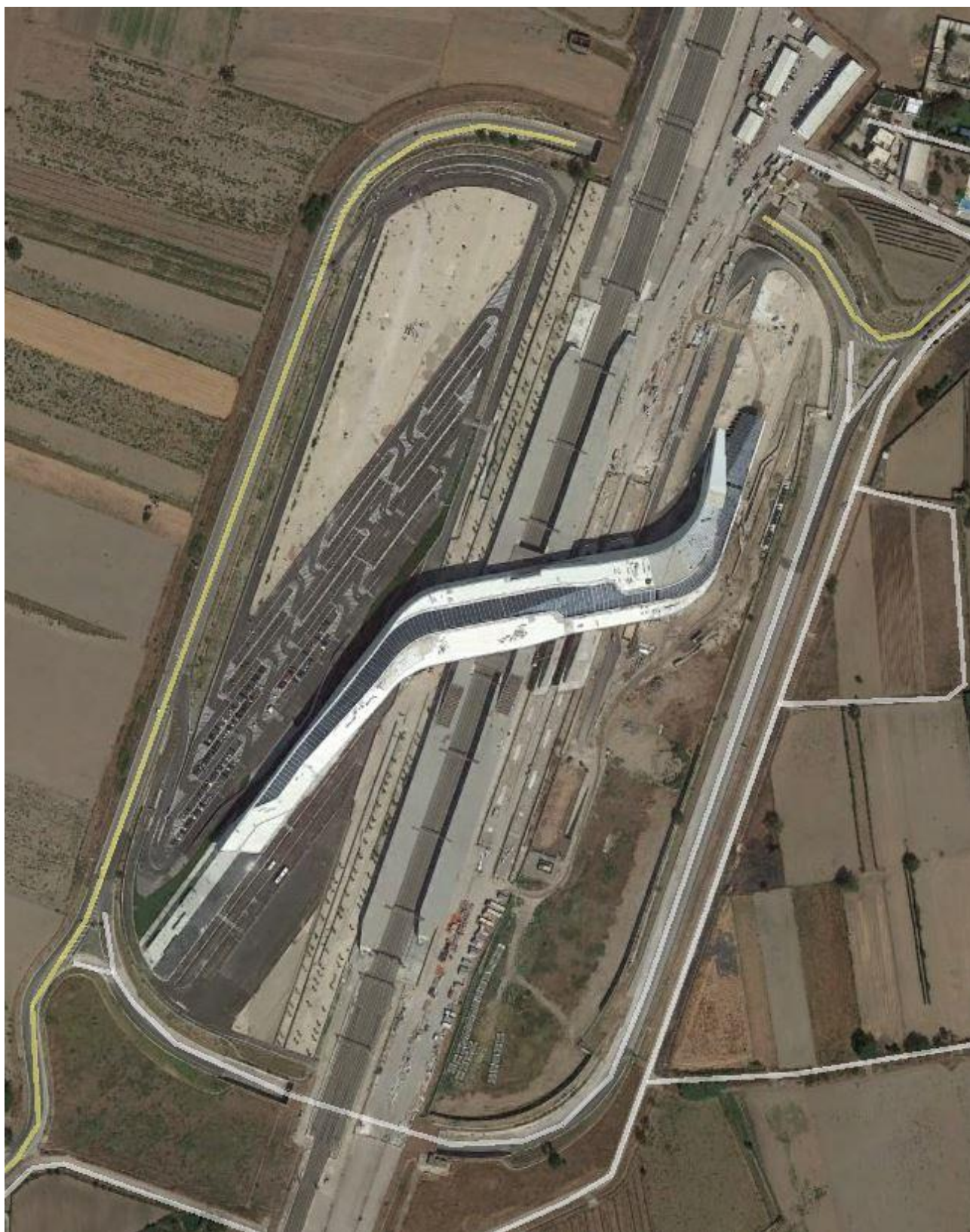


Immagine della Stazione da satellite (24/8/2017).

IL TRAM A CAIVANO

Origini del tram a Caivano

Nello Ronga

Brano da: Nello Ronga, *I Comuni a Nord di Napoli dall'Unità d'Italia alla Repubblica (1860-1946)*, testo in corso di pubblicazione:

“Negli anni '80 dell'Ottocento, con capitali internazionali - prevalentemente belgi e francesi - si iniziò la costruzione dei collegamenti con tram a vapore tra Napoli e la provincia. Dalla zona di piazza Carlo III (Tiro a segno) partivano tre linee tranviarie che percorrevano via Doganella, via Campo di Marte (attuale viale Umberto Maddalena), raggiungevano piazza Capodichino, da dove proseguivano una per S. Pietro a Patierno, Casoria, Afragola, Cardito, Caivano, un'altra per Secondigliano, Melito, Giugliano, Sant'Antimo, Aversa¹, la terza si dirigeva verso Casavatore, Arzano, Grumo e giungeva a Frattamaggiore.

Singolare il caso di Frignano Maggiore dove il sindaco Costantino Magliulo aveva fatto deliberare, verso il 1890, la partecipazione del Comune alla costruzione della tranvia Aversa-Villa Literno. Una parte della popolazione si oppose al progetto e scrisse al prefetto una lettera con minacce esplicite: «Signor prefetto, le teste si sono riscaldate e non danno più ascolto a chicchessia. Se lei non approva la liberazione suddetta, staremo tranquilli, altrimenti ecciteremo quelli più coraggiosi a fare quanto si è progettato. Il tramvai avrà vita per poco, ma a tempo utile, si romperà ogni freno e delle palle di schioppo uccideranno i cavalli e se occorre anche i conduttori. Non vogliamo più consumate le strade dalle ruote dei tranvai - la popolazione ha gambe per camminare. I soldi che vogliono dare alla tranvia, facciano uguale ai più bisognosi». La protesta era fomentata dai carrettieri che in numero consistente gestivano il servizio di trasporto con Napoli, Aversa e i paesi vicini; la costruzione della tranvia avrebbe fatto perdere loro il lavoro. Quando poi nel 1911 effettivamente la tranvia fu costruita fu concordato con la Società di trasporto di dare un lavoro ai carrettieri².

La prima tratta tranviaria che entrò in funzione nel gennaio del 1881 fu la Capodichino-Afragola; seguirono, l'anno dopo, l'Afragola-Caivano, la Capodichino-Aversa; nel 1883 la Melito-Giugliano, la Colonne di Giugliano-Sant'Antimo.

Le condizioni di viaggio sui tram non erano comode, le vetture erano affollatissime e i disagi notevoli, molti passeggeri erano costretti a sostare sulla piattaforma, dove raggiungevano spesso il numero di circa venti persone; frequentemente si viaggiava anche appesi a grappoli al tram; erano frequenti gli incidenti che coinvolgevano sia i passanti, a causa dell'*alta velocità*³ dei tram, sia i viaggiatori, che spesso salivano o scendevano dalle vetture in movimento, finendo sotto le ruote. In pochi mesi vi furono quattordici vittime⁴. Con varie disposizioni, il prefetto, su pressione dei consiglieri provinciali, aveva disposto che la velocità doveva essere ridottissima nei tratti urbani: solo sei km all'ora, inoltre in alcuni tratti il tram doveva procedere a passo d'uomo ed essere preceduto da un tranviere a piedi. Ma nonostante i numerosi incidenti, il nuovo mezzo di trasporto riscuoteva molto successo tra il pubblico, anche se la concorrenza con i vecchi mezzi, carri e carrozzelle, era altissima. Infatti i prezzi di questi vecchi mezzi di trasporto erano bassissimi e i

¹ Il sindaco di Casal di Principe, Tommaso Cantelmi, tra la fine degli anni '70 e i primi dell'80 stipulò un accordo con una Società dei Tramwais per la costruzione del tronco Aversa-Casal di Principe, anche se poi la realizzazione dell'opera fu rimandata di molti anni; cfr. Leopoldo Santagata, *Casal di Principe e Frignano Maggiore, due comuni dell'Agro aversano*, Napoli 1987, p. 68.

² *Archivio di Stato Caserta, Gabinetto Prefettizio*, v. 5. Riportata in Leopoldo Santagata, *Casal di Principe* ..., *op. cit.*, pp. 181-182.

³ Nei primi tempi la velocità massima non superava i 15 km all'ora.

⁴ Un primo incidente grave si ebbe nel settembre dell'83 quando un tram a vapore partito da Secondigliano giunto presso il cimitero di S. Maria del Pianto aumentò la velocità in modo indescrivibile tra le grida di disperazione dei piaggiatori fino a schiantarsi sotto il ponte dell'Arenaccia provocando 4 morti ed oltre 20 feriti; cfr. Roma del 30 settembre, riportato da Silvio De Majo, *Dal vapore al metano*, Napoli 2006, p. 34.

tempi di percorrenza non molto diversi da quelli dei tram. Ciò nonostante, una parte degli abitanti, provenienti dai Comuni della provincia, che lavoravano a Napoli, trovava più conveniente economicamente restare in città e tornare a casa solo nel fine settimana; il costo per pernottare in una fetida locanda era di 15-20 centesimi. I tram avevano vetture di prima, seconda e terza classe. La popolazione servita dalle due linee (Napoli-Caivano e Napoli-Aversa), nel 1881, era di oltre 110.000 residenti. Il tempo di percorrenza del tratto Napoli-Caivano, ad esempio, era di circa un'ora e venti, un'ora e trenta. Le corse giornaliere avevano intervalli di un'ora e mezzo anche sulla tratta Napoli-Aversa, con inizio corse da Caivano e Aversa alle ore cinque, cinque e quarantacinque e l'ultima intorno alle diciassette. Da Napoli la prima corsa partiva intorno alle sette e l'ultima poco dopo le 19. Il prezzo dei biglietti variava a seconda la lunghezza del percorso, oscillava tra i 15 e i 65 centesimi per la prima classe e tra i 10 e 45 centesimi per la seconda classe e tra i 10 e i 25 per la terza classe sulla linea Napoli-Caivano; sulla Napoli-Aversa i biglietti della prima classe oscillavano tra i 15 e i 75 centesimi, quelli della seconda tra i 10 e i 55 e della terza tra i 10 e i 35 centesimi. Ritardi si registrarono nella costruzione di alcune linee tranviarie. Quella Napoli-Casalnuovo-Acerra era ancora in costruzione nel 1914 e se ne prevedeva il completamento l'anno successivo. A una interrogazione dell'onorevole Enrico De Nicola, il sottosegretario di Stato per i Lavori pubblici, on. Visocchi, rispondeva che il ritardo era dovuto in gran parte alla maggiore spesa d'impianto essendo stata ampliata la stazione di Napoli, agli scioperi del personale e alle difficoltà dell'impresa di procurarsi i maggiori mezzi occorrenti nella crisi finanziaria che era in corso⁵. I nuovi mezzi di trasporto, nonostante tutto, si affermarono nel giro di pochi anni, infatti i viaggiatori delle tre linee tranviarie passarono da 1.499.636 all'anno nel 1895 a 2.185.136 nel 1897 a 2.876.535 nel 1900⁶. Chiaramente anche il numero delle corse aumentò, così come il numero delle vetture. Tra il 1899 e il 1902 cambiò radicalmente il sistema di trazione passando dal vapore all'elettricità.”

⁵ *Atti parlamentari*, tornata del 28 giugno 1914.

⁶ Silvio de Majo, *Dal vapore, op. cit.*, p. 54.

Caivano e le tranvie della *Société anonyme des tramways provinciaux de Naples*

Giacinto Libertini

Le tranvie che servivano buona parte della zona a nord di Napoli, fra cui Caivano, sono ampiamente e magnificamente discusse in due ottime pubblicazioni ricche di documentazione e immagini:

- la prima, a cura di Silvio de Majo, offerta al Lettore nel 2006 dalla CTP (Compagnia Trasporti Pubblici) di Napoli, che è erede delle Linee a suo tempo costituite e gestite fino al 1961 dalla *Société anonyme des tramways provinciaux de Naples* (S.A.T.P.) [Silvio de Majo, *Dal vapore al metano. Centoventicinque anni di storia della CTP. 1881-2006*. Colonnese Editore, Napoli, 2006, in occasione del 125° anniversario della CTP (Compagnia Trasporti Pubblici) – Napoli. Copia fornita da Raffaele Del Gaudio, già dirigente della CTP.];

- la seconda, ottimamente documentata e illustrata, pubblicata nel 2010, con autori Andrea Cozzolino e Antonio Gamboni [*Napoli: i tram per la Provincia*. Rolando Editore, Napoli, 2010.].

Queste due opere, che si consiglia caldamente di consultare per chi è interessato alla tematica, accendono l'interesse per i tram che è ancora presente a Caivano e negli altri Comuni a suo tempo serviti nella zona a nord di Napoli fra Caivano e Aversa. I ricordi a riguardo dei tram sono però sempre più evanescenti nella memoria di chi con più anni ancora li ha, mentre l'argomento è un qualcosa di misterioso per quelli che non hanno mai utilizzato un tram o hanno solo viste le rotaie quando erano inattive ma ancora permanenti in tanti luoghi.

Quando degli studi sono ben fatti oltre a ravvivare o far nascere l'attenzione sulla materia esposta, di regola suscitano nuovi doverosi interrogativi e il desiderio di conoscere altre notizie e dettagli a riguardo.

In particolare, fra l'altro, appariva necessario chiarire con maggiore precisione il percorso esatto delle linee tranviarie a suo tempo create dalla SATP e le modalità di incrocio con la ferrovia Napoli-Foggia e con la ferrovia Alifana.

Nella successiva esposizione gli aspetti ampiamente discussi nelle opere anzidette saranno ricordati per sommi capi, rimandando a tali opere per chi desidera maggiori informazioni, mentre l'attenzione sarà focalizzata su alcuni argomenti che suscitavano maggiore curiosità o che necessitavano di precisazioni.

1. Prima del tram

Nel periodo antecedente alla costruzione delle linee tranviarie, per i trasporti si utilizzavano mezzi che erano la trasformazione di veicoli già usati nei secoli precedenti. Fra questi ricordiamo:

- i calessi, veicoli aperti per due persone trainati da un cavallo (Fig. 1);
- i corricoli o sciaraballi, praticamente carretti che trasportavano molte persone sedute su panche o spesso in posizioni precarie (Fig. 2). Poteva anche essere un calesse più grosso adattato a portare molte persone (Fig. 3). Era il tipo di veicolo più usato dalle persone con ridotta disponibilità economica;
- le carrozze, veicoli per lo più chiusi per trasportare 2, 4 o più persone oltre al cocchiere. Erano usate dalle persone più facoltose o di ceto maggiore;
- gli omnibus, carrozze più grosse ad uso pubblico e che trasportavano più persone (Fig. 4);
- i tram a cavalli, in pratica un omnibus che correva su rotaie per ridurre l'attrito (Figg. 5 e 6).

Inoltre, nell'Ottocento nacquero e si diffusero sempre più i treni e le linee ferroviarie. La zona a nord di Napoli era attraversata dalla ferrovia Napoli-Foggia (Napoli-Aversa-Caserta-Benevento-Foggia) mentre risale al 1928 la nascita della cosiddetta direttissima Napoli-Roma (Napoli-Aversa-Villa Literno-Formia-Roma). La ferrovia Alifana (Napoli-Aversa-Santa Maria Capua Vetere-Caiazzo-Piedimonte d'Alife⁷), a scartamento ridotto, fu costruita altresì nel 1913-1914.

⁷ Dal 1974 Piedimonte Matese.

Nell'ambito del crescente successo dei treni, i tram a cavalli costituivano in effetti un tentativo di costruire in ambiti urbani delle piccole linee di tipo ferroviario che utilizzavano la tradizionale trazione mediante cavalli. Dopo un breve periodo di transizione, analogamente ai treni, si passò ad utilizzare come trazione i motori a vapore facendo nascere i tram a vapore. Essi erano costituiti da una vettura motrice (vaporiera o locomotiva), dove vi era il motore a vapore, e da una o più vetture trainate (dette rimorchiate) dove vi erano i passeggeri. Però, considerati i forti e maleodoranti fumi emessi dalle vaporiere, in ambito urbano spesso si continuarono a utilizzare i tram a cavalli. Per un altro motivo, vale a dire per il minore costo, per molto tempo, specialmente da parte di chi aveva minore disponibilità economica, continuarono a essere usati i corricoli o sciaraballi nonostante la loro scomodità, minore velocità, e a volte pericolosità.



Figura 1 - Un calesse.



Figura 2 - Uno sciaraballo (dal francese *char-à-bancs*, carro con panchine).



Figura 3 - Un corricolo (forse da *carrucula* diminutivo del latino *carruca*, carrozza).



Figura 4 - Un dipinto del 1854 in cui si vede via Toledo, all'angolo con via Sant'Anna dei Lombardi. Al centro un omnibus (dal francese *voiture omnibus*, ovvero vettura/carrozza per tutti).

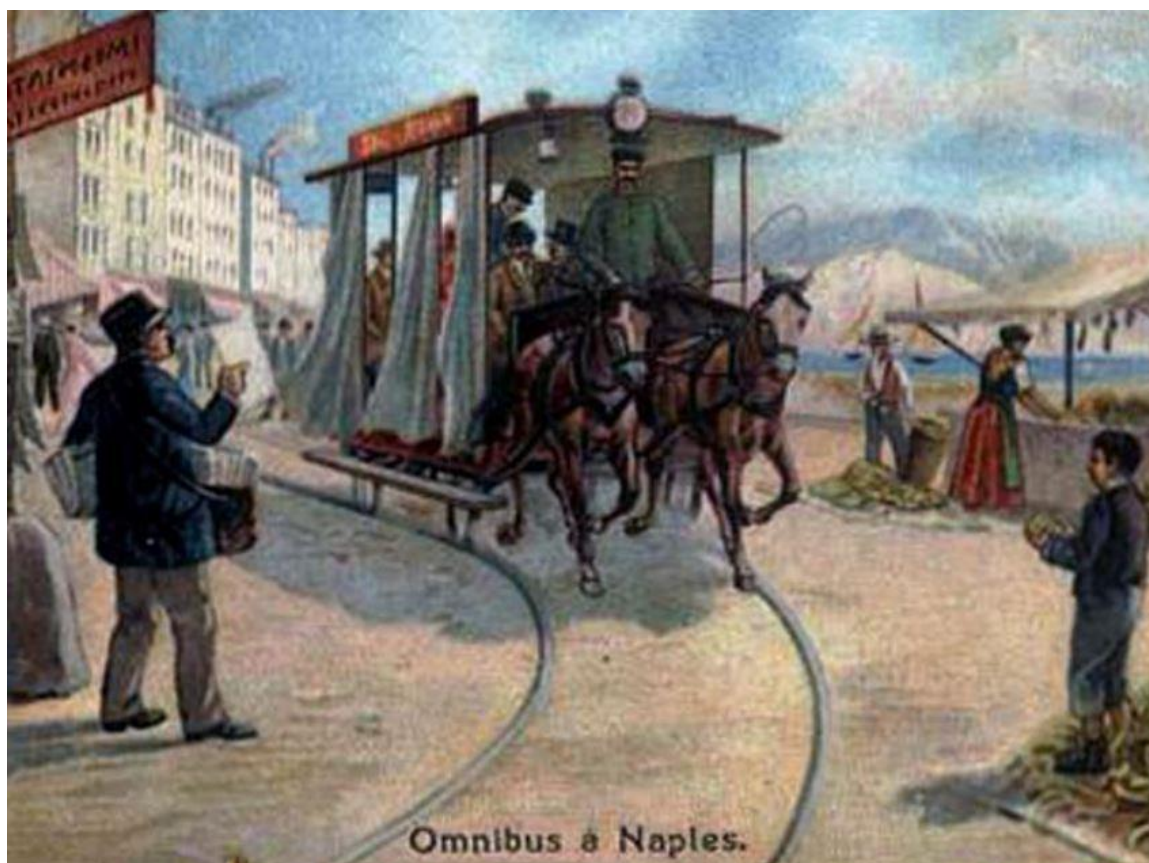


Figura 5 - Omnibus su rotaie a Napoli.



Figura 6 - Tram a cavallo.

2. I tram a vapore a nord di Napoli

In Italia, nella seconda metà dell'Ottocento, le linee tranviarie (Tramways) si diffusero rapidamente mediante l'intervento, il know-how e i capitali di società straniere, in particolare del Belgio. In effetti, in Italia, nel periodo fra il 1875 e il 1900 furono attivate ben 3.303 km di linee tranviarie a vapore⁸ (Figg. 7-9).

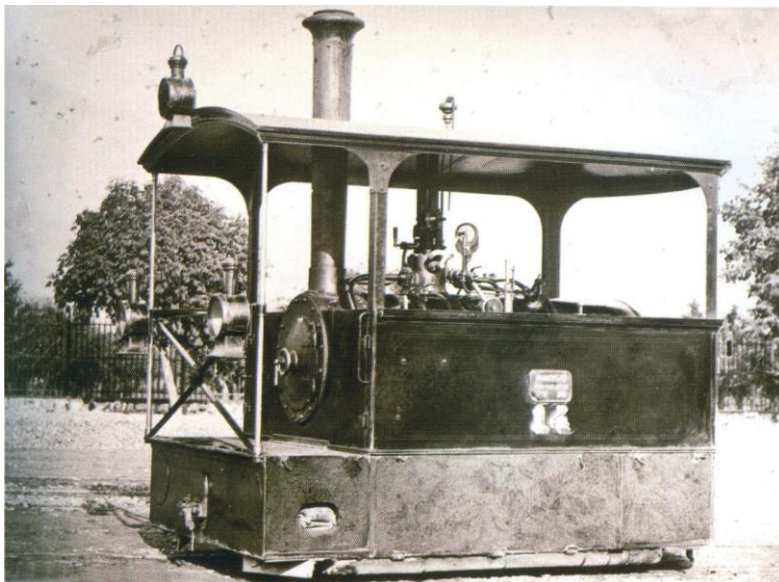


Figura 7 - Tram a vapore motrice Krauss.



Figura 8 -Tram a vapore a piazza Mazzini, proveniente da corso Vittorio Emanuele (collezione Bevere).

⁸ Tabella 1.1. in de Majo, *op. cit.*

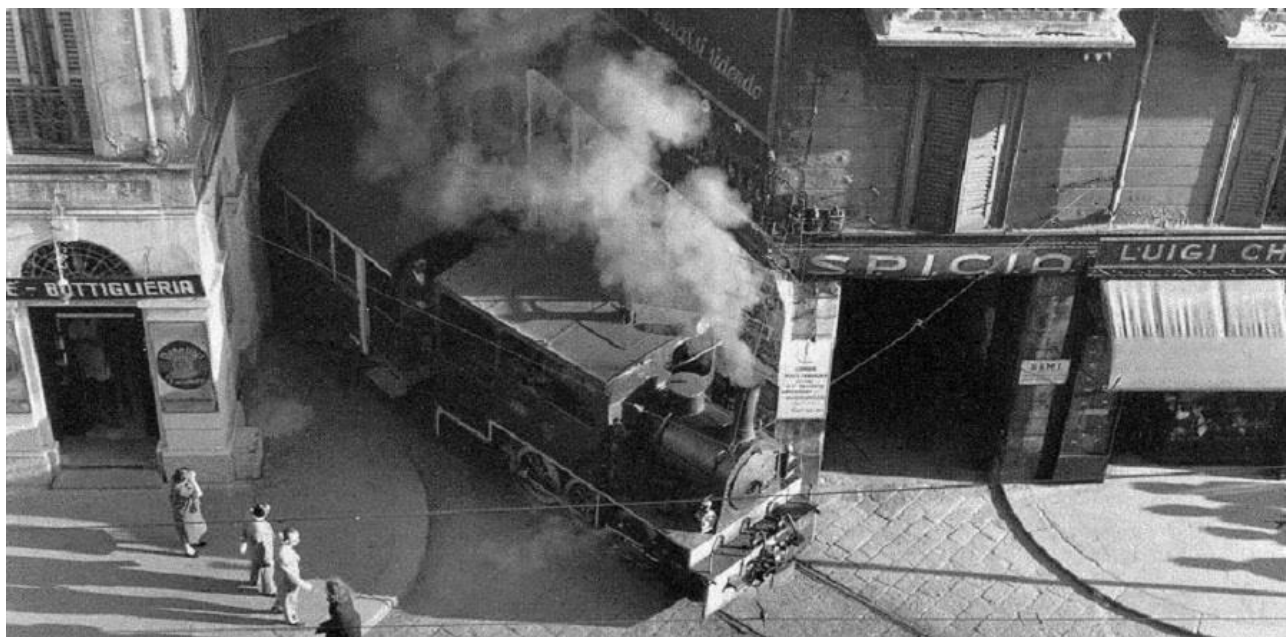


Figura 9 - Tram a vapore a Milano.

Nella zona a nord di Napoli, nel poligono fra Napoli, Afragola, Caivano, Aversa e Giugliano, fu particolarmente attivo Édouard Otlet (1842-1907), un dinamico banchiere belga (Fig. 10).



Figura 10 - Il belga Édouard Otlet, banchiere e poi politico belga, fu il fondatore, l'organizzatore e l'animatore di molte società operanti nel campo delle linee tranviarie in varie zone d'Europa fra cui l'Italia. Nonostante le sue molteplici azioni nella zona di Napoli, fra cui la fondazione della SATP, e le cure che diede per molti anni a tale società, secondo de Majo (*op. cit.*), non visitò mai Napoli o i suoi dintorni e operò sempre mediante deleghe a familiari e soci.

Con un decreto ministeriale del 23 settembre 1880, Otlet ottenne la concessione per la costruzione di una linea tranviaria da Napoli a Caivano. Fra il 1880 e il 1881, Otlet (qui, come sempre, mediante delegati) stipulò i contratti con i Comuni interessati da tale linea (Casoria 31 luglio 1880, Cardito e Caivano 9 marzo 1881, Afragola 14 aprile 1881). Già prima della stipula del contratto con il Comune di Afragola, in data 22 gennaio 1881, fu inaugurata la tratta Capodichino-Afragola, primo troncone di quella che sarà la Linea 1 - Napoli-Caivano.

Il 23 gennaio 1881, Otlet ottenne dal Consiglio Provinciale di Napoli le deliberazioni relative alla costruzione e gestione di varie linee tranviarie e l'11 giugno 1881 fondò a Bruxelles la *Société*

anonyme des tramways à vapeur de Naples. A questa società per azioni, in cui principali azionisti erano lo stesso Otlet e componenti della sua famiglia, Otlet cedette la tratta tranviaria già costruita e i diritti di concessione di cui era in possesso, in particolare quelli relativi al completamento della linea Napoli-Caivano.

Il 15 gennaio 1882 fu inaugurata la tratta Afragola-Caivano. Nella stessa data il capolinea fu spostato da Capodichino a largo Tiro a Segno⁹ (attuale largo Nando Cilenti), prossimo a piazza Carlo III. Successivamente il capolinea della Linea 1 fu spostato in via Arenaccia e nel 1886 infine fu attivato il capolinea nello slargo davanti Porta Capuana.

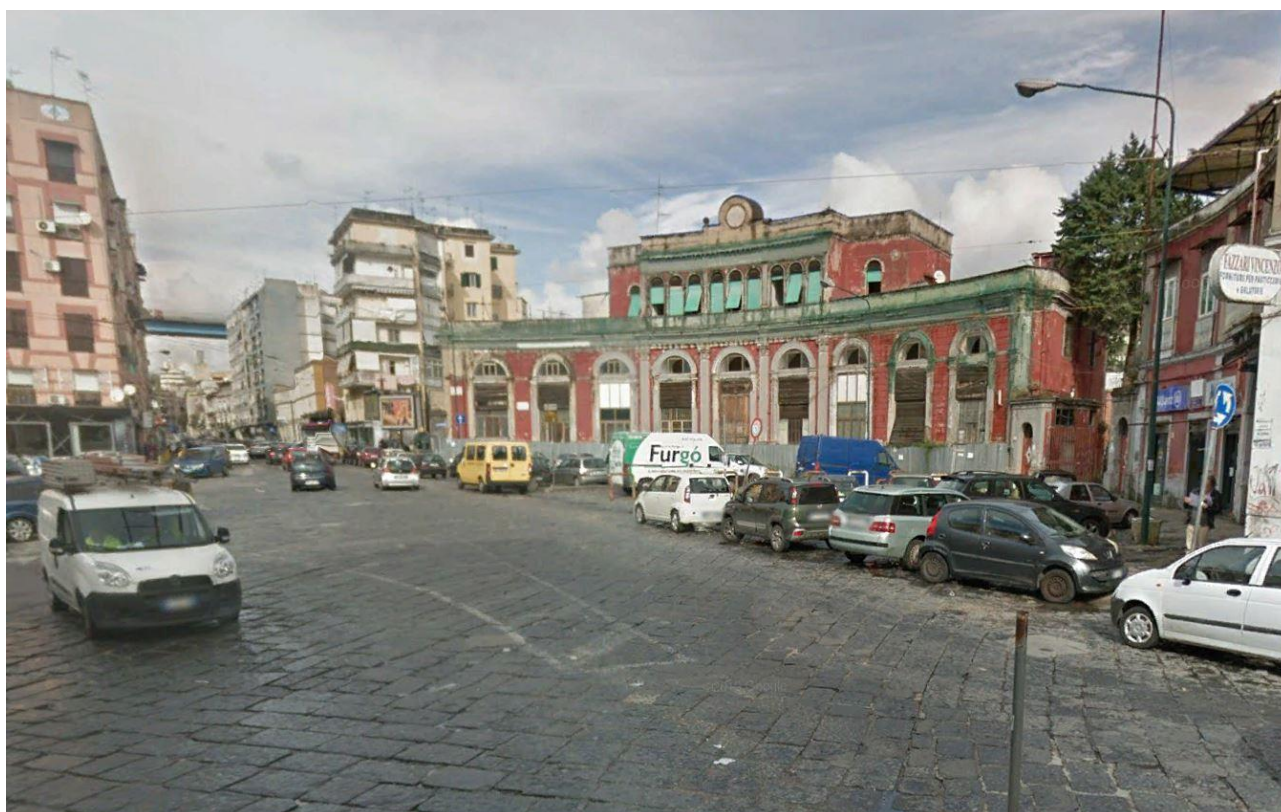


Figura 11 – Largo Tiro a Segno, oggi Largo Nando Cilenti, in una foto moderna.

Nel frattempo, nel 1984, per una riorganizzazione aziendale dovuta a vari motivi¹⁰, la *Société anonyme des tramways à vapeur de Naples* fu sciolta il 26 novembre 1884 e nella stessa data fu fondata la *Société anonyme des tramways provinciaux de Naples* (S.A.T.P.) a cui furono trasmessi i beni e i diritti della società sciolta.

Sono riportate da de Majo (*op. cit.*) le seguenti date di inaugurazione:

- 22 gennaio 1881, Capodichino-Afragola (Linea 1 - Napoli-Caivano);
- 15 gennaio 1882, Afragola-Caivano (Linea 1 - Napoli-Caivano);
- stessa data, Largo Tiro a segno-Capodichino (tratto in comune delle Linee 1 e 2);
- 6 luglio 1882, Capodichino-Secondigliano (Linea 2 - Napoli-Aversa);
- 21 gennaio 1883, Secondigliano-Melito-Colonne di Giugliano (Linea 2 - Napoli-Aversa);
- stessa data, Colonne di Giugliano-Giugliano (diramazione della Linea 2 - Napoli-Aversa);

⁹ L'edificio per un breve periodo del 1906 fu sede della Società Italiana Automobili Darracq che si trasferì nello stesso anno a Milano assumendo il nome di Anonima Lombarda Fabbrica di Automobili (ovvero la ben nota ALFA). L'edificio divenne poi sede del Tiro a Segno Nazionale per poi diventare Caserma dei Vigili del Fuoco (Cozzolino e Gamboni, *op. cit.*).

¹⁰ Si vedano i dettagli riportati in de Majo, *op. cit.*

--- 17 settembre 1883, Ponte Arenaccia-Largo Tiro a Segno (tratto in comune delle Linee 1 e 2);
 --- 21 ottobre 1883, Colonne di Giugliano-Sant'Antimo-Aversa (Linea 2 - Napoli-Aversa);
 --- stessa data, Aversa porta Napoli-Aversa stazione (idem) km 0,970¹¹;
 --- 21 settembre 1886, Porta Capuana-Ponte Arenaccia (tratto in comune delle Linee 1 e 2);
 --- settembre 1889, Secondigliano-Melito su strada provinciale (Napoli-Aversa) km 3,521 (in sostituzione di precedente percorso su strade comunali)¹².

In breve, nel 1889 erano completate la Linea 1 - Napoli-Caivano e la Linea 2 - Napoli-Aversa (con le diramazioni per Giugliano e per Sant'Antimo). Queste linee erano a vapore come del resto le altre linee tranviarie esistenti all'epoca.

Negli stessi anni, nella città di Napoli il servizio tranviario avveniva mediante tram a cavalli, gestiti dalla *Société anonyme des tramways napolitains* (SATN), l'antenata dell'ATAN, che gestiva anche delle linee con tram a vapore verso Pozzuoli, Portici e Torre del Greco. Inoltre dal 1887 operava un'altra società, la *Société anonyme de Tramways du Nord de Naples* (Tramvia del Nord), poi fallita nel 1893 con successivo trasferimento delle linee, nel 1896, alla *Société anonyme belge des tramways* (SABT, Società Anonima delle Tramvie di Capodimonte). Tale società gestiva le linee tranviarie a vapore che collegavano Napoli centro con Capodimonte, Miano, e Marano, con ramificazioni per Mugnano, Villaricca, Giugliano, Secondigliano e Piscinola. Un'altra società, la *Compagnie Générale des Chemins de fer Secondaires*, fondata nel 1880 con capitali belgi e tedeschi, controllava in Italia varie linee tranviarie e, nella nostra zona, la ferrovia complementare Napoli-Nola-Baiano.

3. Il passaggio alla trazione elettrica

Il passaggio dalla trazione a vapore a quella elettrica fu assai graduale in Italia. Nel 1895 vi sono i primi 30 km di tram a trazione elettrica. Nel 1901 diventano 434 km contro 3043 km di tram a vapore, e nel 1907 salgono a 844 km contro 3106 km di tram a vapore. Solo nel 1933 i km di linee elettrificate supereranno quelli delle linee ancora a vapore (1.764 km contro 1.507 km, a cui bisogna aggiungere 397 km di linee "motorizzate"), e per molte linee si avrà il passaggio diretto dalle linee con tram a vapore alle linee su ruota gommata¹³.

Per le linee gestite dalla SATP il passaggio fu abbastanza precoce e fu completato assai prima del successivo avvento delle linee su ruota gommata.

Nel 1898 la SATP passò sotto il controllo della *Société Financière de Transports et d'Enterprise Industrielles* (Sofina), un'altra società belga ma con capitali in larga parte tedeschi. Nell'anno successivo si aggiunse fra i principali azionisti la società elettrica berlinese *Gesellschaft für Elektrische Unternehmungen* (Gesfürel), che era strategica per i progetti di elettrificazione delle linee¹⁴. Infatti già dal 1897-1898 la SATP aveva stipulato apposite convenzioni con il Municipio di Napoli, la Provincia di Napoli e la Provincia di Terra di Lavoro per l'elettrificazione delle linee¹⁵.

Con notizie riportate da Cozzolino e Gamboni (*op. cit.*), abbiamo le seguenti date:

--- L'elettrificazione della Linea 2 - Napoli-Aversa, unitamente alla diramazione per Giugliano, fu resa operativa il 5 maggio 1901;
 --- La diramazione per Sant'Antimo (precedente tracciato della Napoli-Aversa) fu inaugurata con trazione elettrica il 20 dicembre 1902;
 --- L'inaugurazione della Linea 1 - Napoli-Caivano a trazione elettrica fu effettuata il 20 dicembre 1902;

¹¹ In altra parte viene detto che la Linea 2 proseguiva per via Magenta e poi ivi terminava. Forse in un primo tempo il percorso in Aversa proseguiva per via Roma, via Cavour, via Diaz, via Fermi (sede della stazione di Aversa fino al 1928). Non vi sono altre notizie a riguardo di questa tratta.

¹² E' difficile immaginare quale fosse il precedente percorso su vie comunali fra Secondigliano e Melito.

¹³ Notizie da de Majo, *op. cit.*, in particolare la Tabella 3.9.

¹⁴ De Majo, *op. cit.*

¹⁵ Cozzolino e Gamboni, *op. cit.*

Tabella 1 - Prezzi dei biglietti (in centesimi) nel 1886 e nel 1911 (dalla Tabella 2.6 di de Majo, *op. cit.*)

Classe	Napoli-Aversa		Napoli-Caivano		Napoli-Frattamaggiore
	1886	1911	1886	1911	1911
Prima	75	70	65	65	65
Seconda	55	45	45	40	40
Terza	35	30	25	30	25

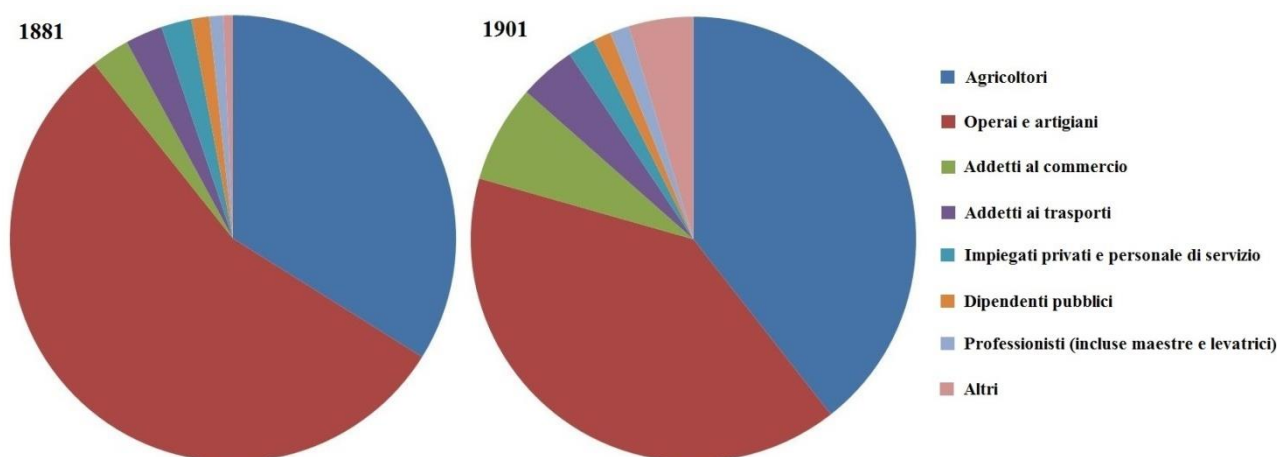


Figura 13 - Ripartizione sociale (in %) del circondario di Casoria nel 1881 e nel 1901.

Tabella 2 - Ripartizione sociale del circondario di Casoria nel 1881 e nel 1901 (dalla Tabella 1.9 di de Majo, *op. cit.*)

Classi sociali	1881		1901		Variazione
	Numero	%	Numero	%	%
Agricultori	27.141	33,9	29.902	39,4	+10,2
Operai e artigiani	44.322	55,4	30.362	40,0	-31,5
Di cui tessili	(26.119)		(10.416)		
(di cui donne)	(23.076)		(8.688)		
Addetti al commercio	2.283	2,8	5.374	7,1	+135,4
Addetti ai trasporti	2.160	2,7	3.144	4,1	+45,6
Impiegati privati e personale di servizio	1.734	2,2	1.507	2,0	-13,1
Dipendenti pubblici	1.008	1,3	978	1,3	-3,0
Professionisti (incluse maestre e levatrici)	785	1,0	1.049	1,4	+33,6
Altri	570	0,7	3.574	4,7	+527,0
Totale popolazione attiva	80.003	100	75.896	100	-5,1
Totale popolazione del circondario	138.179		165.199		+19,6

5. La rete SATP nel suo complesso

Nel momento del suo massimo sviluppo, la rete SATP comprendeva tre Linee principali (1 – Napoli-Caivano; 2 – Napoli-Aversa; 3 – Napoli-Frattamaggiore), con tre diramazioni (definite per semplicità: 4 - Colonne di Giugliano-Giugliano; 5 - Colonne di Giugliano-Sant’Antimo-località Cappelluccia; 6 - Grumo Nevano-Casandrino), e un’ulteriore Linea principale aperta nel 1912 (7 - Aversa-Albanova).

I numeri attribuiti alle Linee sono utili per una loro migliore identificazione e non operano distinzioni fra le Linee vere e proprie (1, 2, 3 e 7), le due diramazioni della Linea 2 (4 e 5) e l’unica diramazione della Linea 3 (6).

La Tabella 3 riporta le caratteristiche principali di queste Linee. I dati per le Linee 1-5 sono ricavati dalle relative schede tecniche presenti in de Majo (*op. cit.*). I dati (incompleti) per le Linee 6 e 7 sono tratti da notizie varie presenti in de Majo (*op. cit.*) e Cozzolino e Gamboni (*op. cit.*) o per osservazione diretta dei tracciati tranviari.

Tabella 3 - Schede Tecniche (particolari di costruzione e di esercizio) delle linee:

1 - Napoli-Capodichino-S. Pietro a Patierno-Casoria-Afragola-Cardito-Caivano (per la Doganella)

2 - Napoli-Secondigliano-Melito-Aversa (per piazza Ottocalli e calata Capodichino)

3 - Napoli-Capodichino-Casavatore-Arzano-Grumo Nevano-Frattamaggiore (per la Doganella)

4 - Colonne di Giugliano-Giugliano (diramazione della linea 2)

5 - Colonne di Giugliano-Sant’Antimo-località Cappelluccia (diramazione della linea 2)

6 – Grumo Nevano-Casandrino (diramazione della linea 3)

7 – Aversa-Albanova

	Linea 1	Linea 2	Linea 3	Linea 4	Linea 5	Linea 6	Linea 7
Anno di costruzione	1881-82	1882-89	1904	1883	1883	1910	1912
Elettrificata dall’anno	1902	1901	1904	1902	1902	1910	1912
Km di esercizio (tratti in comune compresi)	15,370	15,400	11,505	1,508	3,735	0,89	8,344
Km su strade provinciali	0,252	9,445	2,265	1,300	0,885	0	
Km su strade comunali	11,560	5,955	2,990	0,208	0,390	0,89	
Km in sede propria	2,204	--	3,040	--	2,460	0	
Km in comune con la linea 1	0	1,354	3,210	0	0	0	0
Lunghezza di impianto (senza tratti comuni)	14,016	14,046	8,295	1,508	3,735	0,89	8,344
Tratti in piano o con pendenza inferiore al 2%	13,627	13,798	9,996	1,508	3,585	0,89	8,344
Tratti con pendenza superiore al 2% (km)	1,743	1,602	1,509	--	0,150	0	0
Pendenza massima della linea (per mille)	49,30	53,90	17,6	--	18,1		
Km in rettilineo	10,730	12,960	8,025	1,408	3,576		
Km in curva	4,640	2,440	3,480	0,100	0,159		
Raggio minimo delle curve (m)	21	29	22,51	61	38		

Identico per tutte le linee: Scartamento del binario 1,445 m; Velocità massima dei treni 30 km/ora; Numero massimo dei veicoli per treni: 3; Tipo di rotaie: Phoenix e Vignole, ma le Linee 1 e 2 usavano anche il tipo Hatwich. Fonte: per i dati relativi alle linee 1-5 de Majo 2006; per gli altri dati de Majo 2006 e Cozzolino e Gambone 2010, oppure osservazione diretta sulla cartografia.

La Fig. 14 riporta lo schema della rete SATP sovrapposta a cartografia moderna. In questo schema non sono evidenziate le deviazioni delle Linee tranviarie 1 e 3 nei punti di incrocio con la ferrovia Napoli-Foggia (tratta Napoli-Aversa) e della Linea 7 con la ferrovia Alifana.

Nella Fig. 15 vi è lo schema della rete SATP sovrapposto a immagine moderna ottenuta da Google Earth. Sulla mappa sono riportati anche le ubicazioni dei depositi/capolinea e delle sottostazioni elettriche.

Nella Fig. 16 vi è lo schema della rete SATP in una mappa originale del 1906 e quindi senza la Linea 6 - Grumo Nevano-Casandrino e la Linea 7 - Aversa-Albanova, attivate successivamente nel 1910 e nel 1912. Tale mappa appare erronea per parte della Linea 3 - Napoli-Frattamaggiore e per l'ubicazione della sottostazione elettrica fra Casoria e Afragola. Inoltre tale schema non può indicare il cavalcavia di Frattamaggiore e il sottopasso di Casoria relativi agli incroci con la ferrovia Napoli-Foggia, realizzati dopo il 1928.

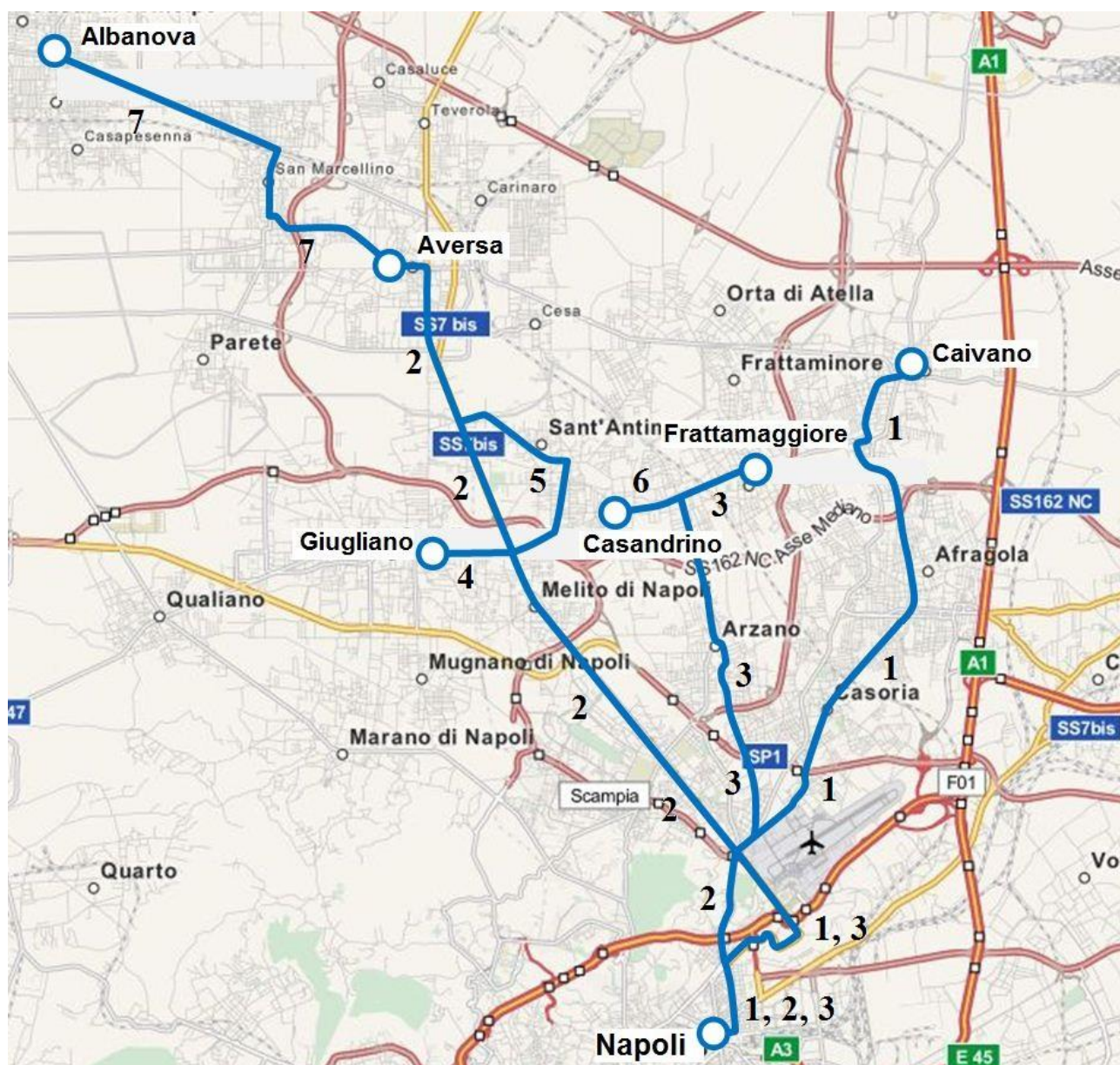


Figura 14 - Schema delle linee della SATP sovrapposte a cartografia moderna.
I numeri indicano le Linee come codificate nella Tabella 1.

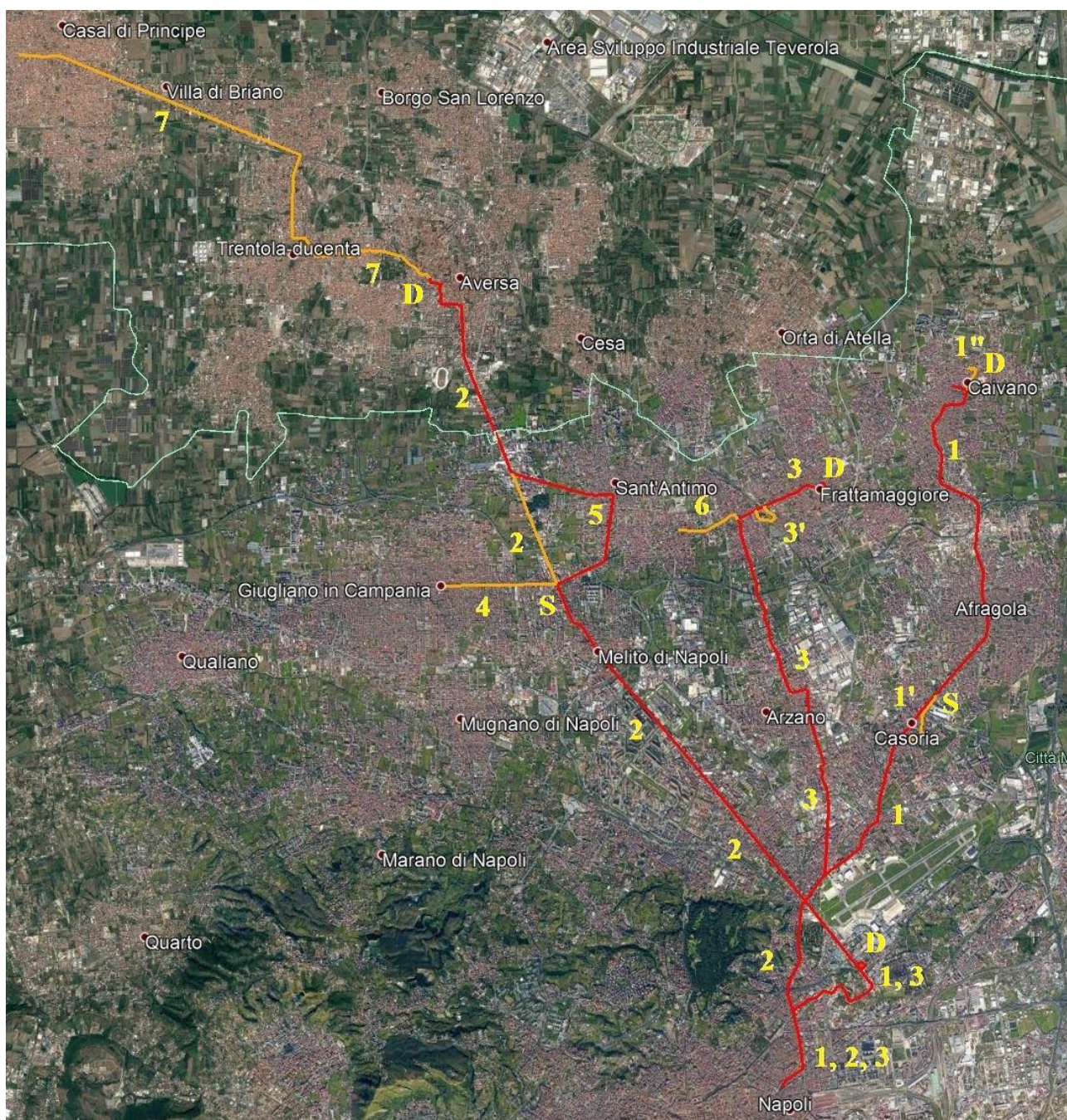


Figura 15 - Schema delle Linee della SATP sovrapposte a immagine moderna da Google Earth. I numeri indicano le Linee come codificate nella Tabella 1. Inoltre: 1' = deviazione per il sottopasso ferroviario di Casoria sulla Linea 1; 1'' = estensione della Linea 1 fino al capolinea-deposito di Caivano; 3' = deviazione per il cavalcavia ferroviario a Frattamaggiore sulla Linea 3. I punti dove erano i quattro depositi sono indicati con la lettera D (Capodichino, Aversa, Caivano e Frattamaggiore), mentre quelli dove erano le due sottostazioni elettriche (a Giugliano e a Casoria) sono indicati con la lettera S.

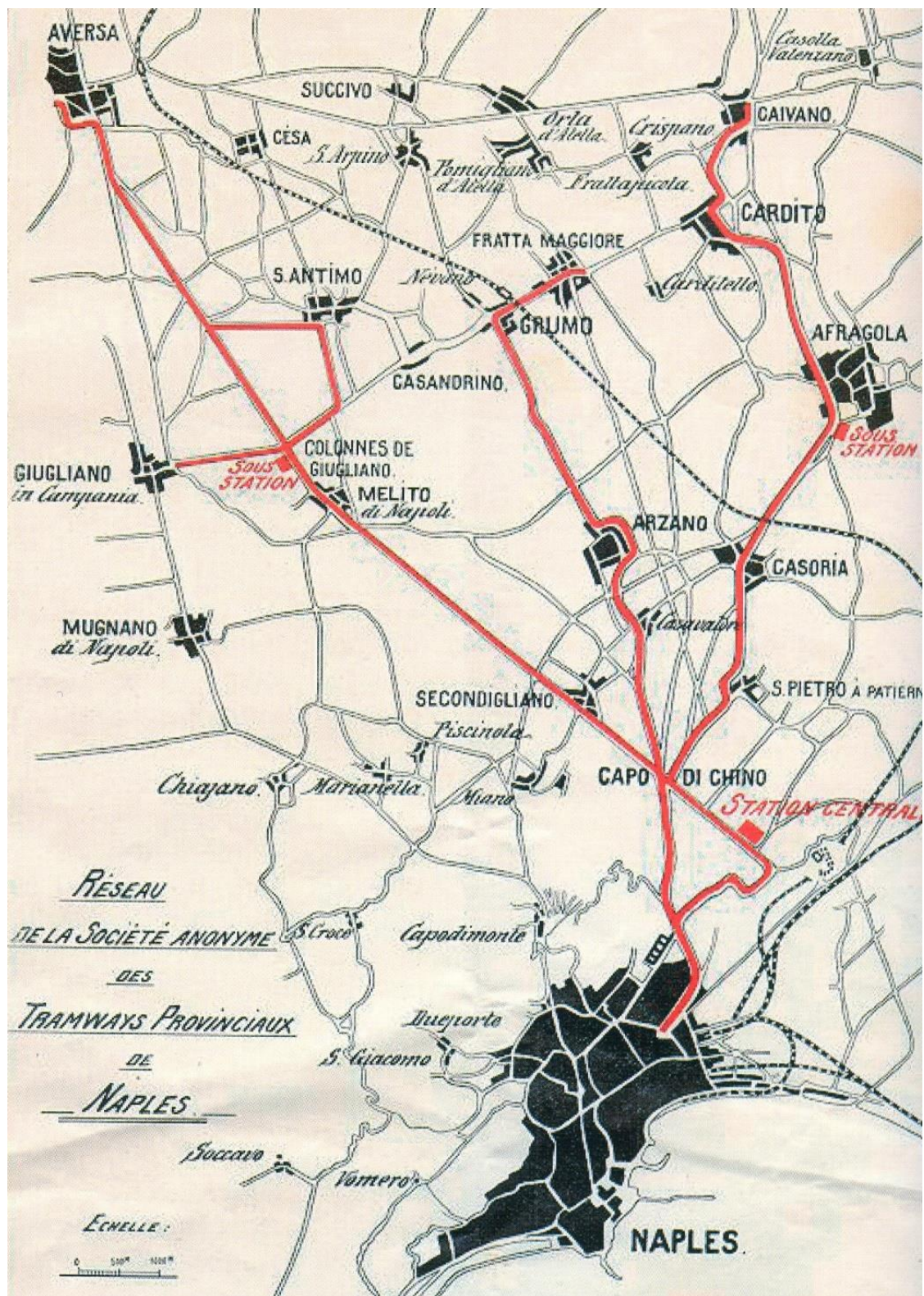


Figura 16 - La rete della SATP in una mappa originale del 1906. E' da notare che: (a) la parte iniziale della Linea 3 (Napoli-Frattamaggiore) si riferisce al progetto originario secondo cui la Linea avrebbe dovuto correre lungo la strada del Cassano; (b) gli attraversamenti diretti della ferrovia Napoli-Foggia fra Casoria e Afragola e fra Grumo e Frattamaggiore; (c) la sottostazione elettrica di Casoria non fu ubicata nel punto indicato ma poco dopo l'incrocio con la ferrovia Napoli-Foggia; (d) la mancanza della diramazione per Casandrino; (e) le piccole estensioni degli abitati rispetto a quelle odierne.

6. La popolazione servita dalla rete SATP e le cifre relative al suo utilizzo

Abbiamo ora una serie di Tabelle che riassumono un insieme importante di dati relativi alle varie Linee tranviarie.

Le Tabelle da 4A a 4E mostrano la consistenza demografica dei Comuni serviti dalle Linee 1, 2, 3 e 7. Non è considerata la popolazione di Napoli per l'impossibilità di definire la parte dei cittadini che utilizzavano il servizio.

La Tabella 5 confronta le Linee 1, 2, 3, 7 e – solo per gli anni 1928-1930 - la tratta Napoli centro-Capodichino-Secondigliano in base al prodotto dell'esercizio negli anni 1927-38. Gli stessi dati sono presentati in forma grafica nella Fig. 17.

La Tabella 6 e la Fig. 18 confrontano le varie Linee in base ai viaggiatori trasportati negli anni 1947-56.

La Tabella 7 e la Fig. 19 riportano il numero complessivo dei viaggiatori della rete SATP nel periodo dal 1895 al 1956. Da notare che: (i) alcuni dati (evidenziati in grigio nella Tabella) sono stime; (ii) per il 1943 i dati sono relativi a circa otto mesi (da gennaio a inizio settembre); e che (iii) per il 1944 i dati sono relativi a circa otto mesi (da fine aprile a dicembre).

Tabelle da 4A a 4E - Popolazioni servite dalle Linee 1, 2, 3 e 7 (con l'esclusione della popolazione di Napoli. Dati ricavati e rielaborati dalle Tabelle 1.3, 1.4, 1.7, 1.8, 2.3, 2.4, 3.11, 4.4 di de Majo 2006.

Tabella 4A - Linea 1 - Napoli-Caivano (Anni di costruzione 1881-1882)

Comuni o frazioni serviti direttamente	1881	1901	1911	1921	1931	1936	1951	1961
Secondigliano (inclusa Capodichino)	7492	12.816	14.874	18.383	24.966	27.415	33.959	53.273
Incremento %		71,1	16,1	23,6	35,8	9,8	23,9	56,9
San Pietro a Patierno	3.052	4.894	6.478	7.517	10.976	12.142	13.145	14.665
Incremento %		60,4	32,4	16,0	46,0	10,6	8,3	11,6
Casoria	7.943	9.948	10.895	12.626	14.601	16.090	19.786	26.277
Incremento %		25,2	9,5	15,9	15,6	10,2	23,0	32,8
Afragola	18.909	21.849	22.548	23.069	27.293	29.281	37.477	45.881
Incremento %		15,5	3,2	2,3	18,3	7,3	28,0	22,4
Cardito	4.643	5.098	5.412	5.804	6.703	7.260	9.274	11.081
Incremento %		9,8	6,2	7,2	15,5	8,3	27,7	19,5
Caivano	11.527	12.261	12.986	13.511	15.163	16.356	19.753	23.156
Incremento %		6,4	5,9	4,0	12,2	7,9	20,8	17,2
Totale	53.566	66.866	73.193	80.910	99.702	108.544	133.394	174.333
Incremento %		24,8	9,5	10,5	23,2	8,9	22,9	30,7
Comuni o frazioni non serviti direttamente								
Casavatore	1.824	2.777	3.325	3.359	3.756	4.151	5.007	5.803
Incremento %		52,2	19,7	1,0	11,8	10,5	20,6	15,9
Crispano	1.342	1.514	1.743	1.799	1.890	1.978	2.633	2.956
Incremento %		12,8	15,1	3,2	5,1	4,7	33,1	12,3
Frattaminore (Fratta piccola)	2.230	2.948	3.413	3.614	4.509	5.162	6.434	7.574
Incremento %		32,2	15,8	5,9	24,8	14,5	24,6	17,7
Totale	5.396	7.239	8.481	8.772	10.155	11.291	14.074	16.333
Incremento %		34,2	17,2	3,4	15,8	11,2	24,6	16,1

Totale generale	58.962	74.105	81.674	89.682	109.857	119.835	147.468	190.666
Incremento %		25,7	10,2	9,8	22,5	9,1	23,1	29,3

Tabella 4B - Linea 2 - Napoli-Aversa (Anni di costruzione 1882-1889)

Comuni o frazioni serviti direttamente	1881	1901	1911	1921	1931	1936	1951	1961
Secondigliano (inclusa Capodichino)	7492	12.816	14.874	18.383	24.966	27.415	33.959	53.273
Incremento %		71,1	16,1	23,6	35,8	9,8	23,9	56,9
Melito	3.916	4.260	4.407	4.620	5.247	5.442	6.684	7.346
Incremento %		8,8	3,5	4,8	13,6	3,7	22,8	9,9
Giugliano	11.636	13.561	14.761	16.340	20.638	21.474	26.310	30.429
Incremento %		16,5	8,8	10,7	26,3	4,1	22,5	15,7
Sant'Antimo	9.303	8.875	10.370	9.126	11.220	11.713	14.545	18.356
Incremento %		-4,6	16,8	-12,0	22,9	4,4	24,2	26,2
Aversa	21.173	23.189	23.203	23.859	24.953	26.538	34.103	40.336
Incremento %		9,5	0,1	2,8	4,6	6,4	28,5	18,3
Totale	53.520	62.701	67.615	72.328	87.024	92.582	115.601	149.740
Incremento %		17,2	7,8	7,0	20,3	6,4	24,9	29,5
Comuni o frazioni non serviti direttamente								
Casavatore	1.824	2.777	3.325	3.359	3.756	4.151	5.007	5.803
Incremento %		52,2	19,7	1,0	11,8	10,5	20,6	15,9
Casandrino	2.866	3.009	2.963	2.974	3.457	3.783	4.665	5.369
Incremento %		5,0	-1,5	0,4	16,2	9,4	23,3	15,1
Totale	4.690	5.786	6.288	6.333	7.213	7.934	9.672	11.172
Totale generale	58.210	68.487	73.903	78.661	94.237	100.516	125.273	160.912
Incremento %		17,7	7,9	6,4	19,8	6,7	24,6	28,4

Tabella 4C - Linea 3 - Napoli-Frattamaggiore (Linea attiva dal 1904)

Comuni o frazioni serviti direttamente	1901	1911	1921	1931	1936	1951	1961
Secondigliano (inclusa Capodichino)	12.816	14.874	18.383	24.966	27.415	33.959	53.273
Incremento %		16,1	23,6	35,8	9,8	23,9	56,9
Casavatore	2.777	3.325	3.359	3.756	4.151	5.007	5.803
Incremento %		19,7	1,0	11,8	10,5	20,6	15,9
Arzano	7.443	8.202	8.743	10.156	10.819	13.325	15.842
Incremento %		10,2	6,6	16,2	6,5	23,2	18,9
Grumo Nevano	5.481	5.885	6.362	7.420	8.146	10.011	11.810
Incremento %		7,4	8,1	16,6	9,8	22,9	18,0
Frattamaggiore	13.323	13.781	15.301	18.131	19.168	23.691	30.018
Incremento %		3,4	11,0	18,5	5,7	23,6	26,7
Totale	41.840	46.067	52.148	64.429	69.699	85.993	116.746

Incremento %		10,1	13,2	23,6	8,2	23,4	35,8
Comuni o frazioni non serviti direttamente							
Casandrino	3.009	2.963	2.974	3.457	3.783	4.665	5.369
Incremento %		-1,5	0,4	16,2	9,4	23,3	15,1
Frattaminore (Fratta piccola)	2.948	3.413	3.614	4.509	5.162	6.434	7.574
Incremento %		15,8	5,9	24,8	14,5	24,6	17,7
Totale	5.957	6.376	6.588	7.966	8.945	11.099	12.943
Incremento %		7,0	3,3	20,9	12,3	24,1	16,6
Totale generale	47.797	52.443	58.736	72.395	78.644	97.092	129.689
Incremento %		9,7	12,0	23,3	8,6	23,5	33,6

Tabella 4D - Linea 7 - Aversa-Albanova (Linea attiva dal 1910)

Comuni o frazioni serviti direttamente	1911	1921	1931	1936	1951	1961
Trentola Ducenta	4.572	4.994	5.877	6.360	7.832	9.186
Incremento %		9,2	17,7	8,2	23,1	17,3
San Marcellino	1.642	1.799	2.646	2.809	4.093	6.106
Incremento %		9,6	47,1	6,2	45,7	49,2
Frignano	4.148	4.519	5.121	5.584	6.652	7.082
Incremento %		8,9	13,3	9,0	19,1	6,5
San Cipriano	4.033	4.407	5.564	5.926	8.332	10.495
Incremento %		9,3	26,3	6,5	40,6	26,0
Casal di Principe	5.892	6.638	8.111	9.357	11.544	13.980
Incremento %		12,7	22,2	15,4	23,4	21,1
Totale	20.287	22.357	27.319	30.036	38.453	46.849
Incremento %		10,2	22,2	9,9	28,0	21,8
Comuni o frazioni non serviti direttamente						
Lusciano	4.119	4.491	5.240	5.395	6.804	7.927
Incremento %		9,0	16,7	3,0	26,1	16,5
Totale generale	24.406	26.848	32.559	35.431	45.257	54.776
Incremento %		10,0	21,3	8,8	27,7	21,0

Tabella 4E - Confronto fra le varie linee per il totale generale delle popolazioni servite

Linea	1881	1901	1911	1921	1931	1936	1951	1961
1 - Napoli-Caivano	58.962	74.105	81.674	89.682	109.857	119.835	147.468	190.666
2 - Napoli-Aversa	58.210	68.487	73.903	78.661	94.237	100.516	125.273	160.912
3 - Napoli-Frattamaggiore		47.797	52.443	58.736	72.395	78.644	97.092	129.689
7 - Aversa-Albanova			24.406	26.848	32.559	35.431	45.257	54.776

Tabella 5 – Confronto fra le varie linee in base al prodotto dell'esercizio negli anni 1927-38 (dati dalla Tabella 3.8 di de Majo, *op. cit.*)

Anno	Linea 1 - Napoli-Caivano	Linea 2 - Napoli-Aversa e diramazioni per Giugliano e Sant'Antimo	Linea 3 - Napoli-Frattamaggiore e diramazione per Casandrino	Linea 7 - Aversa-Albanova	Napoli - Capodichino - Secondigliano	Totale intera rete
1927	3.968.007	3.736.415	2.709.117	527.671		10.941.210
%	36,3	34,1	24,8	4,8		100,0
1928	3.695.746	2.969.758	2.510.686	447.743	1.106.130	10.730.063
%	34,4	27,7	23,4	4,2	10,3	100,0
1929	3.858.567	3.133.801	2.612.432	396.434	1.042.545	11.043.779
%	34,9	28,4	23,7	3,6	9,4	100,0
1930	3.834.222	3.026.304	2.573.401	341.852	1.091.442	10.867.221
%	35,3	27,8	23,7	3,1	10,0	100,0
1934	2.806.523	2.919.388	1.727.748	206.332		7.659.991
%	36,6	38,1	22,6	2,7		100,0
1936	2.795.889	3.023.537	1.729.288	216.093		7.764.807
%	36,0	38,9	22,3	2,8		100,0
1938	3.541.079	3.865.504	2.331.409	321.513		10.059.505
%	35,2	38,4	23,2	3,2		100,0

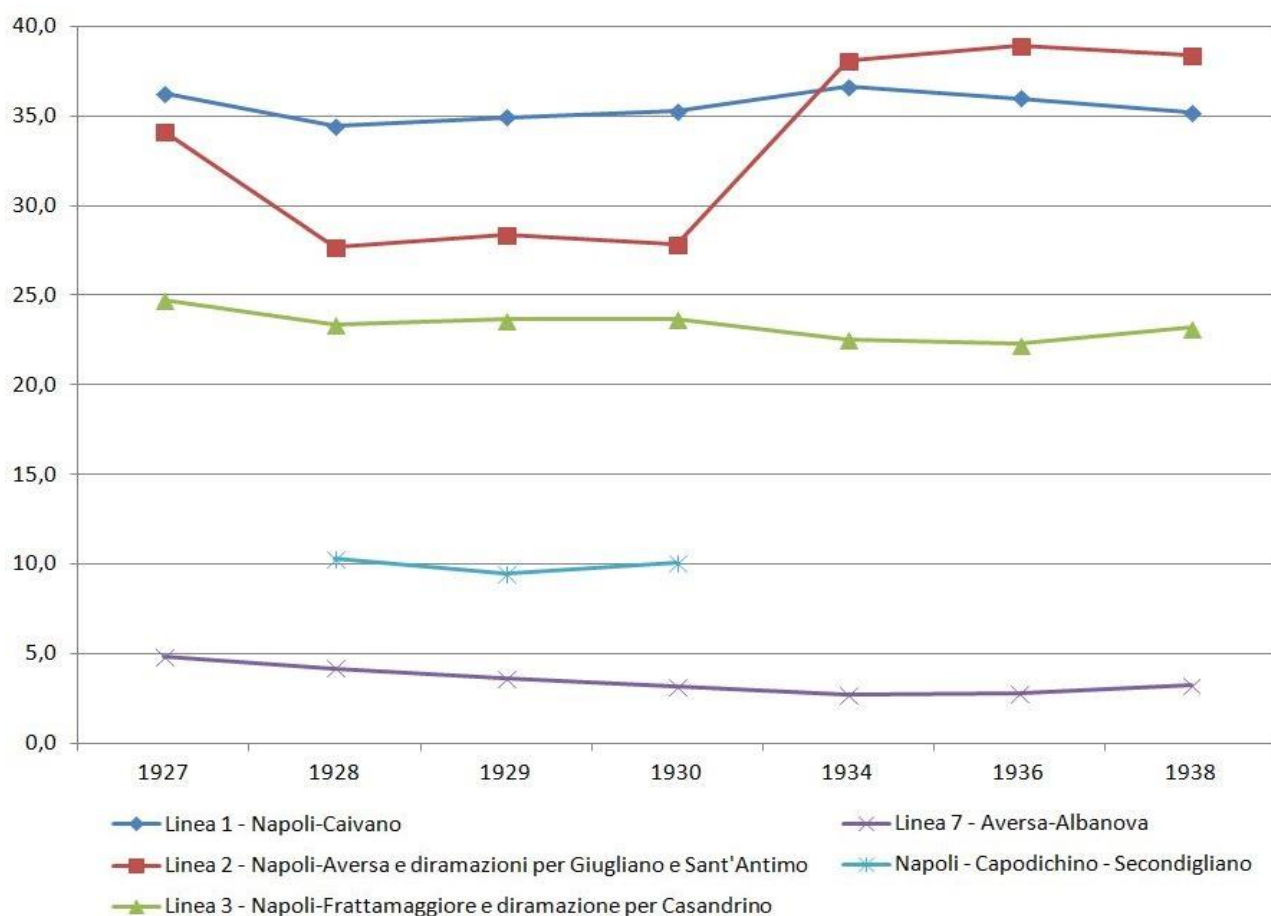


Figura 17 - Gli stessi valori della Tabella 5 in valori percentuali.

Tabella 6 – Confronto fra le varie linee in base ai viaggiatori trasportati negli anni 1947-56 (dati dalla Tabella 4.3 di de Majo, *op. cit.*)

Anno	Linea 1 - Napoli-Caivano	Linea 2 - Napoli-Aversa e diramazioni per Giugliano e Sant'Antimo	Linea 3 - Napoli-Frattamaggiore e diramazione per Casandrino	Linea 7 - Aversa-Albanova	Totale
1947	6.320.799	11.644.548	4.711.682	1.588.699	24.265.765
1948	6.306.363	12.501.548	4.067.567	1.025.898	23.901.376
1949	4.997.649	11.899.371	3.297.562	751.492	20.946.074
1951	4.746.990	13.578.253	3.481.771	857.012	22.664.026
1952	4.469.329	13.961.336	3.366.942	939.406	22.737.013
1953	8.629.603	10.343.839	3.395.560	1.011.940	23.380.942
1954	9.668.880	9.256.128	3.376.000	1.075.955	23.376.963
1956	6.411.359	7.755.107	3.188.338	1.114.417	18.469.221

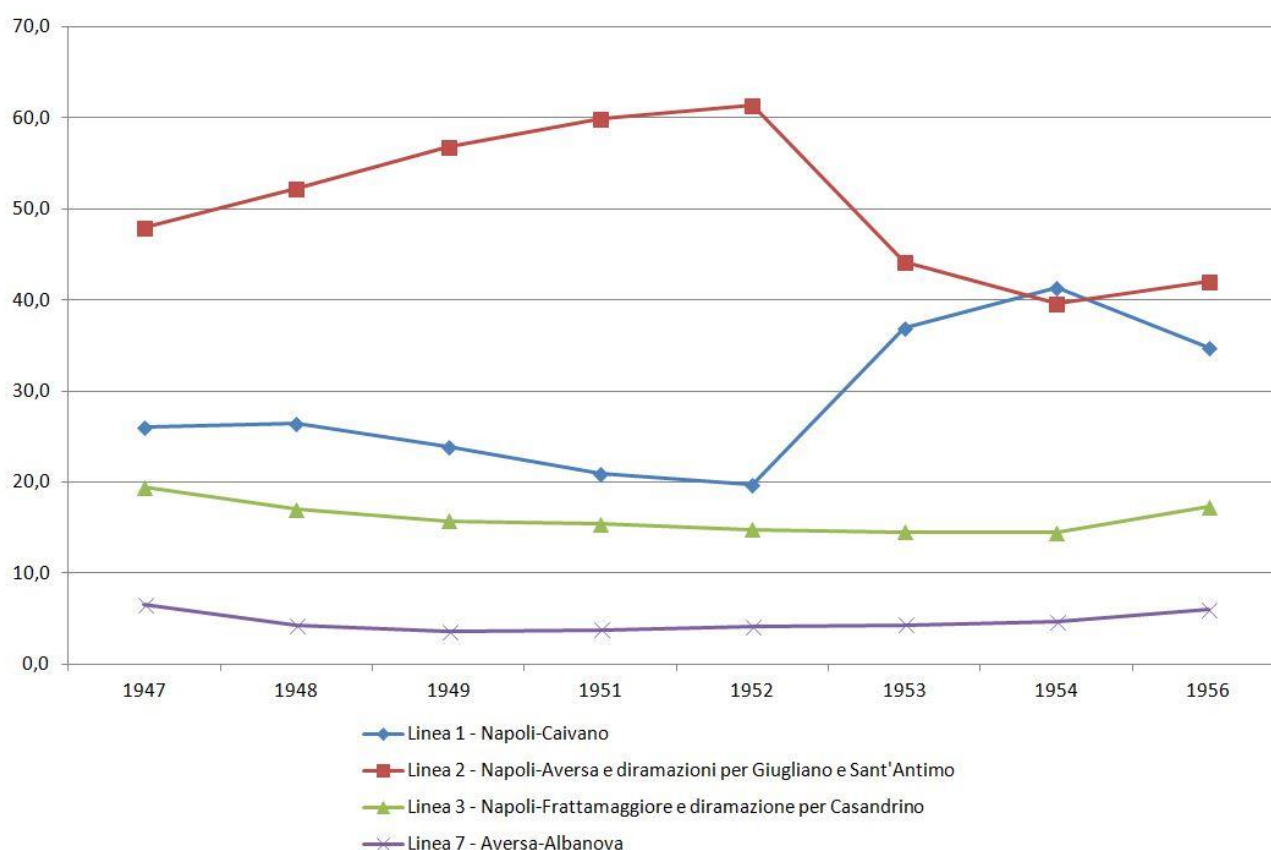


Figura 18 - Gli stessi valori della Tabella 6 in valori percentuali.

Tabella 7 - Numeri di viaggiatori SATP nel periodo dal 1895 al 1956 (dati ricavati dalle Tabelle 1.6, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.10, 4.1, 4.2 di de Majo, *op. cit.*)

Anno	Viaggiatori su tram	Variazione % rispetto all'anno precedente	Rapporto con viaggiatori 1913 (=100)	Viaggiatori su autobus	Totale viaggiatori su autobus e tram
1895	1.499.636		11,6		
1896	1.637.916	9,2	12,7		
1897	2.185.136	33,4	16,9		
1898	2.277.496	4,2	17,6		
1899	2.701.336	18,6	20,9		
1900	2.876.535	6,5	22,2		
1901	3.512.331	22,1	27,1		
1902	4.542.228	29,3	35,1		
1903	5.272.744	16,1	40,7		
1904	6.260.308	18,7	48,4		
1905	7.463.338	19,2	57,7		
1906	8.265.783	10,8	63,9		
1907	8.706.778	5,3	67,3		
1908	10.122.739	16,3	78,2		
1909	10.572.051	4,4	81,7		
1910	11.655.673	10,2	90,0		
1911	11.566.022	-0,8	89,3		
1912	11.872.541	2,7	91,7		
1913	12.945.258	9,0	100,0		
1914	12.451.785	-3,8	96,2		
1915	11.080.659	-11,0	85,6		
1916	10.483.674	-5,4	81,0		
1917	9.352.059	-10,8	72,2		
1918	7.419.376	-20,7	57,3		
1919	8.123.630	9,5	62,8		
1920	8.905.871	9,6	68,8		
1921	9.028.346	1,4	69,7		
1922	9.667.807	7,1	74,7		
1923	9.549.845	-1,2	73,8		
1924	9.558.275	0,1	73,8		
1925	9.759.957	2,1	75,4		
1926	10.020.967	2,7	77,4		
1927	10.327.167	3,1	79,8		
1928	10.668.324	3,3	82,4		
1929	11.129.489	4,3	86,0		
1930	11.118.503	-0,1	85,9		
1931	10.283.295	-7,5	79,4		
1932	8.778.551	-14,6	67,8		

1933	9.275.088	5,7	71,6		
1934	10.430.568	12,5	80,6		
1935	10.464.613	0,3	80,8		
1936	10.988.450	5,0	84,9		
1937	12.551.640	14,2	97,0		
1938	14.066.893	12,1	108,7		
1939	15.555.707	10,6	120,2		
1940	17.700.000	13,8	136,7		
1941	21.300.000	20,3	164,5		
1942	24.663.883	15,8	190,5		
1943	14.298.748	-42,0	110,5		
1944	6.635.297	-53,6	51,3		
1945	16.963.392	155,7	131,0		
1946	21.295.000	25,5	164,5		
1947	24.265.765	14,0	187,4		
1948	23.901.376	-1,5	184,6	95.961	23.997.337
1949	20.946.074	-12,4	161,8	1.989.249	22.935.323
1950	22.021.991	5,1	170,1	2.722.245	24.744.236
1951	22.664.026	2,9	175,1	3.159.421	25.823.447
1952	22.737.013	0,3	175,6	3.659.000	26.396.013
1953	23.380.942	2,8	180,6	4.259.000	27.639.942
1954	23.376.973	0,0	180,6	4.751.735	28.128.708
1955	22.278.521	-4,7	172,1	5.483.535	27.762.056
1956	18.469.221	-17,1	142,7	?	n.i.

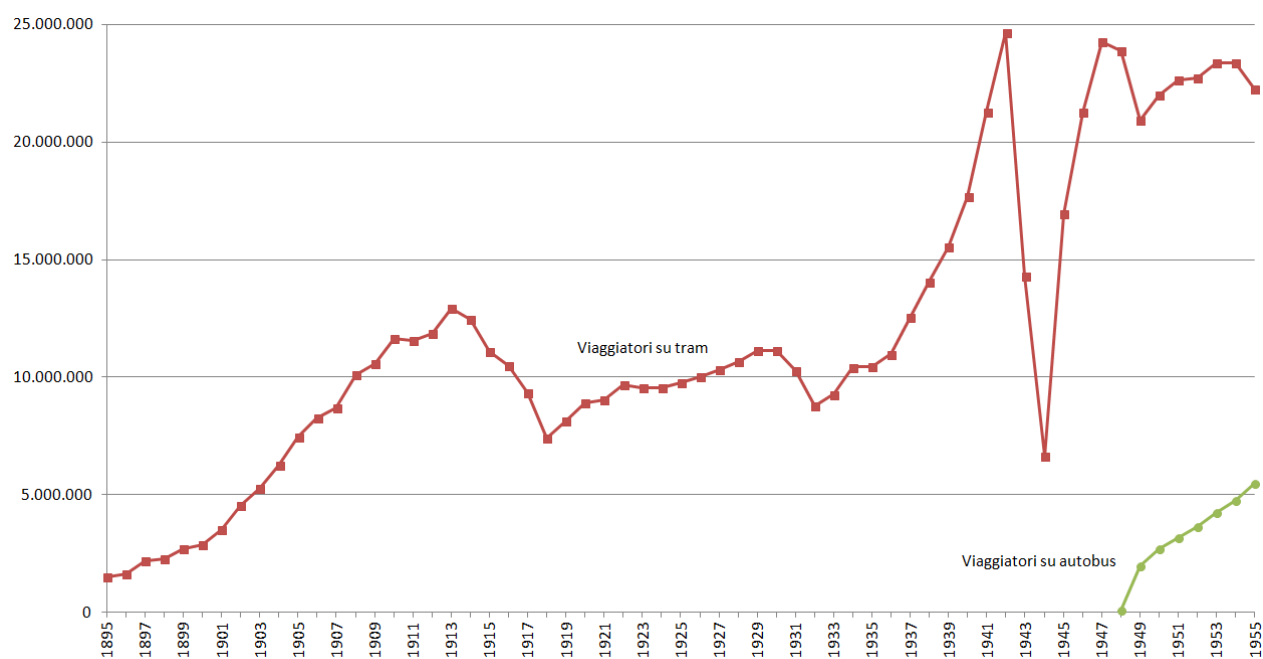


Figura 19 – Viaggiatori sulla rete SATP dal 1895 al 1955.

7. La SATP dal 1880 al 1961

Le vicende della SATP dal 1880 al 1961, di cui qui saranno dati solo brevi cenni, sono dettagliatamente e ben riportate in de Majo (*op. cit.*) a cui si rimanda per una puntuale conoscenza. Per i numeri relativi al numero dei viaggiatori negli anni dal 1895 al 1955, si vedano la Tabella 7 e la Fig. 19.

L'ultimo decennio dell'Ottocento non fu un periodo facile per l'azienda. Il numero dei viaggiatori cresceva poco (circa 1,5 milioni nel 1895 e 2,28 milioni nel 1898), le spese superavano le entrate e per vari anni vi furono bilanci passivi, tanto che lo stesso fondatore, Édouard Otlet, e i suoi familiari preferirono spostare i propri investimenti in essa ad altre attività.

In relazione a ciò, come già detto prima, nel 1898 il controllo della società passò alla società finanziaria Sofina, sotto la cui gestione si procedette alla completa elettrificazione delle linee tranviarie già esistenti, all'attivazione della Linea 3 - Napoli-Frattamaggiore (1904) e poi della Linea 7 - Aversa-Albanova (1910). Con l'elettrificazione delle Linee e l'aggiunta di nuove Linee il numero di viaggiatori si incrementò cospicuamente, passando da circa 2,88 milioni nel 1900 a quasi 13 milioni nel 1913, che rappresentò un picco insuperato addirittura fino al 1938.

In questo periodo la società fu economicamente attiva e distribuì dividendi agli azionisti. La situazione cambiò con la I Guerra Mondiale e negli anni successivi. Lo stato di guerra, lo spostamento al fronte come soldati di tanti lavoratori, il forte impoverimento dell'economia, ridussero sensibilmente il numero dei viaggiatori fino al minimo di circa 7,5 milioni nel 1918. Anche negli anni successivi, per l'impoverimento generale determinato dalla guerra il numero dei viaggiatori risalì molto gradualmente fino a raggiungere il numero di circa 11,1 milioni nel 1929.

La nuova crisi economica mondiale ridusse nuovamente il numero dei viaggiatori fino a circa 8,8 milioni nel 1932. Da questi valori minimi i viaggiatori aumentarono progressivamente fino a raggiungere il valore di ben 24,2 milioni nel 1942, cioè in tempi in cui l'Italia era già entrata in guerra. In relazione al crescere o al calare del numero dei viaggiatori, grosso modo così anche oscillava il volume di affari e il guadagno dell'azienda.

Il tracollo si ebbe nel 1943. Dapprima i bombardamenti alleati, pur mirando principalmente all'aeroporto di Capodichino e alle linee ferroviarie, più volte danneggiarono rotaie, tram e strutture di alimentazione elettrica dell'azienda e causarono notevoli disservizi con conseguente perdite di viaggiatori e introiti. Però fu dopo, con la ritirata dell'esercito tedesco, che l'azienda subì gravissimi e sistematici danni ad opera di reparti di guastatori. A ciò si aggiunse, per esigenze belliche, la sospensione delle forniture o il razionamento dei combustibili nel primo periodo dell'occupazione alleata che bloccò l'alimentazione elettrica dei tram e quindi l'attività delle Linee. In effetti dall'ottobre 1943 all'aprile 1944, il servizio fu del tutto sospeso. Questo insieme di cose danneggiò gravemente l'azienda. Apposite leggi determinarono successivamente il pagamento di indennizzi per tutte le società danneggiate dagli eventi di guerra. Ma, per più pressanti esigenze economiche, il governo italiano indugiò e pose continui ostacoli al pagamento di tali indennità, tanto che la vicenda fu oggetto di proteste del Belgio anche a livello internazionale giacché la SATP era ancora di proprietà belga.

Ciò nonostante al momento dello scioglimento della SATP, nel 1957, la società rivendicava ancora dei crediti rilevanti nei confronti dello Stato Italiano, trasferiti poi alla nuova società Tranvie Provinciali di Napoli s.p.a. (TPN). Nonostante le enormi difficoltà determinate dalla distruzione di mezzi e strutture per le vicende belliche e dalle connesse difficoltà economiche, la SATP riprese gradualmente il servizio raggiungendo un picco di oltre 24 milioni di viaggiatori nel 1947. Successivamente, con il crescente ausilio di mezzi su ruota gommata, ovvero di autobus, nel 1954 raggiunse il picco di 28,1 milioni di passeggeri di cui 4,75 milioni su ruota gommata.

Pur con un numero di passeggeri notevolmente cresciuto, le perdite dell'azienda però crescevano in parallelo con la concorrenza di linee private su ruota gommata. Mancò un adeguamento rapido alla nuova realtà del trasporto su ruota gommata e nel frattempo cresceva la pressione politica per la formazione di una società pubblica per la gestione dei trasporti. In tali condizioni lo scioglimento della SATP nel 1957 e il passaggio delle sue attività a una società pubblica fu inevitabile.

8. I percorsi delle Linee tranviarie

Abbiamo innanzitutto i percorsi comuni alle Linee 1, 2 e 3 dal capolinea davanti a Porta Capuana fino a largo Nando Cilenti (già largo Tiro a Segno)

Percorso comune a Linea 1 (Napoli-Caivano), Linea 2 (Napoli-Aversa) e Linea 3 (Napoli-Frattamaggiore): [NAPOLI] piazza Giovanni Leone (davanti Porta Capuana) - via Bellini (già vico Casanova) – via Arenaccia – largo Nando Cilenti (già largo Tiro a Segno).

La Fig. 20 mostra la prima parte del percorso comune, fra il capolinea nell'attuale piazza Giovanni Leone (davanti Porta Capuana) fino allo sbocco su via Arenaccia. La Fig. 21 mostra una parte successivo del percorso, fra via Arenaccia e largo Tiro a Segno.

Da questo slargo le Linee 1 e 3 salivano lungo una propria sede (attuale via Domenico D'Ambra) per poi proseguire per la Doganella, mentre la Linea 2 proseguiva per via Arenaccia, raggiungeva piazza Ottocalli e saliva per la calata Capodichino.



Figura 20 - Su immagini da Google Earth, particolare del percorso comune delle tre Linee dallo stazionamento nello spazio antistante Porta Capuana fino a via Arenaccia. 1 = Capolinea (attuale piazza Giovanni Leone); 2 = via Bellini (già vico Casanova); 3 = via Arenaccia; 4 = corso Garibaldi; 5 = via Casanova (già via Ponte di Casanova); P = Porta Capuana.

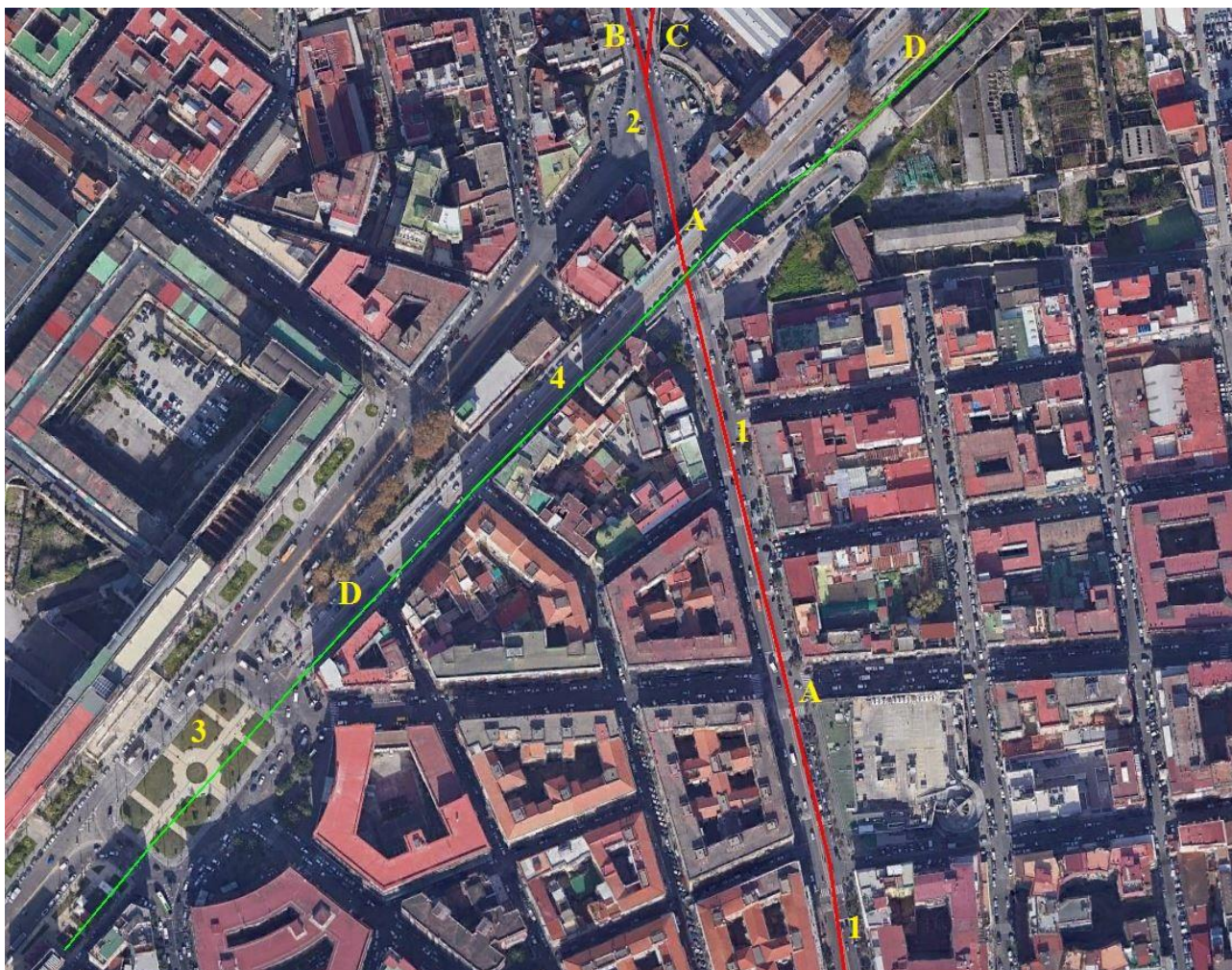


Figura 21 - Su immagini da Google Earth, particolare del percorso comune delle Linee 1-3 da via Arenaccia fino a largo Nando Cilenti (già largo Tiro a Segno). A (linea rossa) = percorso comune alle Linee 1-3; B = ramo per la calata Capodichino; C = ramo per la Doganella; D = ferrovia Alifana; 1 = via Arenaccia; 2 = largo Nando Cilenti; 3 = piazza Carlo III; 4 = via Don Bosco.

La Fig. 22 illustra, con alcune aggiunte, una pianta del 1876 (riportata in Cozzolino e Gamboni, *op. cit.*), in cui è possibile conoscere la situazione urbanistica della zona intorno a Porta Capuana prima che nascessero le Linee della SATP.

La Stazione Centrale era ancora in una posizione avanzata e occupava lo spazio dell'attuale piazza Garibaldi. Davanti alla Stazione Centrale, a occidente dell'attuale corso Garibaldi, non vi era alcuna piazza e mancava l'attuale ampia via Mancini.

Il corso Garibaldi era una strada che terminava nel punto d'inizio di vico Casanova (attuale via Bellini) e la successiva parte della strada fino a piazza Carlo III sarà aperta solo dopo il 1888, con l'esproprio e l'abbattimento di vari edifici che erano posti sul percorso. Ulteriori abbattimenti permisero un allargamento dell'attuale piazza Garibaldi verso occidente e la creazione di via Mancini.

La zona fra la Stazione Centrale e via Ponte di Casanova (oggi via Casanova) era in larga parte ancora non edificata. Lo spazio fra via Casanova e vico Casanova (attuale via Bellini) era un ampio slargo riportato come "Piazza fuori Porta Capuana".

Le prime parti distinte dei tracciati delle Linee 1 e 3, per la Doganella, e della Linea 2, per calata Capodichino, sono illustrate dalle Figg. 23-27.

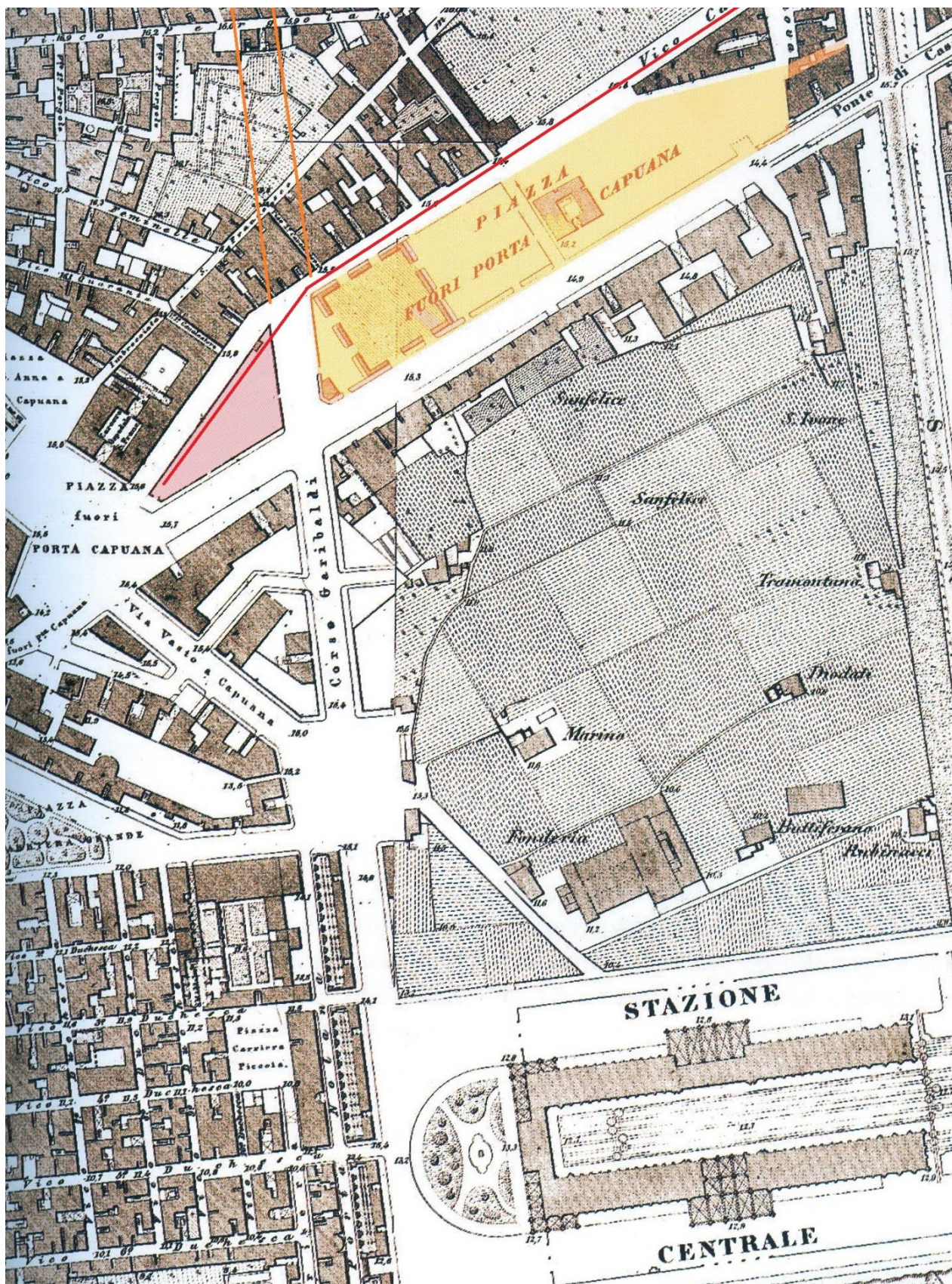


Figura 22 - La superficie colorata in rosa fu destinata ad ospitare il capolinea dei tram che poi proseguivano per vico Casanova e via Arenaccia (linea rossa). Il tracciato del corso Garibaldi, così come sarà aperto dopo il 1888, è abbozzato con due linee arancioni. Immagine da Cozzolino e Gamboni (*op. cit.*), modificata.

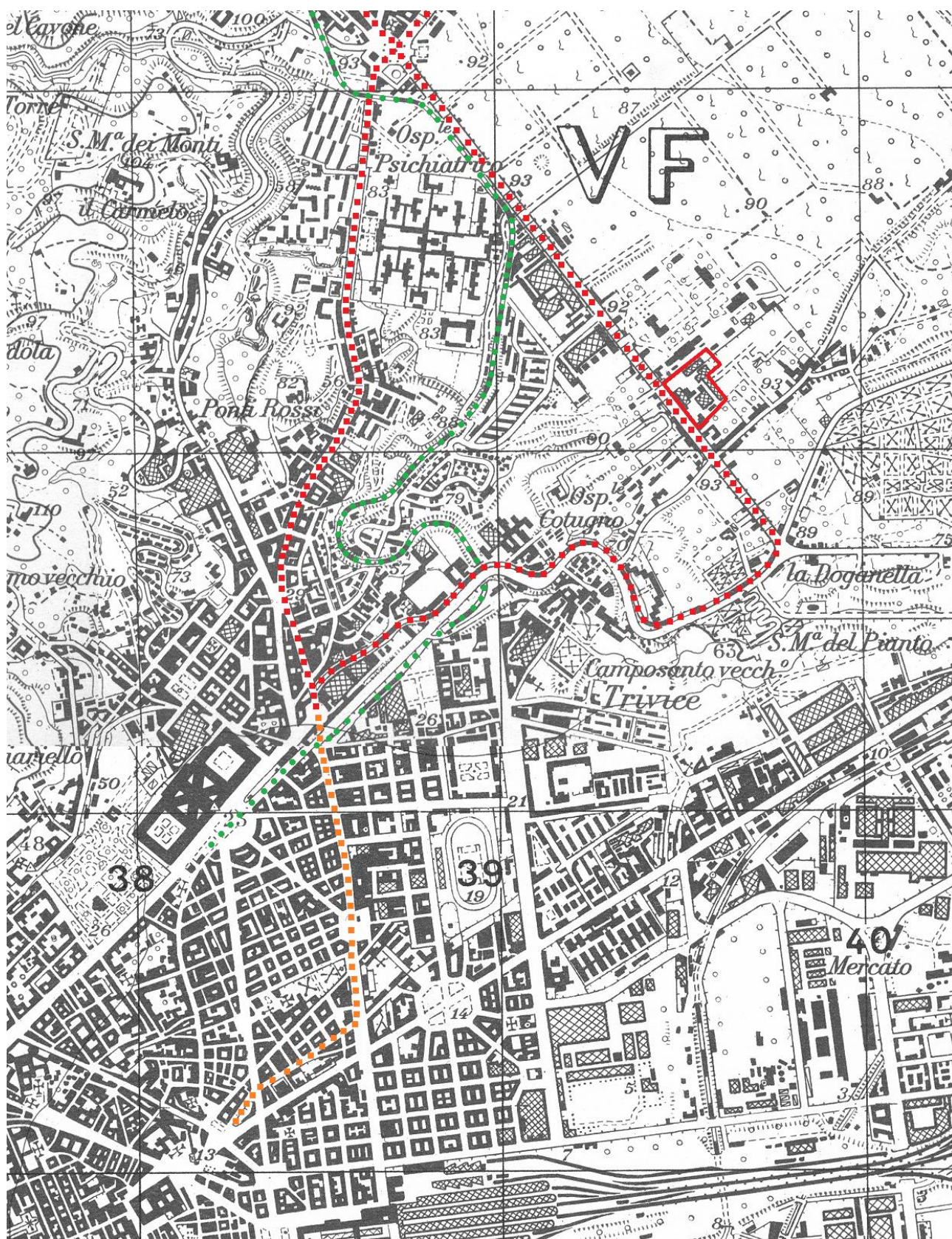


Figura 23 - Sulla carta IGM del 1955, percorso comune alle Linee 1-3 (da Porta Capuana a largo Cilenti) (in arancione) e successivi percorsi distinti (in rosso) della Linea 2 (per calata Capodichino) e delle Linee 1 e 3 (per la Doganella) fino a Capodichino. Il tracciato della ferrovia Alifana è riportato in verde.



Figura 24 - Come la precedente su immagine da Google Earth. 1 = Capolinea (davanti Porta Capuana); 2 = vico Casanova; 3 = via Arenaccia; 4 = largo Cilenti; 4' = via Domenico D'Ambrà (già strada ex Sede Tramvie Provinciali); 5 = Doganella (via Don Bosco e poi via Nuova del Campo); 6 = viale Comandante Umberto Maddalena; 7 = calata Capodichino; 8 = Capodichino; 9 = deposito-stazionamento principale di Capodichino; 10 = ferrovia Alifana.

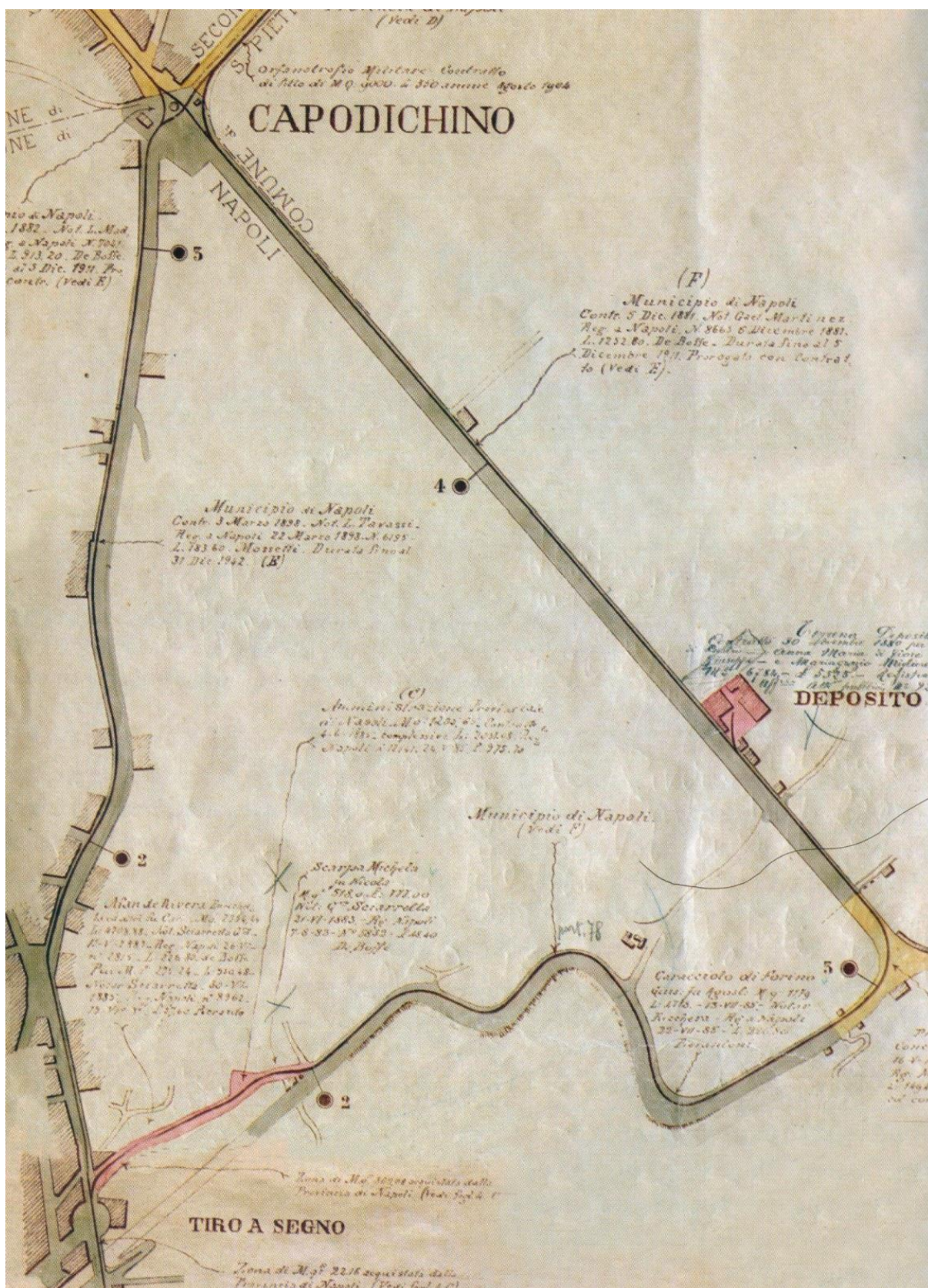


Figura 25 – I percorsi distinti per la Linea 2 (via Arenaccia e poi calata Capodichino) e per Linea 1 e Linea 3 (per la Doganella, vale a dire via Nuova del Campo e via Comandante Umberto Maddalena) a partire da largo Tiro a Segno (attuale Largo Nando Cilenti) fino a Capodichino (immagine da Cozzolino e Gamboni, *op. cit.*).

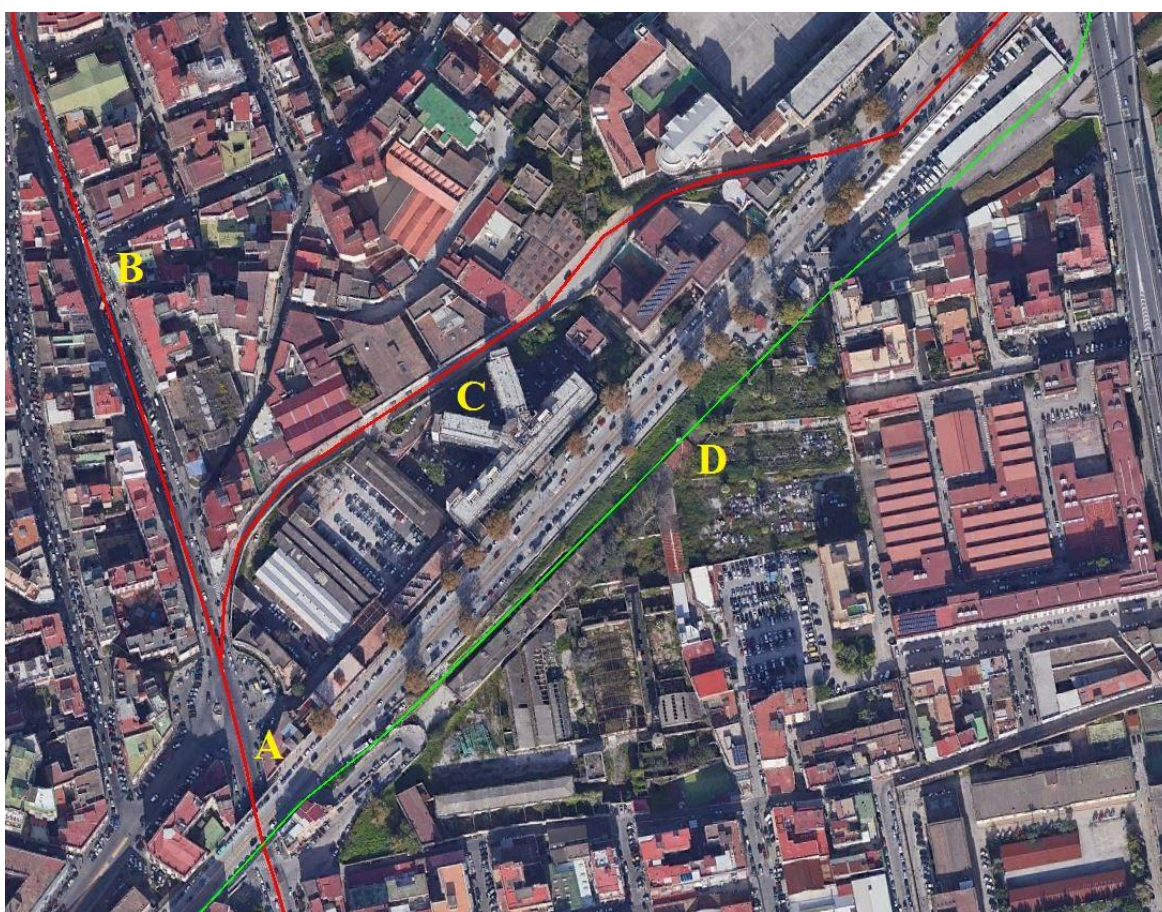


Figura 26 - Su immagini da Google Earth: percorso comune (A) fino a largo Nando Cilenti (già largo Tiro a Segno) e successivo inizio dei due percorsi distinti, uno per la calata Capodichino (B) e l'altro per la Doganella (C), con primo tratto che correva in sede propria (via Domenico d'Ambra, già strada ex sede Tramvie Provinciali) prima di sboccare su via Don Bosco. E' riportato anche un tratto della ferrovia Alifana (D).



Figura 27 - Il primo tratto della Linea 1 da largo Tiro a Segno verso l'attuale via Don Bosco.

Linea 1 (Napoli Caivano, per la Doganella)

[NAPOLI] via Domenico D'Ambra – via Don Bosco – via Nuova del Campo – largo S. Maria del Pianto (Doganella) – viale Comandante Umberto Maddalena – piazza Giuseppe Di Vittorio (Capodichino) – via Francesco De Pinedo – [S. PIETRO A PATIERNO] via Nuovo Tempio – traversa Tramways – viale IV aprile – via Casoria – [CASORIA] via S. Pietro – via Cavour – piazza Domenico Cirillo (davanti al Municipio) – corso Umberto I* – via Duca d'Aosta – [AFRAGOLA] – corso Garibaldi – piazza Gianturco ('o piscinale) – via largo Giuseppe Moccia – via S. Felice – via Morelli – via De Rosa – corso Meridionale – [CARDITO] viale I Maggio – via Murillo di Petti – SS 87 Sannitica (già via Provinciale Napoli-Caserta) – via Antonio Gramsci – [CAIVANO] – via Diaz – via Cavallotti – via Libertini – via Gramsci – corso Umberto I – via Matteotti (già via Fajola)**

* con la costruzione del cavalcavia sulla ferrovia, deviazione per via Gioacchino D'Anna – via Diaz – ritorno su via Duca D'Aosta

** con la costruzione del deposito tramviario (attuale villa comunale di Caivano), invece che per via Fajola la linea procedeva per il corso Umberto I fino a raggiungere il deposito.

I punti con doppio binario lungo la Linea 1 erano posti a largo Tiro a Segno, presso l'Ospedale Cotugno, presso il Deposito a Napoli-Capodichino (vicino all'attuale parcheggio a lungo termine dell'aeroporto), a Capodichino, a San Pietro a Patierno, ad Afragola e a Caivano (de Majo, *op. cit.*).

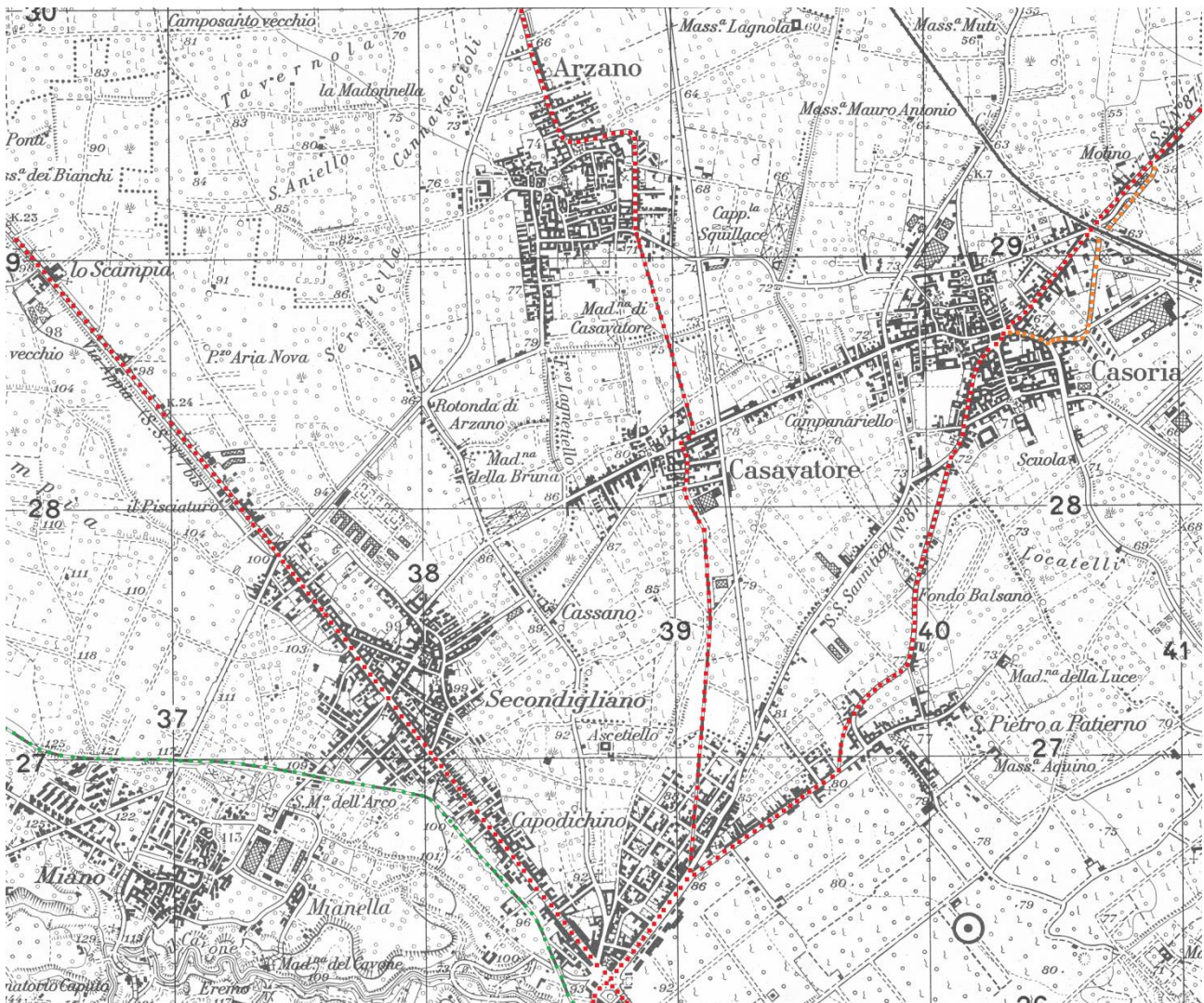


Figura 28 - Su carta IGM del 1955, i percorsi (in rosso) delle tre linee da Capodichino fino a Casoria (Linea 1), lo Scampia (Linea 2) e Arzano (Linea 3). E' riportata in verde un tratto della ferrovia Alifana.

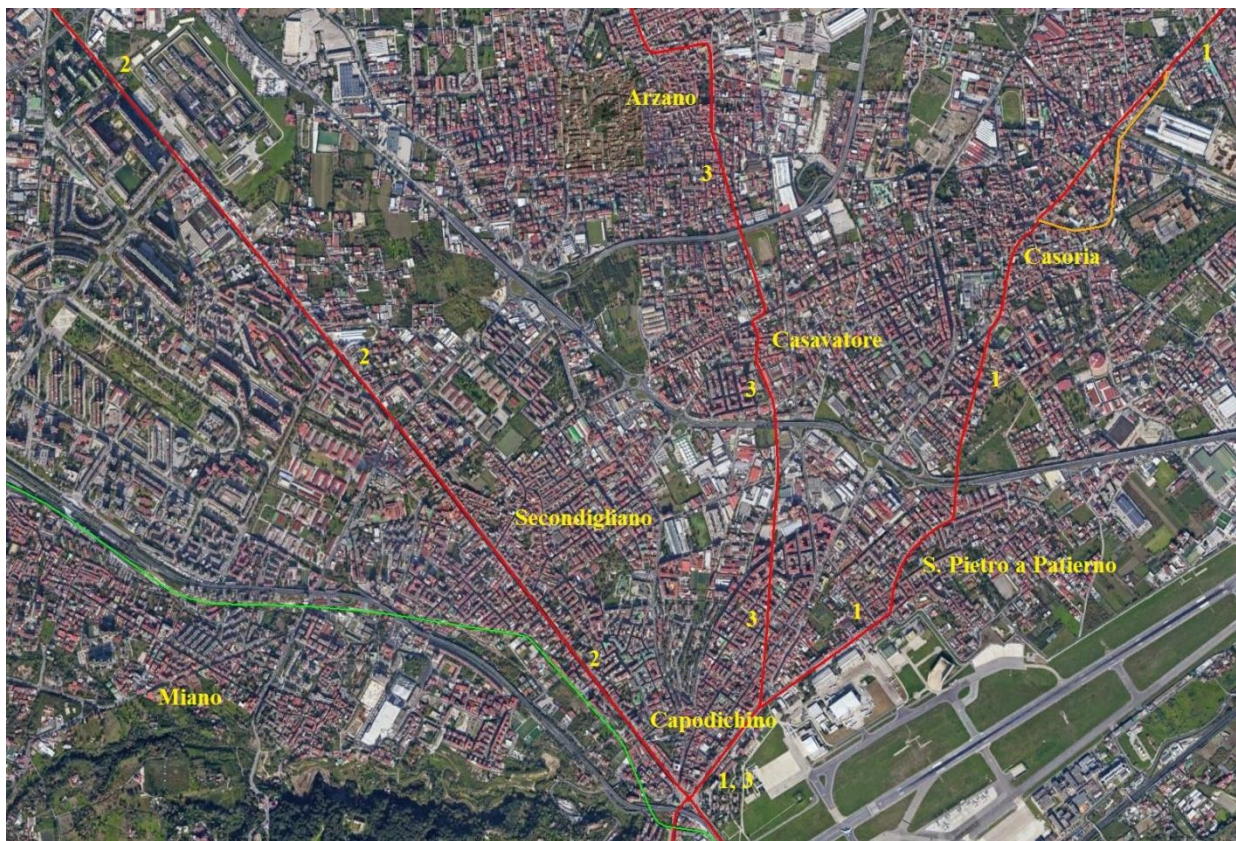


Figura 29 - Lo stesso della figura precedente su immagine da Google Earth.

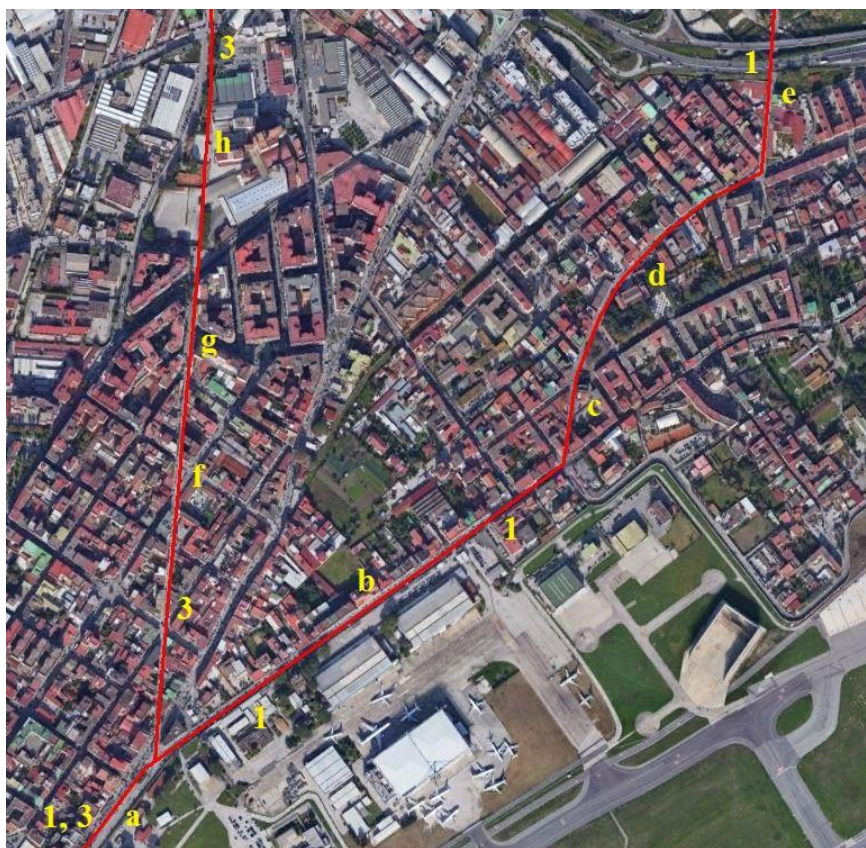


Figura 30 - Su immagine da Google Earth, inizio diramazione della Linea 3 da S. Pietro a Patierno, villa Elisabetta; a = via De Pinedo; b = via Nuovo Tempio; c = traversa Tramways; d = viale IV Aprile; e = via Casoria; f = via della Tramvia Fratta; g = via Galilei; h = confini fra proprietà.

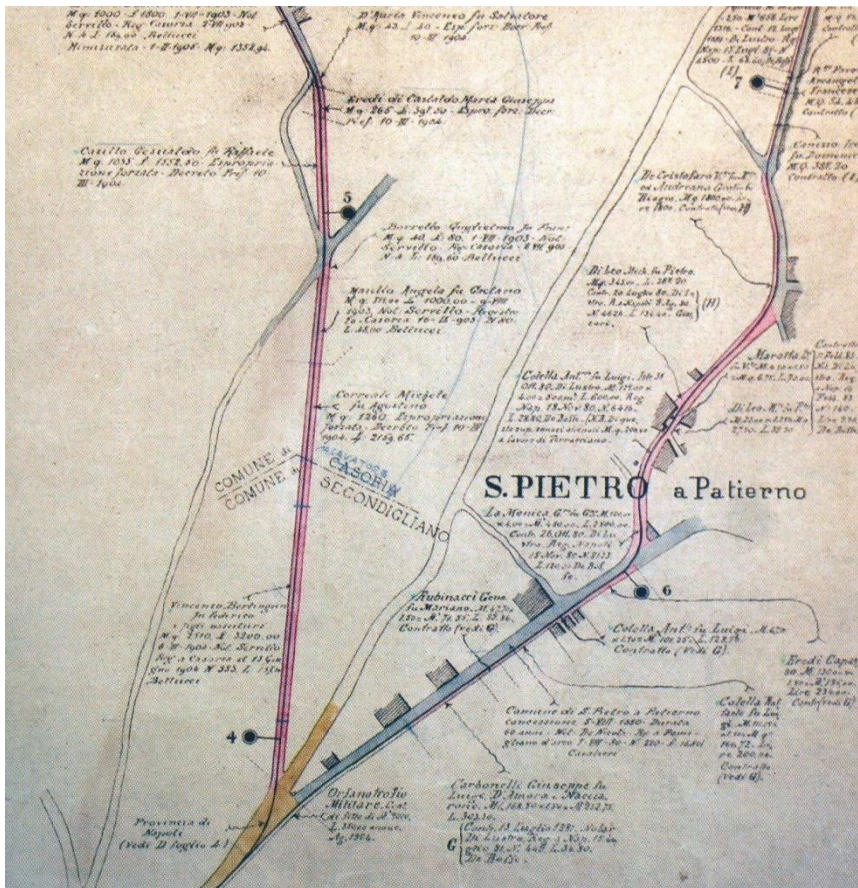


Figura 31 - L'inizio della Linea 3 come ramificazione della Linea 1 a S. Pietro a Patierno, località Villa Elisabetta. La Linea 3 per un lungo tratto attraversava le campagne (attuali via della Tranvia Fratta e via Galileo Galilei e poi dei tratti che ora sono semplici confini o vie private, fino a raggiungere via S. Pietro a Casavatore (immagine da Cozzolino e Gamboni, *op. cit.*).



Figura 32 - Via della Tranvia Fratta, in una zona che era aperta campagna quando fu tracciata la Linea 3 - Napoli-Frattamaggiore, e ora è invece densamente edificata.

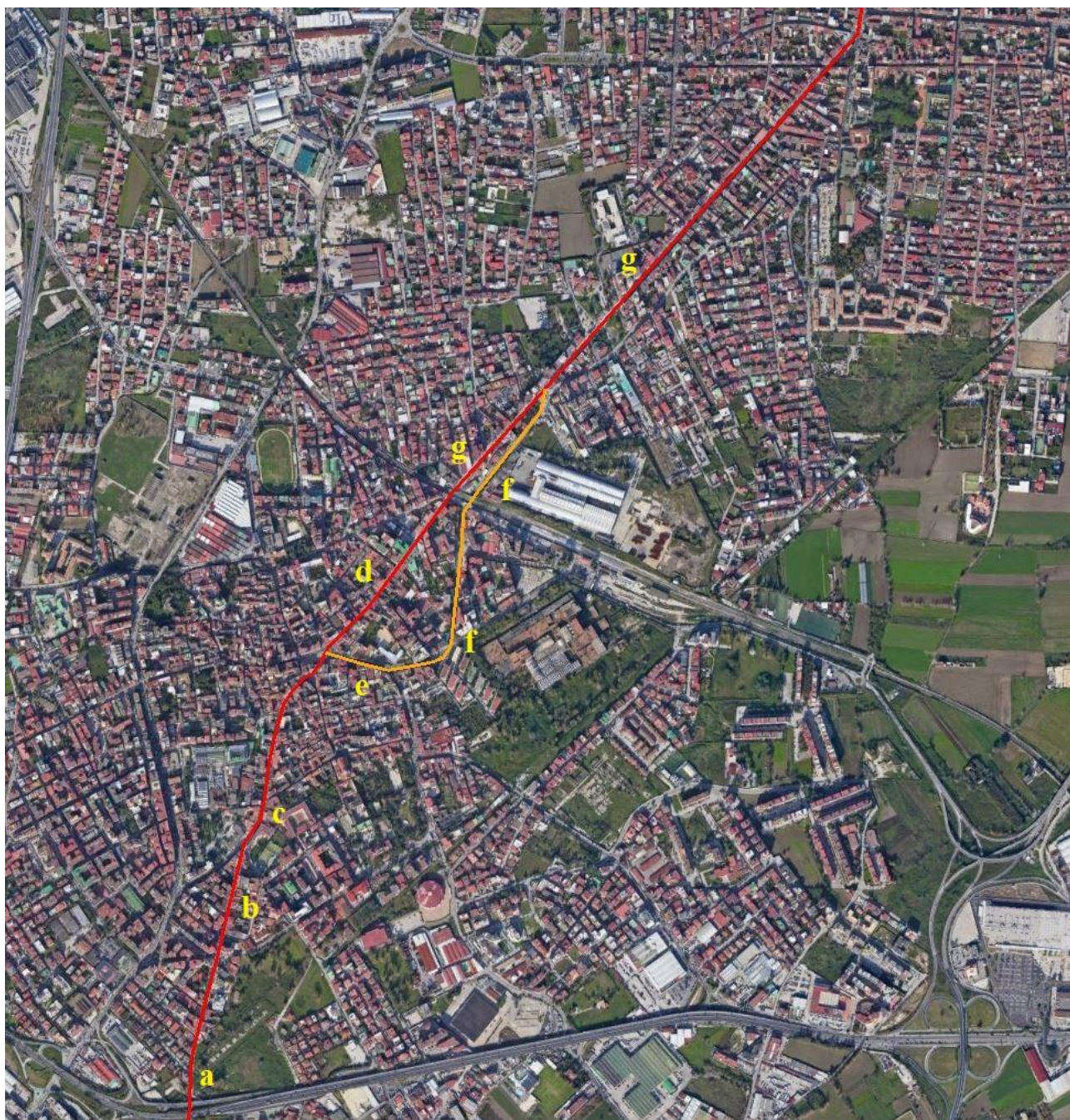


Figura 33 - Su immagine da Google Earth, la Linea 1 – Napoli-Caivano nella zona di Casoria. Si noti in particolare l'incrocio con la linea ferroviaria Napoli-Foggia a Casoria. Fino al 1928 l'incrocio era a raso e sul vecchio tracciato (in rosso) vi era un passaggio a livello. Dopo fu costruita l'esistente sottovia e il tracciato fu modificato (in arancione); a = via Casoria; b = via San Pietro; c = via Cavour; d = corso Umberto I; e = via Gioacchino D'Anna; f = via Diaz; g = via Duca D'Aosta.



Figura 35 - Su immagine da Google Earth, lo stesso della figura precedente.



Figura 36 - Su immagine da Google Earth, la Linea 1 nell'attraversamento di Afragola; a = via Duca d'Aosta; b = corso Garibaldi; c = piazza Gianturco (*o piscinale*); d = via Sanfelice; e = via Domenico Morelli; f = via Arturo De Rosa; g = corso Meridionale.



Figura 37 - Linea 1, il tram ad Afragola al termine di corso Garibaldi, in piazza Gianturco (*o' piscinale*).

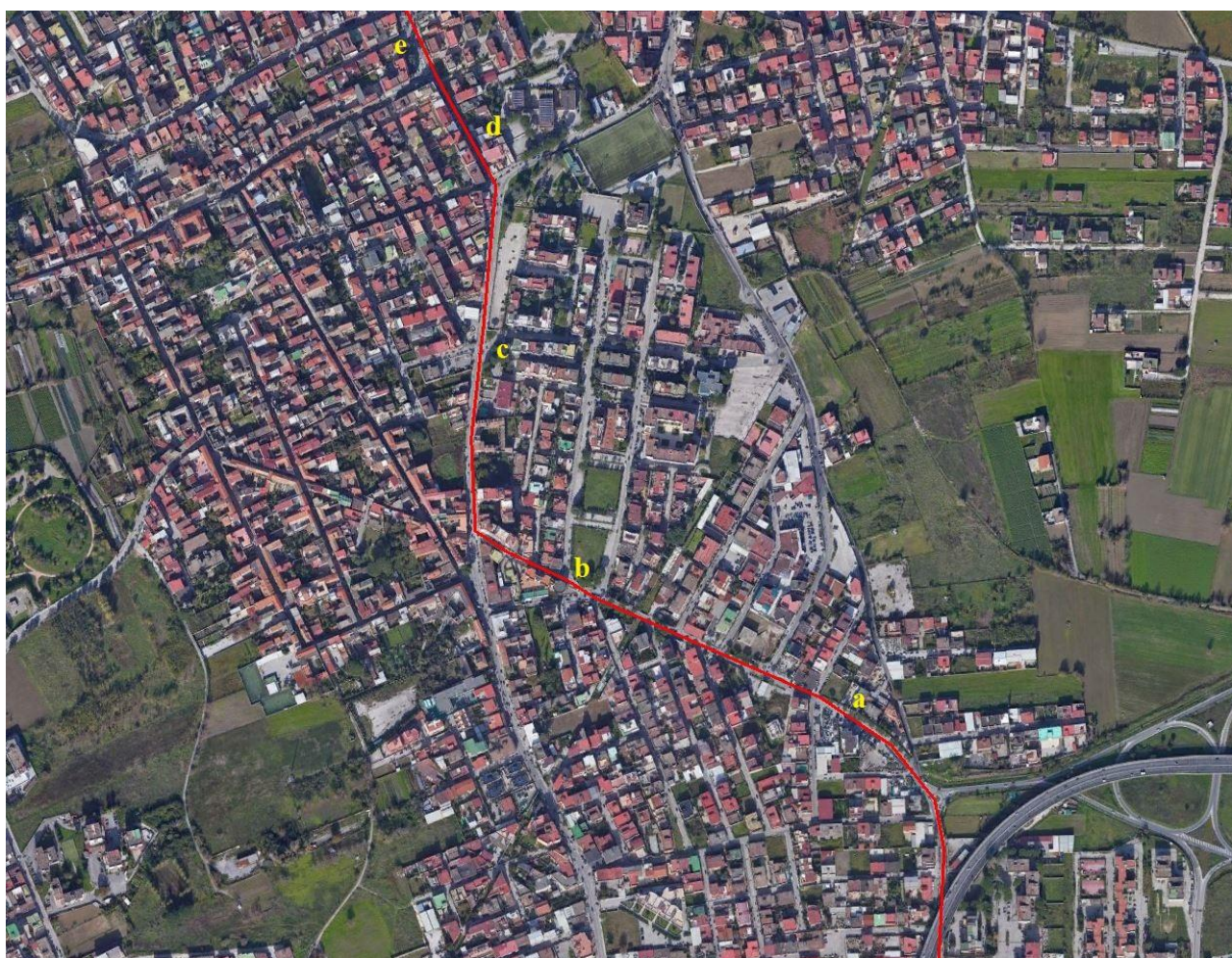


Figura 38 – Su immagine da Google Earth, la Linea 1 nell'attraversamento di Cardito; a = viale I Maggio; b = via Murillo di Petti; c = ex SS 87 Sannitica; d = via Antonio Gramsci; e = via Diaz.

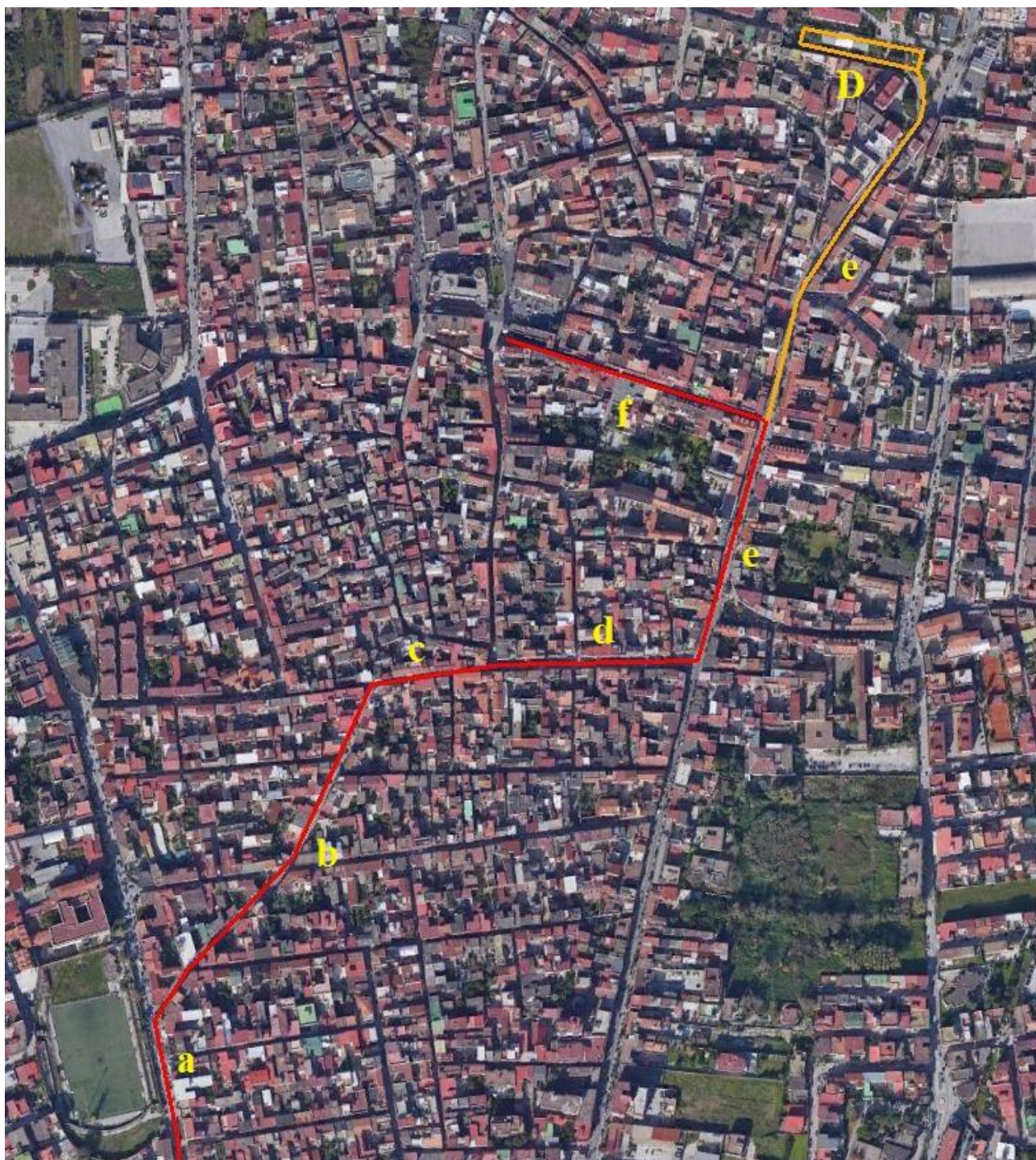


Figura 39 - Su immagine da Google Earth, particolare della Linea 1 nell'abitato di Caivano; a = via Diaz; b = via Cavallotti; c = via Libertini; d = via Gramsci (già via Principessa Margherita); e = corso Umberto; f = via Matteotti (già via Fajola); D = deposito-stazionamento di Caivano. In un primo tempo la Linea partiva da via Fajola, successivamente con la costruzione del deposito-stazionamento (attuale Villa Comunale), il capolinea fu modificato.



Figura 40 - Caivano, corso Umberto, angolo via Faraone. E' visibile il tram che viene dal capolinea.



Figura 41 - Il percorso della Linea 1 in Caivano (D: deposito; 1: corso Umberto; 2: via Gramsci; 3: via Libertini; 4: via Cavallotti). Immagine da Cozzolino e Gamboni, *op. cit.*, modificata

Linea 2 (Napoli-Aversa, per piazza Ottocalli)

[NAPOLI] via Arenaccia – piazza Ottocalli – calata Capodichino - piazza di Vittorio G. (Capodichino) – [SECONDIGLIANO] corso Secondigliano – via Roma verso Scampia – [MELITO DI NAPOLI] via Roma – [GIUGLIANO] Colonne di Giugliano – [SANT'ANTIMO]* corso Europa – via Roma – via Martiri di via Fani – via Cardinale Verde – via Ludovico Ariosto – via Primavera -via Torquato Tasso – circa 300 m in cui non vi è tracciato viario fino a raggiungere località Cappelluccia sulla SS 7 bis – [AVERSA] via Roma – via Antonio Gramsci – via Vito di Jasi – via Belvedere – via Costantinopoli – via Magenta

* successivamente la deviazione per Sant'Antimo fino a località Cappelluccia diventò una diramazione della linea 2 che invece proseguì dritta per la SS 7 bis

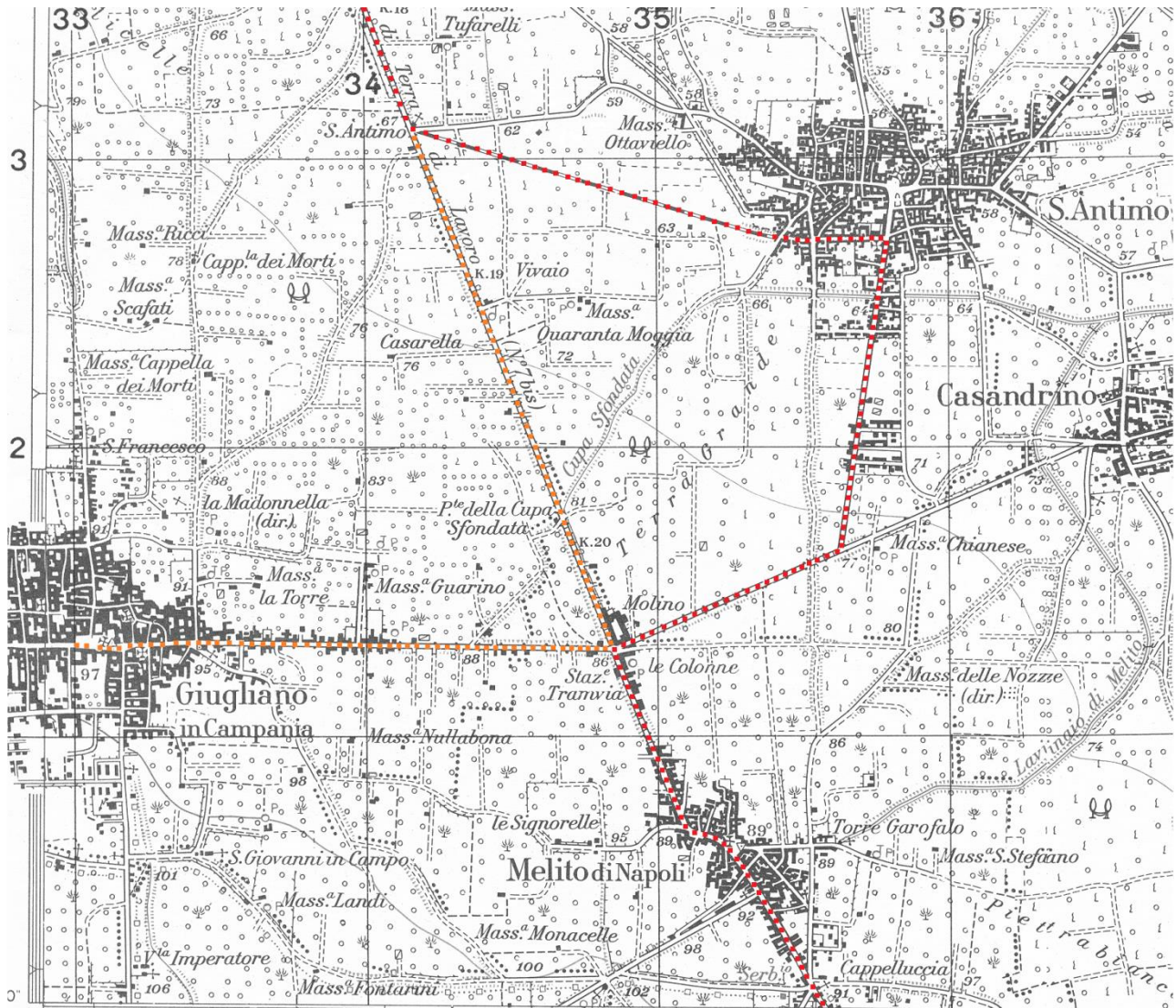


Figura 42 - Su carta IGM del 1955, la Linea 2 (Napoli-Aversa) nella zona di Giugliano, Melito e Sant'Antimo. In un primo periodo, in questo tratto, la Linea (in rosso) passava per Sant'Antimo e non per la SS 7 bis. Successivamente la Linea (in arancione) passò direttamente per la SS 7 bis e il tracciato originale passante per Sant'Antimo diventò una diramazione della Linea 2. Altra diramazione (anche in arancione) dalle colonne di Giugliano portava al centro di Giugliano. Da Sant'Antimo alla SS 7 bis, località Cappelluccia, il tram correva in sede propria che ora in parte corrisponde a via Tasso e per il resto coincide con confini fra proprietà.



Figura 43 - Su immagine da Google Earth, stesso oggetto della figura precedente; a = SS 7 bis; b = corso Europa; c = via Roma; d = via cardinale Verde; e = via Primavera; f = via Torquato Tasso; g = confini fra proprietà private; h = via Colonne; i = corso Campano.

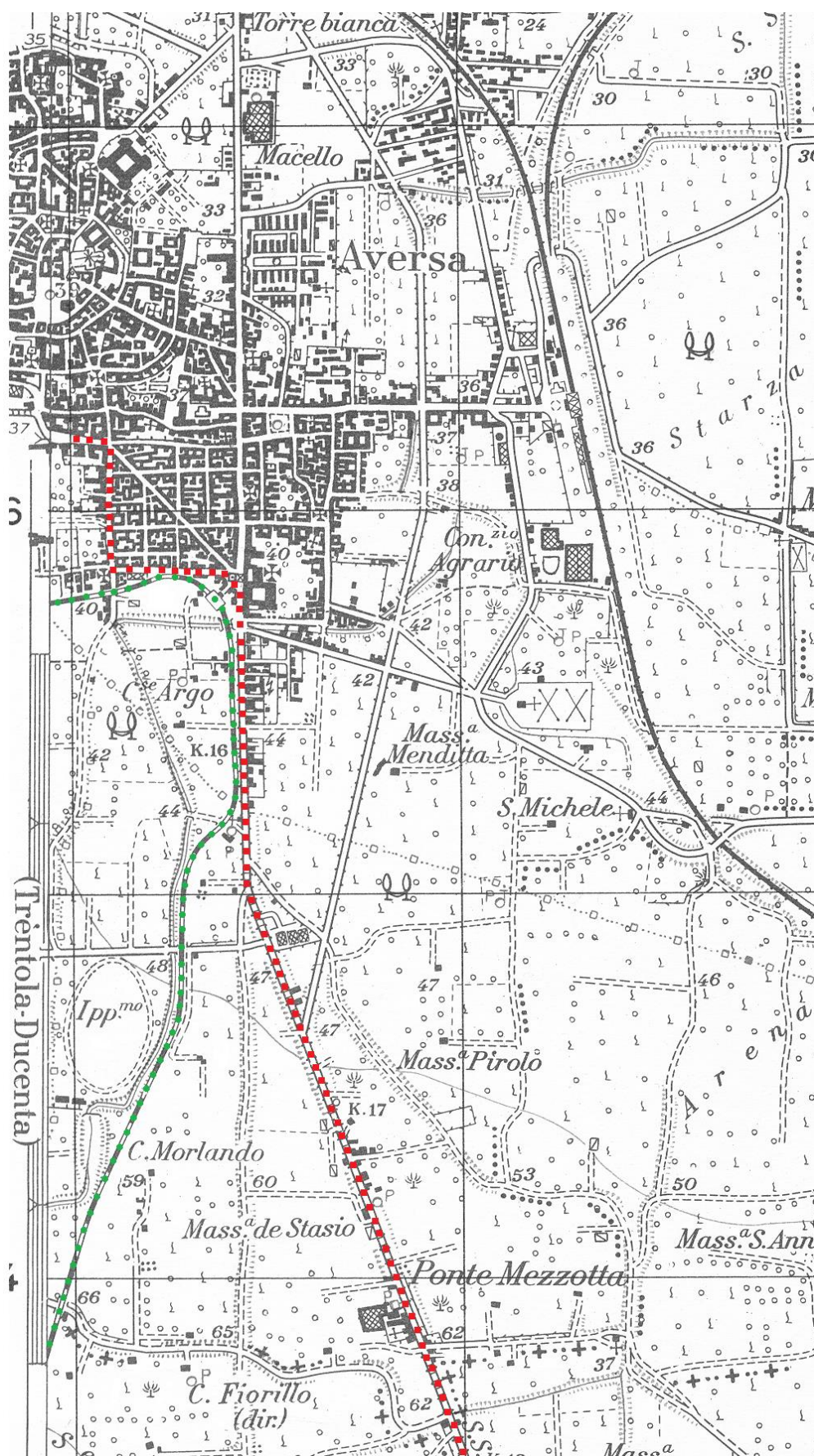


Figura 44 - Su carta IGM del 1955, la Linea 2 nella zona di Aversa.
La linea verde indica il tracciato della ferrovia Alifana.



Figura 45 - Su immagine da Google, particolare della Linea 2 nell'abitato di Aversa. La linea verde riporta il tracciato della ferrovia Alifana e la linea arancione il tracciato della Linea 7 Aversa-Albanova; a = via Gramsci; b = via Vito di Jasi; c = via Belvedere; d = via Costantinopoli; e = via Magenta; f = piazza Francesco Crispi; g = via De Chiara; h = via Santa Lucia; i = via Roma; D = deposito-stazionamento.

Linea 3 (Napoli-Frattamaggiore, per via piazza Ottocalli): da [NAPOLI] via Arenaccia fino a piazza di Vittorio G. (Capodichino), tracciato in comune con quello della linea 2 (Napoli-Aversa), poi proseguiva per [SAN PIETRO A PATIERNO] via Francesco De Pinedo, tracciato in comune con quello della linea 1 (Napoli-Caivano). Successivamente, via della Tramvia Fratta – via Galileo Galilei – poi un tratto di circa 260 m in cui non vi è tracciato viario – via Meucci – un altro tratto di circa 180 m in cui non vi è tracciato viario – [CASAVATORE] via S. Pietro – corso Europa – via ex-Tramvia – via Luca Iavarone – [ARZANO] via Mazzini – via Luigi Rocco – via Alfredo Pecchia – [GRUMO NEVANO] corso Garibaldi* – via Roma** – via Marconi – [FRATTAMAGGIORE] corso Durante – piazza Riscatto – prosecuzione per via XXXI Maggio e deposito.

* dall'angolo fra corso Garibaldi – via Roma partiva una diramazione che raggiungeva Casandrino seguendo il percorso: via Tamaro Spena – corso Domenico Cirillo – [CASANDRINO] corso Carlo Alberto – piazza Fratelli Kennedy.

** con la costruzione del sovrappasso sulla ferrovia, la linea invece che andare per via Marconi proseguiva per via Giacomo Matteotti – via Filippo Turati – [FRATTAMAGGIORE] via della Libertà e poi raggiungeva l'inizio di corso Durante.

Fra Grumo-Nevano e Frattamaggiore, l'incrocio fra linea tranviaria Napoli-Frattamaggiore e linea ferroviaria Napoli-Aversa avveniva a raso con incrocio dei binari e ciò in modo analogo all'incrocio della linea tranviaria Napoli-Caivano con la stessa linea ferroviaria all'altezza di Casoria. Questi incroci erano di certo pericolosi e comportavano rallentamenti e successivamente furono eliminati. Per quanto riguarda l'esistenza di un passaggio a livello a lato della stazione di Frattamaggiore, abbiamo:

- E' riportato in de Majo (*op. cit.*): "Un'importante convenzione è stipulata con il Municipio di Frattamaggiore il 14 e il 24 ottobre 1900, per «l'uso esclusivo della Strada Corso Durante [...] dal passaggio a livello della ferrovia fino a Piazza Riscatto»."

- un decreto reale del 1918 mediante il quale con nuova definizione di una strada provinciale si stabiliva che "In sostituzione delle strade denominate Corso Durante ed Atellana è dichiarato tratto interno delle provinciali Sant'Antimo-Cesa e Pardinola la nuova strada denominata corso Vittorio Emanuele III, che dal passaggio a livello sulla ferrovia Napoli-Foggia, per il piazzale della stazione di Frattamaggiore va alla provinciale Pardinola."

- la disposizione del 1928 con cui, sulla linea ferroviaria Napoli-Foggia, si sopprimevano cinque passaggi a livello fra le stazioni di Aversa e Frattamaggiore e altri sei fra Frattamaggiore e Casoria;

- il decreto del 1928 con il quale, fra l'altro, nella "DESCRIZIONE DEL BINARIO DI RADDOPPIO AVERSA-NAPOLI CENTRALE" fra le opere progettuali riporta a pag. 323:

"4) Passerella pedonale di luce m. 22,00 al chilometro 183+935,70 (Corso Capasso-Durante nell'abitato di Frattamaggiore).

5) Cavalcavia di luce m. 13,50 al Km. 184+227 (Corso Capasso-Durante nell'abitato di Frattamaggiore).

6) Sottovia di luce m. 10 al Km. 188+192,45 (Corso Umberto I nell'abitato di Casoria)."

Questo decreto stabiliva pertanto la costruzione, sopra la linea ferroviaria, della passerella pedonale e del cavalcavia di Frattamaggiore e inoltre di una sottovia ferroviaria per il corso Umberto I di Casoria. E' chiaro quindi che queste opere, realizzate in anni successivi al 1928, comportarono anche l'opportuna deviazione delle linee tranviarie esistenti.

Per fugare ulteriormente qualsiasi dubbio a riguardo è interessante osservare la foto da dirigibile di Frattamaggiore e parte di Grumo-Nevano a metà degli anni '20 in cui si nota che ancora non era stato costruito il cavalcavia stradale e quindi necessariamente la linea tranviaria doveva attraversare a raso la linea ferroviaria.

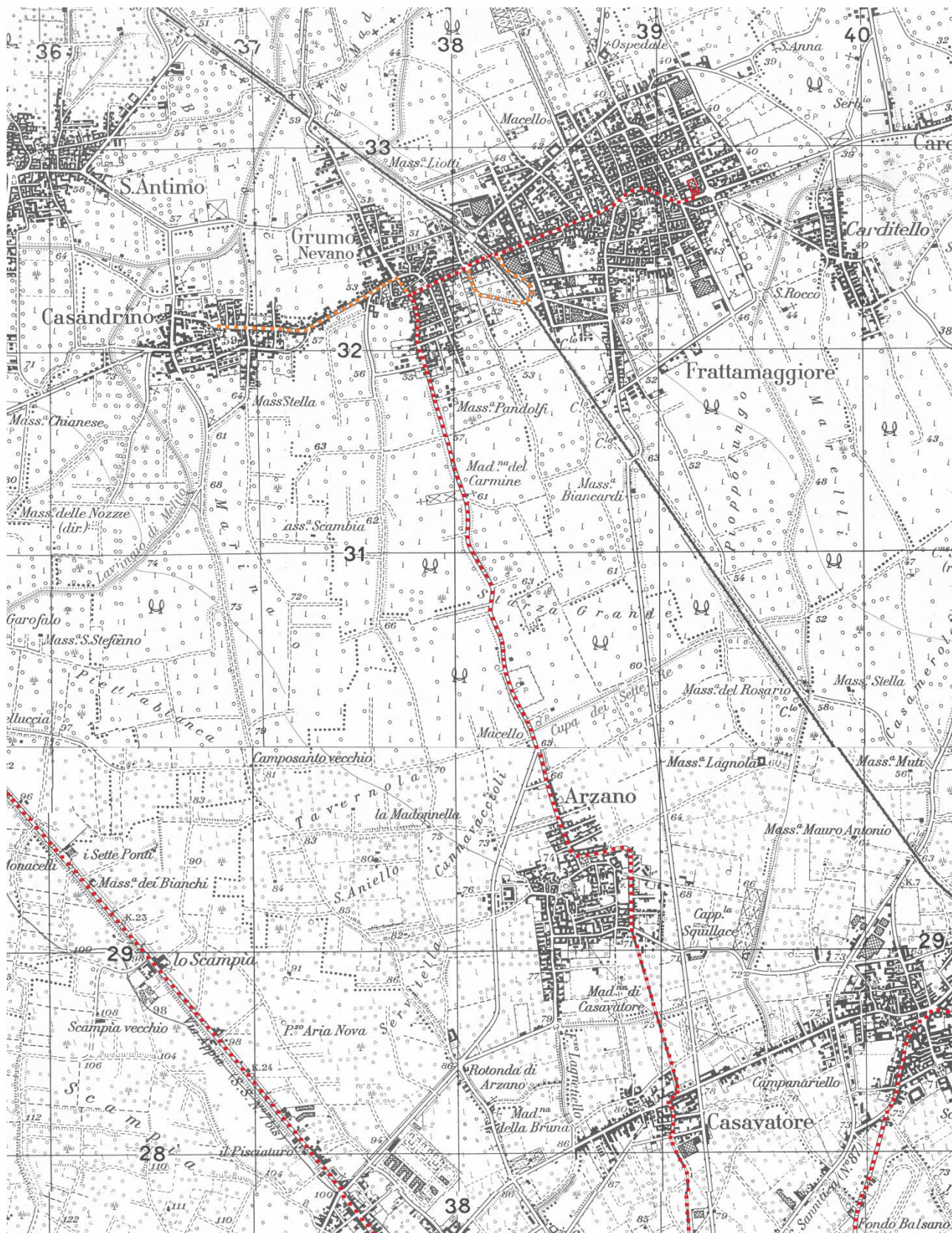


Figura 46 - Su carta IGM 1955, parte finale della Linea 3 (Napoli-Frattamaggiore). La Linea (in rosso) fino al 1928 attraversava a raso il tracciato ferroviario della Napoli-Foggia. Successivamente fu costruito il cavalcavia (linea arancione). Una diramazione della Linea 3 (in arancione) portava da Grumo a Casandrino. Si vedono anche tratti delle Linee 1 e 2 (a destra e sinistra, in basso).

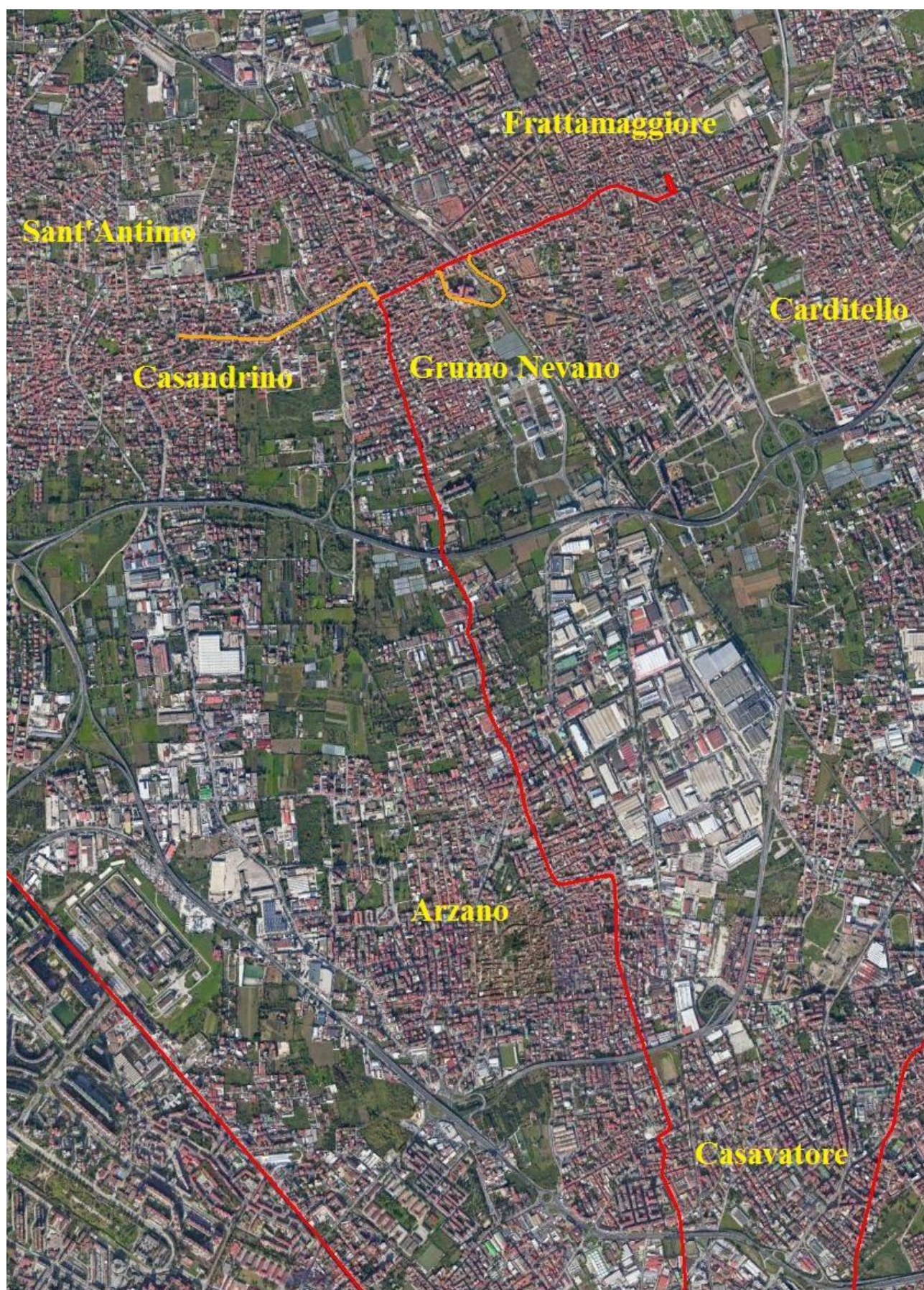


Figura 47 - Su immagine da Google Earth, lo stesso della figura precedente.



Figura 48 - Particolare del cavalcavia di Frattamaggiore, del percorso della Linea 3 all'interno di Frattamaggiore e poi fino al deposito; a = via Marconi; b = corso Durante; c = via XXXI Maggio; d = via Giacomo Matteotti; e = via Filippo Turati; f = viale della Libertà; D = deposito-stazionamento.



Figura 49 – La diramazione per Casandrino; a = corso Carlo Alberto; b = corso Cirillo; c = via Tammaro Spena; d = corso Garibaldi; e = via Roma; f = via Matteotti.

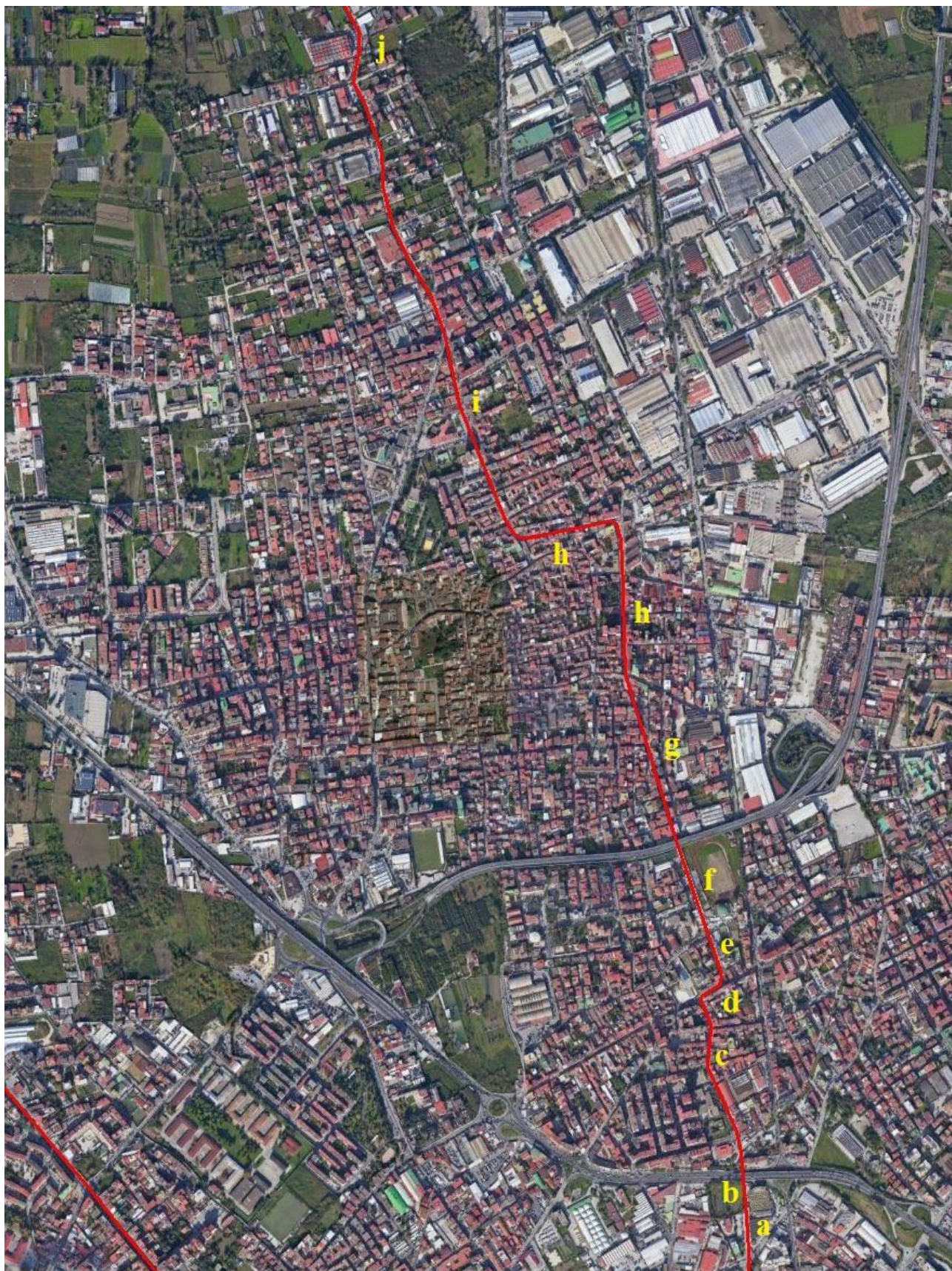


Figura 50 – La Linea 3 fra Casavatore e Arzano; a = via Meucci; b = confini fra proprietà; c = via San Pietro; d = corso Europa; e = via ex-Tramvia; f = via Luca Iavarone; g = via Mazzini; h = via Luigi Rocco; i = via Alfredo Pecchia; j = corso Garibaldi.

N. 1562. Decreto Luogotenenziale 22 settembre 1918, col quale, sulla proposta del ministro delle finanze, è data facoltà al comune di Casnigo (Bergamo), di applicare dal 1° gennaio 1917 al 31 dicembre dell'anno in cui cesserà la guerra, la tassa di esercizio, col limite massimo di L. 2000.

N. 1563. Decreto Luogotenenziale 22 settembre 1918, col quale, sulla proposta del ministro delle finanze, è data facoltà al comune di Cazzano Sant'Andrea (Bergamo), di applicare dal 1° gennaio 1918 al 31 dicembre dell'anno in cui cesserà la guerra, la tassa di esercizio, col limite massimo di L. 2000.

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA

Luogotenente Generale di Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la deliberazione 3 febbraio 1917 con cui il Consiglio provinciale di Napoli stabilì che, in sostituzione del corso Durante e della via Atellana, si considerasse tratto interno delle strade provinciali Sant'Antimo-Cesa e Pardinola, attraversanti l'abitato del comune di Frattamaggiore, la nuova strada denominata corso Vittorio Emanuele III;

Ritenuto che, procedutosi alle prescritte pubblicazioni in tutti i Comuni della Provincia, non furono prodotti reclami;

Considerato che la nuova strada suaccennata ha gli stessi caratteri delle predette traverse, inquantochè, con uno sviluppo di eguale lunghezza, raggiunge gli stessi obiettivi, riuscendo anzi più agevole al commercio che si sviluppa sulla importante rete stradale di cui fa parte;

Che, pertanto, le predette due traverse possono essere sostituite dalla nuova strada suaccennata;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Vista la legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F';

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

In sostituzione delle strade denominate Corso Durante ed Atellana è dichiarato tratto interno delle provinciali Sant'Antimo-Cesa e Pardinola la nuova strada denominata corso Vittorio Emanuele III, che dal passaggio a livello sulla ferrovia Napoli-Foggia, pel piazzale della stazione di Frattamaggiore va alla provinciale Pardinola.

Il ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto che sarà pubblicato nella Gazzetta ufficiale del Regno.

Dato a Roma, addì 1° settembre 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

DAR.

in forza della legge 29 gennaio 1880, numero 5249 (serie 2°), con la quale furono approvate le convenzioni 17 novembre 1873 (col relativo atto addizionale 21 novembre 1877) e 25 aprile 1872, per il riscatto delle strade ferrate romane, e compresa nell'estrazione annuale che ha avuto luogo in Roma nei giorni 16 settembre 1918 e successivi.

55ª ESTRAZIONE

N. 2317 obbligazioni - Ferrovie livornesi
Serie A - 3 0/0 da L. 500 ciascuna

295	2931	5631	8683	12342	14501	17550
323	933	735	822	408	549	572
312	3001	773	975	437	614	574
452	071	794	9011	479	819	701
481	451	923	241	437	050	901
705	463	973	229	664	984	912
774	591	6019	388	720	15011	18008
946	597	052	417	876	094	023
1291	691	079	484	974	129	343
351	809	193	491	1307	353	625
709	847	208	574	175	474	729
809	923	260	574	120	402	837
932	991	278	503	232	562	855
2103	4361	435	609	290	588	904
161	169	597	707	296	691	19058
238	189	606	769	331	618	083
269	406	715	772	447	661	085
362	522	737	979	479	695	210
389	663	856	10193	613	900	265
412	614	994	690	638	911	286
434	661	7059	749	693	1673	320
438	677	036	948	705	762	340
455	798	151	11062	716	773	393
516	833	605	272	743	793	406
526	948	885	344	783	813	735
583	989	8001	439	824	941	802
624	5230	139	605	875	17029	20062
669	214	451	690	972	159	270
752	238	595	651	14023	262	279
759	314	541	924	161	415	393
771	345	642	944	185	412	451
797	367	665	12179	232	497	549
842	437	689	332	295	592	647

55ª ESTRAZIONE

N. 79 obbligazioni - Ferrovie livornesi
Serie B - 3 0/0 da L. 500 ciascuna

106	976	2191	3279	4299	5693	6908
212	1022	214	286	334	620	571
273	065	305	375	492	631	605
285	101	464	465	537	647	625
392	174	537	765	711	712	739
454	198	676	796	983	776	822
539	337	708	836	5186	803	972
542	403	817	865	168	818	—
793	554	879	921	993	989	—
917	728	927	892	499	602	—
923	2114	3096	4012	508	166	—
949	188	297	173	528	189	—

Figura 51 - Decreto luogotenenziale in cui si evidenzia la presenza di un passaggio a livello sulla Napoli-Foggia all'altezza della stazione di Frattamaggiore. La Linea 3 incrociava a raso la linea ferroviaria all'altezza di tale passaggio a livello.

LINEA	NATURA DEI LAVORI	LINEA	NATURA DEI LAVORI
COMPARTIMENTO DI ROMA.		Segue: COMPARTIMENTO DI NAPOLI.	
Roma-Tiburtina-Chiusi	Ricostruzione di alcuni tratti di muro a secco di controripa presso i chilometri 21,300, 22,780 e 27,500.	Napoli-Potenza	Raddoppio binario tra Salerno e Battipaglia dal km. 64,853 al km. 69,424 e dal km. 69,864 al km. 72,547.
Id.	Costruzione dei muri d'ala e sistemazione del muro frontale del ponte di luce m. 5 al km. 39,312.	Id.	Applicazione delle difese meccaniche contro le zanzare ai fabbricati compresi in alcune tratte di malaria grave fra le stazioni di Persano e Picerno.
Id.	Sistemazione del ponte obliquo al chilometro 72,044 sul torrente Picchiato.	Id.	Consolidamento della scarpa a monte della trincea fra i km. 145,177 e 145,191, fra le stazioni di Paragiano e Picerno.
Id.	Costruzione di un nuovo sottovia di m. 3 di luce al km. 125,336 in sostituzione del passaggio a livello al km. 125,236.	Id.	Consolidamento della platea di calcestruzzo del ponte sul torrente Ontrato al km. 148,118 fra le stazioni di Picerno e Tito.
Id.	Consolidamento delle pile del ponte retto a 4 luci a travate metalliche sul Tevere al km. 65,859 fra le stazioni di Stimigliano e Civitacastellana.	Cancello-Avellino	Lavori per raccogliere l'acqua di alcune filtrazioni dei piedritti della galleria Sant'Agata, tra la fermata di Montoro Superiore e la stazione di Solofra.
Roma-Trastevere-Viterbo	Sistemazione del viadotto del Gelsomino al km. 4,686.	Id.	Rafforzamento della gabbionata al chilometro 71,643 e 71,928 fra le stazioni di Serino ed Avellino a difesa del muro di sostegno del rilevato ferroviario contro le piene del fiume Sabato.
Avezzano-Sulmona	Costruzione di un sottovia al km. 128,399 per sopprimere il passaggio a livello al km. 128,466 fra Collarmele e Pescara.	Avellino-Rocchetta	Riparazione danni prodotti dalle piogge e dalle piene del fiume Ofanto nell'inverno 1926-27.
Sulmona-Isernia	Urgenti riparazioni alle murature lesionate della galleria Caradonna fra S. Ilario ed Alfiadena e adattamento e posa in opera di centine metalliche nella galleria stessa.		
Caianello-Isernia	Consolidamento della scarpata destra della trincea fra i km. 41,619 e 41,642 fra S. Agapito ed Isernia.		
COMPARTIMENTO DI NAPOLI.		COMPARTIMENTO DI BARI.	
Foggia-Napoli	Deviazione e doppio binario della linea fra il km. 192,268 e Napoli C.	Bari-Foggia	Impianto doppio binario fra le stazioni di Trani e Barletta.
Pianerottolo-Montecalvo	Sistemazione piedritti e calotta delle gallerie Sancima, Sbarra e Ariano in dipendenza dell'elettrificazione della linea.	Foggia-Potenza	Consolidamento trincea in frana al chilometro 117.
Id.	Raddoppio binario fra Aversa e il chilometro 192,368.	Id.	Consolidamento della galleria Cardinale fra Rocchetta e Melfi.
Foggia-Napoli	Soppressione dei passaggi a livello ai km. 179,578; 180,262; 180,631; 181,454; 183,006 fra le stazioni di Aversa e Frattamaggiore.	Barletta-Spinazzola	Consolidamento di trincea in frana al km. 10.
Id.	Soppressione passaggi a livello ai km. 185,163; 185,422; 185,900; 186,291; 186,758; 187,704 tra Frattamaggiore e Casoria.		
Termoli-Campobasso	Demolizione ponticello in muratura e costruzione di un tubo in cemento retinato al km. 87,765.	COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA.	
Napoli-Potenza	Sistemazione della costa rocciosa sovrastante l'imbocco Salerno della galleria Bayard al km. 50,057 fra le stazioni di Vietri sul Mare e Salerno.	Metaponto-Reggio Calabria	Nuovi ponti sui torrenti Ponzo, Vodà e Munita rispettivamente al km. 326,931; 326,100 e 333,111.
		Id.	Difesa della sede ferroviaria dalle piene del torrente Fiumarella di Calopezzati al km. 164,061 fra le stazioni di Calopezzati e Mirto Crosia.

Figura 52 - Eliminazione nel 1928 di una serie di passaggi a livello sulla linea ferroviaria Napoli-Foggia (Napoli-Aversa-Caserta-Benevento-Foggia). Da: Ministero delle Comunicazioni, Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, Relazione per l'anno finanziario 1927-28, Roma, Provveditorato Generale dello Stato - Libreria - 1928 - Anno VII.

Anno XXI - N. 26



28 giugno 1928 - Anno VI

E. 101 Cont. Uff. 1073



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

26 giugno 1928 — Decreto Ministeriale relativo all'apertura all'esercizio del tronco Villa Literno-Aversa e del raccordo S. Marcellino Frignano-Gricignano Teverola della direttissima Roma-Napoli Pag. 265

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di durata indeterminata:

Ordine Generale N. 9. — Circoscrizione Riparti Trazione	Pag. 311
Ordine di Servizio N. 99 — Apertura all'esercizio del tronco di linea Villa Literno-Aversa, del binario di raddoppio fra la stazione di Aversa e quella di Napoli C. e attivazione del raccordo S. Marcellino Frignano-Gricignano Teverola	» 311
Ordine di Servizio N. 100. — Cambiamento di nome della stazione di Asigliano	» 399
Ordine di Servizio N. 101 — Cambiamento di nome della Stazione di Crusinallo	» ivi
Ordine di Servizio N. 102 — Cambiamento di nome della stazione di Roasenda	» 401
Ordine di Servizio N. 103 — Attivazione del doppio binario fra le stazioni di Pontecagnano e Battipaglia	» 402
Ordine di Servizio N. 104 — Attivazione del doppio binario fra le stazioni di Barletta e Trani	» 404
Ordine di Servizio N. 105 — Circoscrizione dei magazzini. Soppressione del magazzino approvvigionamenti di Bolzano	» 407
Ordine di Servizio N. 106 — Trasporti per conto delle società cooperative di case popolari ed economiche costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato	» ivi
Circolare N. 21 — Mutui al personale	» 408
Circolare N. 22 — Proroga per la cessazione del corso legale e per la prescrizione dei biglietti di Stato da lire 5 e 10	» ivi

PARTE TERZA — Ordini di servizio, e Circolari di durata determinata:

Ordine di Servizio N. 3-v — Attivazione del nuovo orario generale sulle linee a sud di Roma e di Foggia	Pag. 177
Comunicazioni: Gare, appalti, ecc., per lavori e forniture	» 182

ROMA - Soc. An. Tipografica Luzzatti - Via Germanico, 181 183

Figura 53 - Questa e le due immagini seguenti: 28 giugno 1928; apertura all'esercizio del tronco di linea Villa Literno-Aversa (parte della cosiddetta direttissima Napoli-Aversa-Formia-Roma); progetto di costruzione della passerella pedonale a lato della Stazione di Frattamaggiore; progetto di costruzione del cavalcavia sulla tratta ferroviaria Napoli-Aversa a circa 300 metri dal cavalcavia pedonale a lato della stazione di Frattamaggiore e in sostituzione del passaggio a livello; progetto di costruzione della sottovia della tratta ferroviaria Napoli-Aversa sul corso Umberto in Casoria; progetto di spostamento della stazione di Aversa circa 160 metri a oriente della vecchia sede.

passa la linea Cassino-Napoli al Km. 194 + 323 (sottovia di Poggioreale, corrispondente al Km. 245 + 600,65 della linea Cassino-Napoli C.le) per poi affiancarsi a questa in precedenza al bivio Sperone Nord (Km. 195 + 008) che permette ai treni merci di accedere direttamente alla stazione di Napoli Sperone.

Dopo il bivio Sperone Nord la linea, procedendo sempre affiancata alla linea Cassino-Napoli, piega verso occidente, passa per il posto di movimento B (Pasconcello) Km. 196 + 350,00 ed infine si innesta alla stazione di Napoli C.le.

La pendenza massima fra Gricignano Teverola ed Aversa è del 6,8‰ fra Aversa e il Km. 192 + 263,14 dell'8,4‰; fra il Km. 192 + 263,14 e Napoli Centrale dell'11‰; il piazzale di Gricignano è in pendenza dell'1,5‰, quello di Aversa in orizzontale, salvo l'estremità lato Napoli, che è sul 2,1‰, quello di S. Antimo, parte sull'1‰, parte sul 0,3‰ e parte sul 0,7‰, quello di Frattamaggiore è parte in orizzontale, parte sul 2 e 3‰, quello di Casoria sul 3‰ circa, salvo gli scambi estremi lato Napoli, che sono sul 4,4‰.

Il raggio minimo delle curve fra Gricignano ed Aversa, è di m. 775; fra Aversa e la Casa Cantoniera Km. 194+171,53 di m. 800; fra la detta C.C. Km. 194+171,53 e Napoli Centrale di m. 500. Fra Gricignano Teverola e Napoli Centrale non esistono più passaggi a livello.

La Gricignano-Aversa Km. 196 + 350 (Posto di Movimento B), è armata col Mod. FF. SS. 46/3 - posa 12/17 e 18/25 -, dal Km. 196+350 a Napoli C.le col Mod. R. A. 36/S.

Per i binari secondari delle stazioni sono stati impiegati diversi modelli da 36 Kg. a ml. di rotaia.

Sulla Gricignano-Aversa-Napoli esistono le seguenti importanti opere d'arte (trascurando i ponti ed altri manufatti di luce inferiori a m. 10,00).

1) Sottovia a due luci di m. 7,70 e di m. 3,00 al chilometro 177 + 925.

2) Cavalcavia di luce m. 18,30 al Km. 179 + 534,51 (Strada comunale Aversa-Casoria).

3) Cavalcavia di luce m. 24,70 al Km. 181 + 882 (Strada provinciale Grumo-S. Arpino).

4) Passerella pedonale di luce m. 22,00 al chilometro 183+935,70 (Corso Capasso-Durante nell'abitato di Frattamaggiore).

5) Cavalcavia di luce m. 13,50 al Km. 184 + 227 (Corso Capasso-Durante nell'abitato di Frattamaggiore).

6) Sottovia di luce m. 10,00 al Km. 188 + 192,45 (Corso Umberto I nell'abitato di Casoria).

Figura 54 – Continuazione della precedente figura.

Comunicazioni telegrafiche.

La stazione avrà tre gruppi telegrafici:

Omnibus n. 4818 Formia-Caserta; Omnibus n. 4969 Villa Literno-Aversa; Speciale n. 4971 S. Marcellino Frignano-Gricignano Teverola.

Risponde alla chiamata F. R.

AVERSA.

La nuova stazione di Aversa — situata a circa m. 160 ad oriente della vecchia stazione — ha il F. V. con l'asse alla progressiva Km. 14 + 335,00 da Villa Literno ed alla progressiva Km. 178 + 320,67 della linea Foggia-Napoli.

F. V. a destra, Cessi isolati, Magazzino merci, Piano caricatore in parte coperto, Stadera a ponte da tonn. 40, Saggoma limite, Gru da pesi da tonn. 6, Gru idraulica, Rifornitore.

La stazione comprende i seguenti impianti principali:

Prima linea: binario per le precedenza promesse dei treni della Direttissima e della Napoli-Foggia con ingressi diretti e della capacità utile di ml. 750 circa.

Seconda linea: binario di corsa dei treni pari della Direttissima.

Terza linea: binario di corsa dei treni dispari della Direttissima.

Quarta linea: binario di corsa dei treni dispari della linea Foggia-Napoli.

Quinta linea: binario di corsa dei treni pari della linea Foggia-Napoli.

Sesta-undicesima linea: costituiscono il Fascio Merci che è munito di asta di manovra, tanto dal lato di Napoli che dal lato di Caserta.

Marciapiedi tre della lunghezza utile di ml. 250, serviti da sottopassaggio.

Binari tronchi a servizio dello Scalo merci n. 9, dei quali: due attestanti il 1° marciapiedi dal lato Napoli, un altro affiancato al Magazzino merci ed al Piano caricatore coperto; un altro affiancante il Piano caricatore scoperto; cinque di carico e scarico diretto.

Binari passanti, a servizio dello Scalo merci, n. 2 affiancati ed allacciati alla loro estremità all'asta di manovra dello Scalo.

Binari tronchi, per scarto materiale viaggiatori, n. 4, attestanti il secondo e terzo marciapiedi.

Figura 55 — Continuazione della precedentefigura.



Figura 56 - Foto aerea di Frattamaggiore (in alto) e parte di Grumo Nevano (in basso) scattata alla metà degli anni '20 dal dirigibile Italia. E' da notare, fra l'altro, che in tali anni non esisteva alcuna passerella pedonale o cavalcavia stradale sulla linea ferroviaria (foto riportata in: F. Pezzella, *Frattamaggiore. L'Immagine nel tempo*, Istituto di Studi Atellani, 2008).

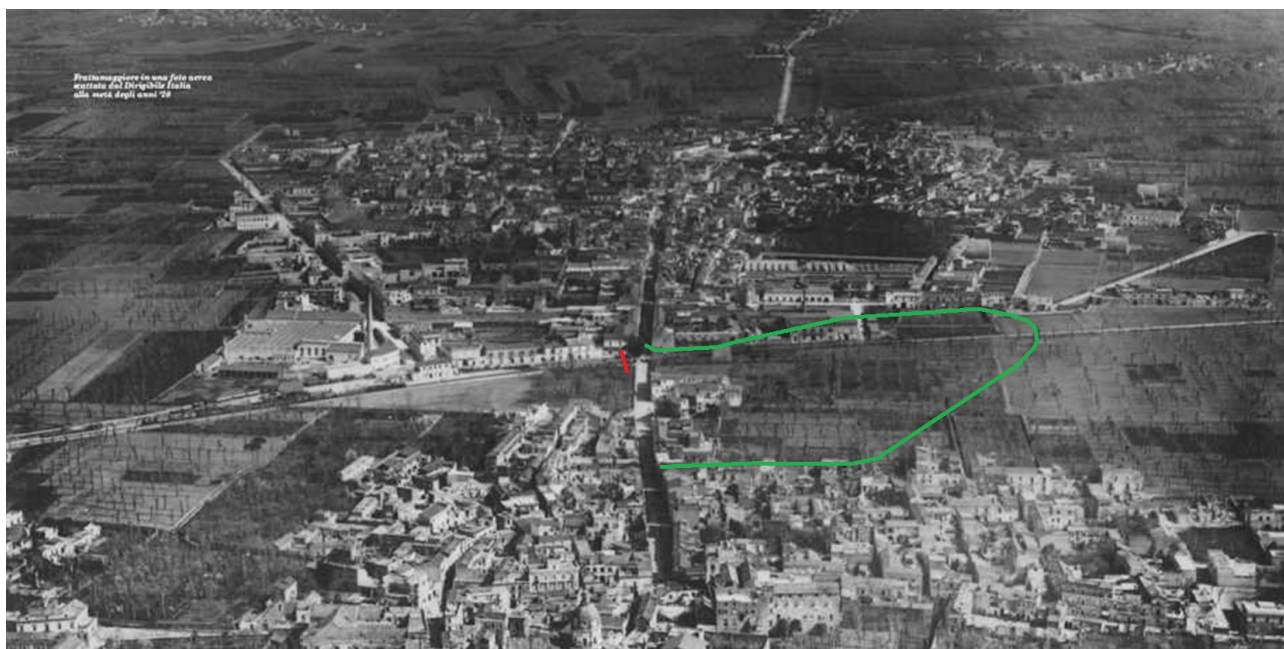
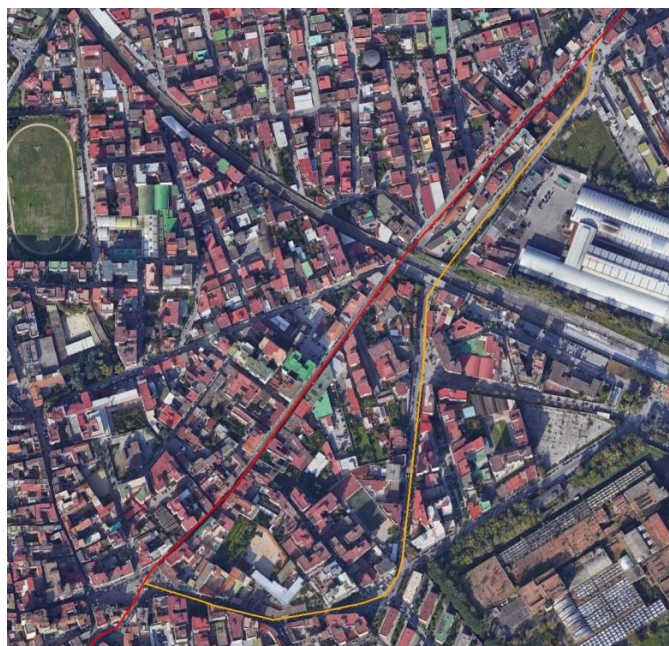
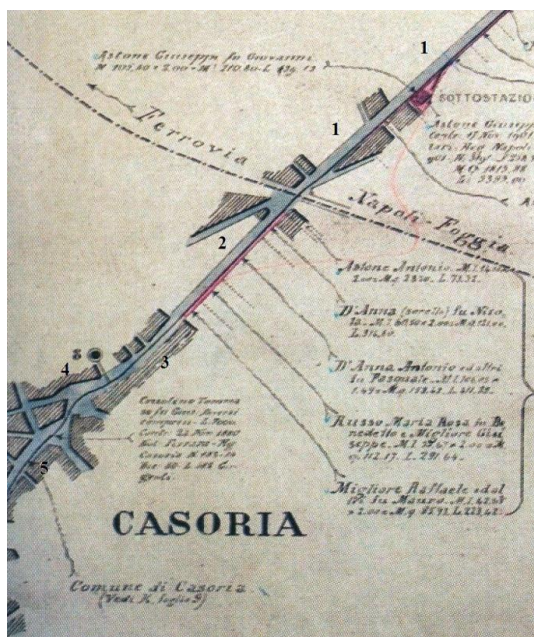


Figura 57 - La stessa foto di prima con la sovrapposizione dei tracciati approssimativi del cavalcavia stradale (in verde) e della passerella pedonale (in rosso).



Figg. 58 e 59 - L'incrocio a raso fra Linea 1 e Ferrovvia Napoli-Foggia. A sinistra: immagine dei primi del Novecento (modificata, da Cozzolino e Gamboni, *op. cit.*); 1: via Duca d'Aosta; 2: via Carlo Verre; 3: corso Umberto I; 4: piazza Domenico Cirillo; 5: via Cavour; a destra: il vecchio e il nuovo tracciato tramviario su immagine da Google Earth.

Linea 4 (Aversa-Albanova) (inaugurata nel 1912; lunghezza circa 8,5 km): da [AVERSA] piazza Crispi (già piazza S. Anna, dal deposito di Aversa presso chiesa S. Anna) – via De Chiara – via S. Lucia – [TRENTOLA-DUCENTA] via Roma – via Bologna - via Natale di Roma – via S. Antonio Nunziale – [SAN MARCELLINO] corso Italia – [FRIGNANO] via Carducci – [VILLA DI BRIANO] corso Europa – [CASAL DI PRINCIPE] corso Umberto I – piazza Villa

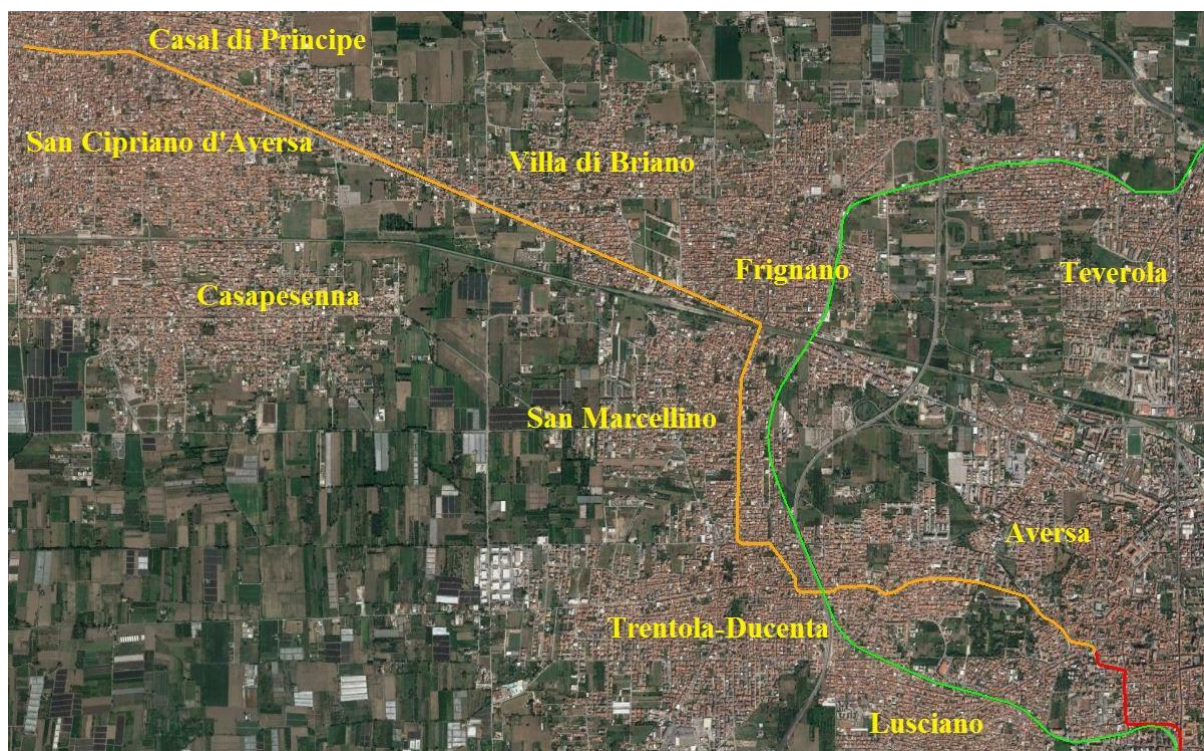


Figura 60 - Su immagine da Google Earth, la Linea 7 - Aversa-Albanova (in arancione). E' anche riportata parte della Linea 2 - Napoli-Aversa, in rosso, e il tracciato della ferrovia Alifana (in verde).



Figura 61 - Particolare dell'immagine precedente nel tratto iniziale in prossimità di Aversa; a = via Costantinopoli; b = via Magenta; c = piazza Francesco Crispi; d = via De Chiara; e = via Santa Lucia; f = via Roma; D = deposito.



Figura 62 - Incrocio fra Linea 7 - Aversa-Albanova e ferrovia Alifana a Trentola-Ducenta. In una prima fase il tram procedeva dritto per via Roma (tracciato in rosso) e incrociava a raso la ferrovia Alifana (in verde). In una fase successiva fu costruito un sovrappasso ferroviario che correva per una deviazione (attuale via Bologna, tracciato in arancione).

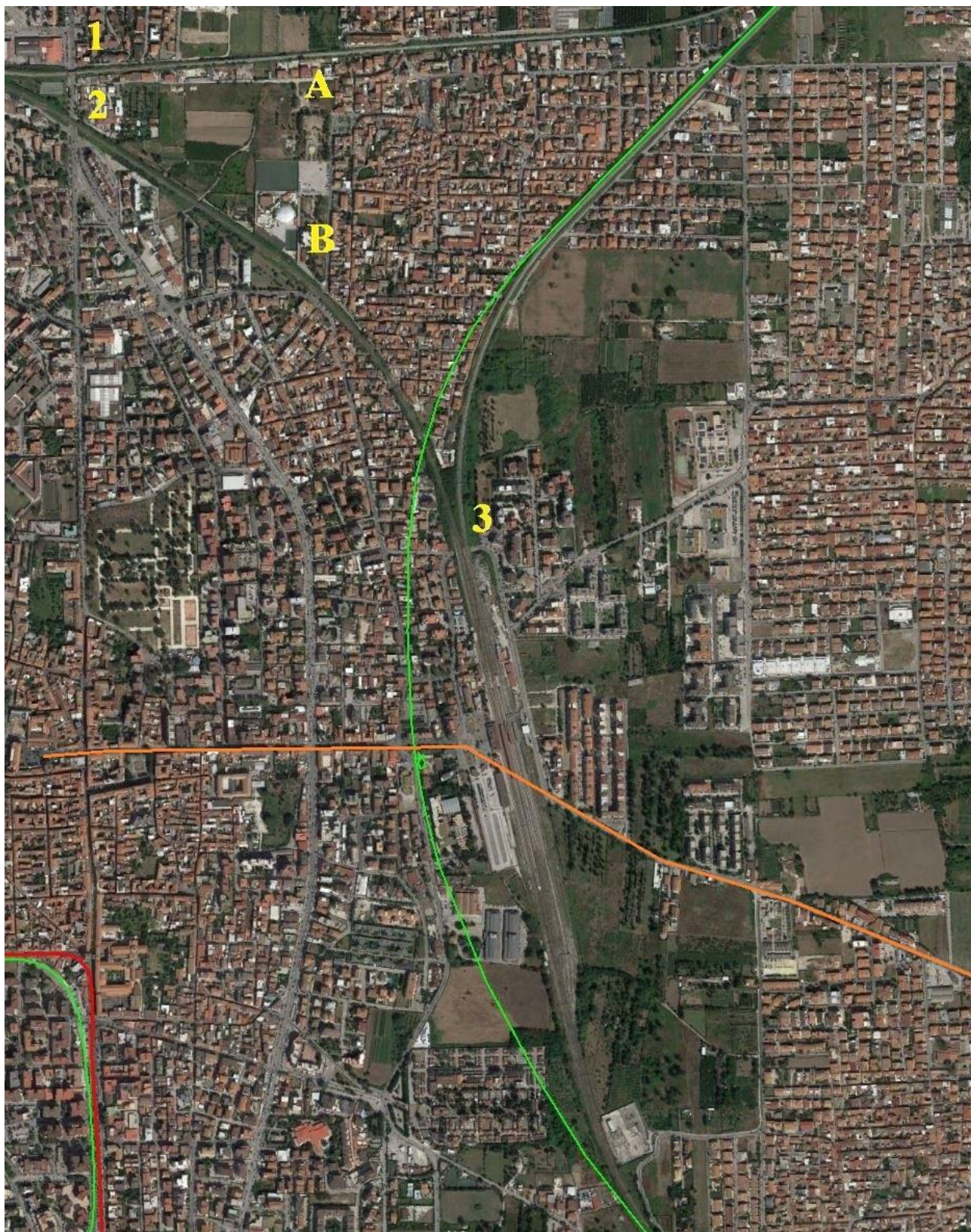


Figura 63 - Aversa, vecchio tracciato ferroviario della Napoli-Foggia (in verde). A partire dal 1928 fu costruita la tratta Aversa-Villa Literno, parte della direttissima Napoli-Roma, che fu collegata con la linea preesistente mediante le branche A e B. La precedente stazione di Aversa (posizione approssimata in verde) fu spostata 160 metri ad oriente con opportune modifiche del tracciato ferroviario. Furono inoltre costruite le sottovie 1-3. La linea arancione indica il tracciato della Provinciale Aversa-Caivano prima della costruzione della nuova stazione e del vicino sottopasso.

La stazione di Aversa è attualmente ubicata ai margini del centro cittadino. E' una delle stazioni più importanti della linea, essendo nodo di interscambio fra la linea Napoli-Formia-Roma e la linea Napoli-Caserta-Foggia. La stazione venne inaugurata il 7 maggio 1867, quando entrò in funzione la tratta Napoli-Caserta, e allora era ubicata nei pressi dell'attuale via Fermi, circa 160 metri a sud-ovest della stazione attuale, ed era una struttura molto più piccola dell'attuale. (<http://www.lestradeferrate.it/mono17/17aversa.htm>)



Figura 64 – Aversa, tracce del vecchio tracciato ferroviario (in verde), parte nord, chiaramente visibili in base ai confini fra le proprietà.



Figura 65 – Aversa, tracce del vecchio tracciato ferroviario (in verde), parte sud.

9. Epilogo

Nel gennaio 1957 la SATP si scioglie e cede ogni attività, tutti i beni societari e i residui passivi e attivi (compresi gli indennizzi ancora da ricevere dallo Stato per i danni subiti durante la II Guerra Mondiale) alla nuova società *Tranvie Provinciali di Napoli s.p.a.* controllata dal Comune di Napoli. Lo scioglimento dello SATP e il passaggio delle attività a una società pubblica erano diventati inevitabili per vari motivi:

- Le parti pubbliche miravano decisamente a gestire direttamente il settore dei trasporti pubblici, estromettendo le società private e in particolare quelle a controllo straniero, e già avevano operato in tal senso per altre società analoghe;
- Per carenze economiche ma anche per motivazioni di ordine politico, persisteva il mancato pagamento degli indennizzi per i danni bellici, una cifra rilevante che significava la differenza fra il fallimento e la possibile continuazione delle attività della SATP;
- In teoria la SATP per concessione agiva in regime di monopolio ma, in assenza di idonei provvedimenti da parte pubblica, cresceva la concorrenza di linee su ruota gommata gestite da società private che riducevano l'utenza servita dalla SATP e frenavano l'eventuale aumento dei biglietti;
- La SATP, volendo salvaguardare il grande patrimonio di mezzi costituito dalle rotaie e dal materiale rotabile posseduto, tardò troppo nell'attivazione di proprie linee su ruota gommata.

La TPN, che poi diventerà nel 1978 Consorzio Trasporti Pubblici (CTP), con azionisti il Comune e la Provincia di Napoli, ciascuno al 50%, e successivamente Azienda Consortile Trasporti Pubblici di Napoli (ACTP) e poi Compagnia Trasporti Pubblici di Napoli (di nuovo CTP come sigla), si espanse enormemente negli anni successivi. In tale espansione le linee tranviarie su ferro furono

abbandonate e per tutte le linee, tranne che qualche linea servita da filobus, furono utilizzati mezzi con propulsione autonoma a combustione.

Inoltre le linee su ruota gommata gestite da privati furono progressivamente assorbite nella società, anche quando queste società garantivano in modo decoroso un servizio di trasporto pubblico. Ad esempio, la linea Caserta-Caivano-Napoli gestita dalla SELAC e altre linee gestite dalla società Angelino di Caivano furono assorbite dalla TPN, stabilendo di fatto una situazione di monopolio della società su ampie parti della provincia di Napoli e anche su alcune zone limitrofe della provincia di Caserta.

Ma al crescere delle linee gestite, non si ebbe un proporzionale incremento delle entrate mentre aumentava in modo anomalo il numero dei dipendenti e contemporaneamente calava drasticamente il numero dei viaggiatori (v. grafici delle Figg. 66 e 67) e purtroppo anche la precisione, l'affidabilità e la qualità del servizio. Si passò da un picco di circa 60 milioni di viaggiatori nel 1965 a circa 20 milioni di viaggiatori nel 1985, mentre i dipendenti, per plausibili esigenze clientelari, diventarono circa 4000. Come termine di paragone la SATP aveva raggiunto un picco di 28 milioni di viaggiatori nel 1954 con un numero di dipendenti assai inferiore.

Ancora a riguardo del numero di dipendenti e del loro impiego, e sempre utilizzando dati ricavati da de Majo (*op. cit.*), la SATP, nel 1938 con 14 milioni di viaggiatori aveva 556 dipendenti (oltre 25.000 viaggiatori per dipendente) mentre la TPN nel 1985 con circa 20 milioni di viaggiatori aveva 4.000 dipendenti (5.000 viaggiatori per dipendente). In pratica, nonostante i mezzi assai più moderni utilizzati, il rapporto viaggiatori per dipendenti si era ridotto dell'80%!

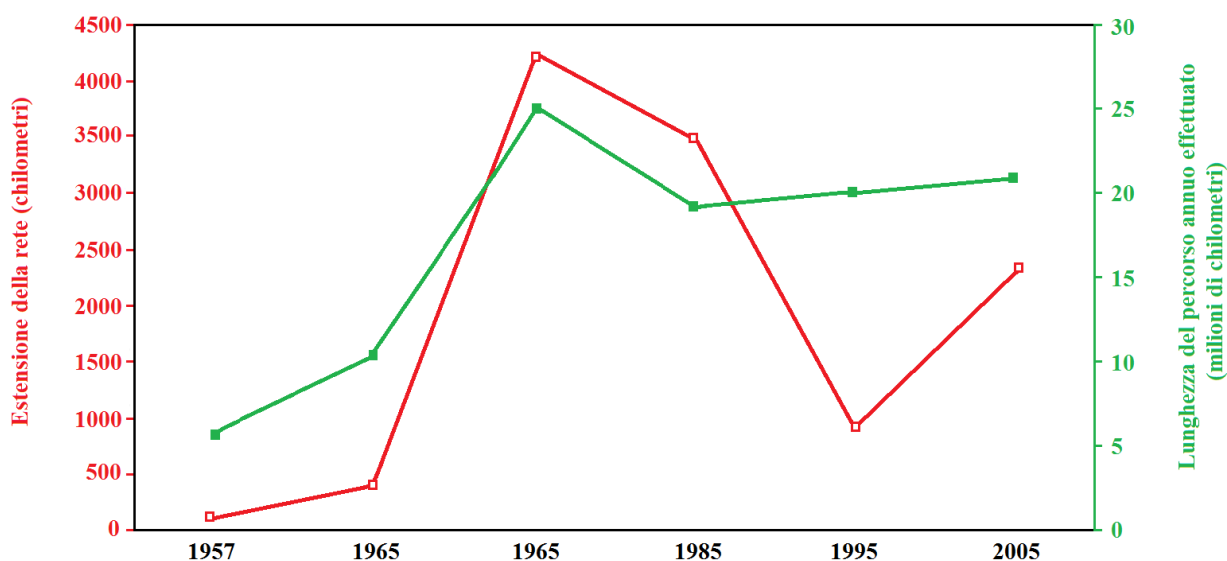


Figura 66 – La TPN (poi CTP, ACTP e di nuovo CTP) nel periodo 1957-2005. Estensione della rete e Lunghezza del percorso annuo effettuato (dati da de Majo, *op. cit.*).

Il deficit dell'azienda andò continuamente crescendo a danno degli Enti proprietari, Comune di Napoli e Provincia di Napoli, che dovettero impiegare una quota crescente delle proprie risorse per ripianare lo squilibrio crescente fra entrate e uscite. Nel contempo i molti Comuni serviti mentre spesso protestavano per le carenze del servizio, non contribuivano, per vari motivi, al ripiano del deficit economico dell'azienda.

Di conseguenza gli Enti proprietari furono costretti a perseguire una politica aziendale che ricercasse un minore squilibrio fra entrate e uscite, anche se ciò comportava la riduzione dei servizi prestati.

Pertanto, negli anni successivi si cercò di ridurre il numero di dipendenti, di incrementare le entrate, anche frenando la quota di viaggiatori che non pagava il biglietto, e di migliorare il servizio, con

risultati significativi ma parziali. Attualmente il servizio sulle linee gestite è insufficiente e in moltissimi casi i viaggiatori, non avendo la certezza di poter usufruire del servizio negli orari previsti, né potendo ricorrere ad altre autolinee per la condizione di monopolio dell'azienda pubblica, è costretta a ricorrere ai propri autoveicoli con grave affollamento dell'area metropolitana.

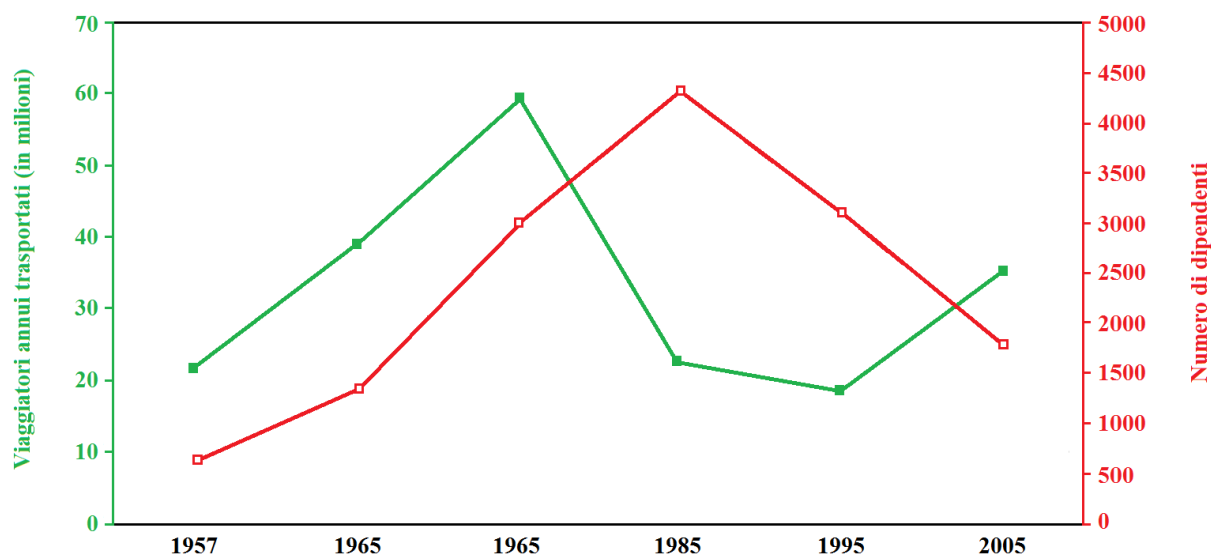


Figura 67 – La TPN (poi CTP, ACTP e di nuovo CTP) nel periodo 1957-2005: Viaggiatori annui e numero dei dipendenti (dati da de Majo, *op. cit.*).



Figura 68 - Il capolinea delle Tranvie a Napoli davanti Porta Capuana (anni '50).

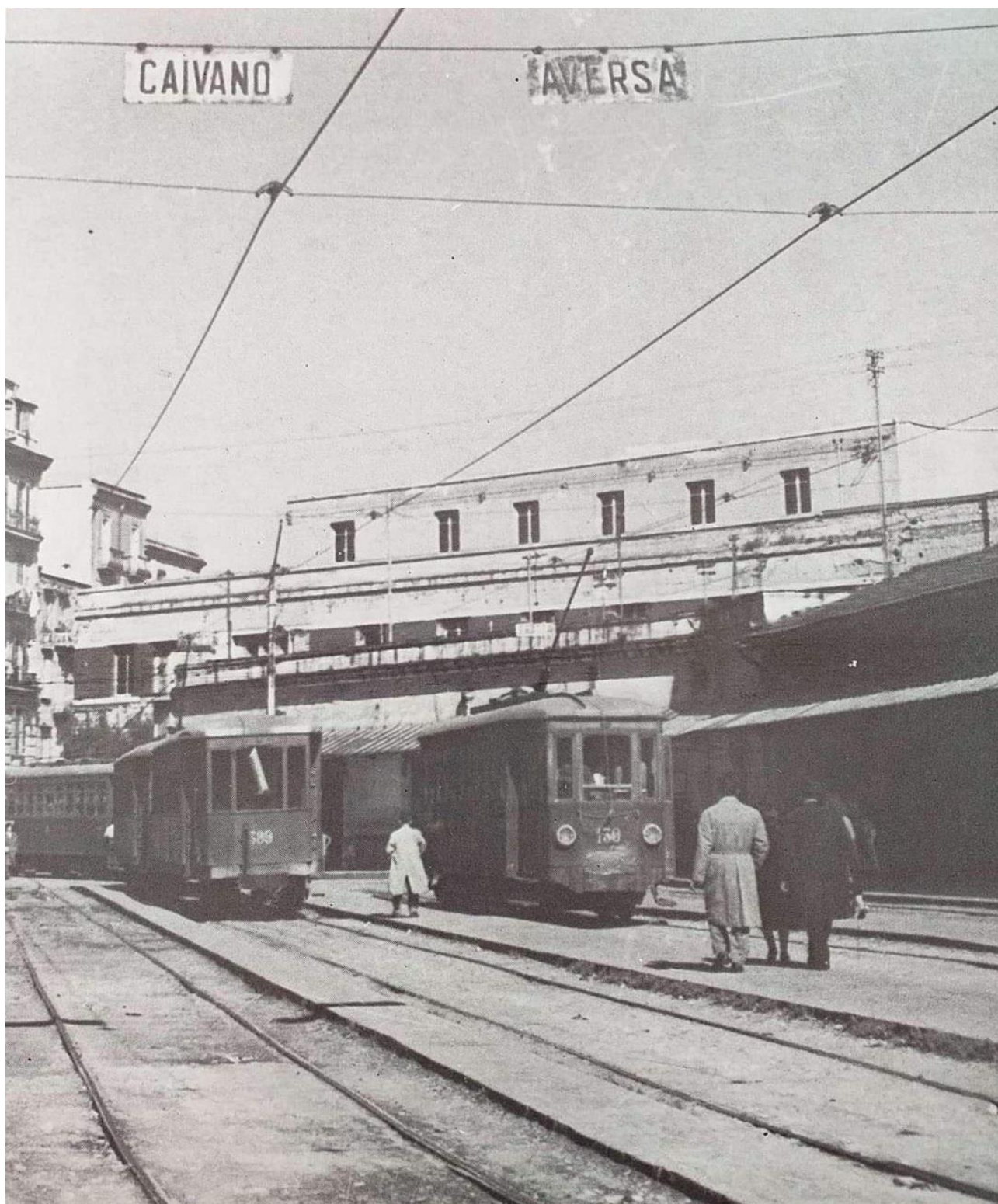


Figura 69 - Altra immagine del capolinea delle Tranvie a Napoli davanti Porta Capuana (anni '50). Sono indicati i binari delle linee Napoli-Caivano e Napoli-Aversa.

Elettrificazione della tramvia Napoli-Caivano (1900)

Documento fornito da Ludovico Migliaccio

REGIO DECRETO 17 settembre 1900, n. 276

Che trasforma a trazione elettrica la tramvia Napoli-Caivano. (0000276R)

Vigente al: 30-7-2019

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTA' DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 27 dicembre 1896, n. 561, sulle tramvie e ferrovie economiche;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Comitato superiore delle strade ferrate;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' autorizzata la trasformazione a trazione elettrica della tramvia Napoli-Caivano, giusta il relativo piano in data 14 novembre 1899 e sotto l'osservanza delle condizioni dell'annesso disciplinare accettato dal rappresentante della Societa' anonima dei tramways provinciali di Napoli, mediante atto di obbligazione 25 luglio 1900 stipulato presso la Regia Prefettura di Napoli.

Art. 2.

Per le spese di sorveglianza governativa sulla detta linea tramviaria la Societa' versera' nelle casse dello Stato un annuo contributo di lire venti per chilometro a partire dalla data di apertura all'esercizio pubblico a trazione elettrica, in applicazione dell'art. 12 della citata legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Capodimonte (Napoli), addi' 17 settembre 1900.

VITTORIO EMANUELE

Registrato alla Corte dei conti addi' 3 ottobre 1900.

Reg. 225. Atti del Governo a f. 97. Beretta.
Luogo del Sigillo. V. Il Guardasigilli E. GIANTURCO.

Branca.
N. 1543 del Repertorio

ATTO DI OBBLIGAZIONE

della Società anonima dei Tramways provinciali di Napoli per ottenere la concessione di trasformare a trazione elettrica la linea Napoli-Caivano, attualmente esercitata a vapore.

Regnando Umberto I per grazia di Dio e per volontà della Nazione Re d'Italia.

L'anno millenovecento il giorno venticinque luglio nel palazzo della Prefettura in Napoli.

Innanzi al Consigliere di Prefettura cav. Vincenzo Pinto, rappresentante l'Amministrazione dello Stato, pel Prefetto e pel Consigliere Delegato impediti, con l'intervento del dottor Vincenzo del Balzo Segretario di Prefettura delegato alla stipulazione dei contratti ed alla presenza dei sottoscritti cogniti ed idonei testimoni si è personalmente costituito il signor ingegnere Camillo Poulet del fu Francesco, nato a Liegi (Belgio) direttore a Napoli della Società anonima dei Tramways provinciali di Napoli, nella qualità di mandatario della Società medesima, giusta delegazione fattagli dal Consiglio di Amministrazione di essa Società sedente in Bruxelles con deliberazione 6 aprile 1900, come da certificato della stessa data rilasciato dal presidente del suddetto Consiglio di Amministrazione, allegato al presente atto.

Premesso:

Che la Società anonima dei Tramways provinciali di Napoli, già autorizzata a trasformare a trazione elettrica le linee Napoli-Capodichino-Aversa e Giugliano S. Antimo, ha chiesta la facoltà di trasformare altresì a trazione elettrica la linea Napoli-Caivano, giusta progetto da essa presentato;

Che sul progetto medesimo han dato parere favorevole il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ed il Comitato Superiore delle Strade Ferrate, avvertendo altresì quest'ultimo consesso che si possa concedere l'autorizzazione della trasformazione alle condizioni del disciplinare accettato per la linea Napoli-Aversa, oltre alle seguenti prescrizioni che dovranno dichiararsi estese anche a quest'ultima linea:

1. Che oltre alla trasmissione da farsi al Circolo ferroviario di Napoli di una copia del progetto approvato, la Società debba rimmettergli una copia di tutti i disegni di dettaglio delle varie parti di tutti gli impianti perché possa sorvegliarne l'esecuzione, l'approvazione del Regio Ispettorato generale essendo richiesta solo pei tipi del materiale mobile in genere.

2. Che la Società presenti allo Ispettorato del Circolo i capitoli d'onere per la fornitura del materiale elettrico, sia della via, che della sottostazione e dei motori delle carrozze.

3. Che la Società dia avviso preventivo all'Ispettorato del Circolo delle prove e verifiche circa il funzionamento dei diversi meccanismi, perché possa assistervi ed assicurarsi dell'osservanza di tutte le prescrizioni.

4. Che la Società concessionaria abbia ad eseguire quel maggior numero di binari e quelle modificazioni degli scambi che all'atto pratico l'Ispettorato del Circolo riconoscesse necessari.

Che il Ministero dei lavori pubblici, Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, con nota 23 marzo 1900, n. 769-e, ha disposto che, mediante formale atto di obbligo la Società predetta dichiari di accettare le condizioni tutte indicate nel disciplinare per la linea Napoli-Aversa con quelle sovraindicate.

Si conviene quanto appresso:

Art. 1.

Impianti da trasformarsi.

La Società anonima dei Tramways provinciali di Napoli, già autorizzata a trasformare a trazione elettrica le linee Napoli-Capodichino-Aversa e Giugliano S. Antimo alle condizioni risultanti dall'atto di obbligazione 12 settembre 1899, rogato presso questa Prefettura e registrato all'Ufficio atti pubblici di Napoli il dì 11 giugno 1900 sotto il n. 7969, si obbliga di completare tale trasformazione, estendendola con lo stesso sistema anche alla linea Napoli-Caivano, giusta il progetto 14 novembre 1899 a firma del sottoscritto sig. cav. Camillo Poulet, esaminato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici nella sua adunanza del 12 febbraio 1900.

La linea Napoli-Caivano ha comune con la Napoli-Aversa il tratto da Porta Capuana per le vie Casanova ed Arenaccia, al piazzale del Tiro a segno, che sarà armato a doppio binario, ed il tratto di collegamento, a semplice binario, da Capodichino al Deposito. Il progetto 14 novembre 1899 contempla quindi particolarmente il tronco da Capodichino a Caivano, che s'innesterà a Capodichino con la linea Napoli-Aversa e col tronco Capodichino-Deposito, ed ha la lunghezza di metri 10200 circa.

Detti tronchi resteranno a semplice binario e conserveranno le attuali pendenze, col massimo del 4.91% fra il Tiro a segno e il Cotugno, tranne pel tratto da Capodichino al Km. 0+600 verso Caivano, in cui la linea sarà collocata sulla sede della Strada Capodichino-Casoria, e sarà armata a doppio binario.

Art. 2.

Produzione dell'energia elettrica.

La produzione dell'energia elettrica avra' luogo mediante gli stessi impianti che la Societa' concessionaria e' autorizzata ad eseguire per la linea Napoli-Aversa. Tale energia sara' rinviata al tratto estremo di linea verso Caivano, sotto forma di corrente trifasica al potenziale di 5000 volts, che verra' poi trasformata in corrente continua a 550 volts in una sottostazione da eseguirsi fra gli abitati di Afragola e Cardito; il tutto analogamente all'altra sottostazione da impiantarsi per la linea di Aversa presso la localita' detta «Colonne di Giugliano».

Anche nella erigenda sottostazione fra Afragola e Cardito si collochera' per compensare le forti variazioni di corrente, una adeguata batteria di accumulatori.

Art. 3.

Speciali condizioni della trasformazione.

Per l'applicazione della trazione elettrica alla linea Napoli-Caivano la Societa' concessionaria assume, in quanto siano applicabili, tutte indistintamente le obbligazioni contenute, dall'art. 2 all'art. 24, inclusivamente, nel sopracitato atto di sottomissione 12 settembre 1899 per la trasformazione della linea Napoli-Aversa, le quali obbligazioni si avranno come qui letteralmente trascritte.

Nei tratti compresi negli abitati il binario dovra' essere costituito di rotaie Phönix da 47 kg. per m. l. Nei tratti rimanenti potranno collocarsi in opera le attuali rotaie Vignola di 18 kg. al m. l., salvo a sostituirsi in seguito un tipo di rotaie piu' robusto, e salvo le speciali prescrizioni che all'uopo potessero essere impartite dal Regio Ispettorato generale delle Strade Ferrate.

Art. 4.

Copie dei disegni e tipi di esecuzione.

La Societa' concessionaria dovra' rimettere al Regio Ispettorato delle Ferrovie in Napoli, oltre alla copia del progetto approvato, una copia di tutti i disegni e tipi di dettaglio degli impianti e del materiale mobile, affinche' il Regio Ispettorato medesimo possa farne sorvegliare l'esecuzione.

La Societa' presentera', pure in tempo opportuno al Regio Ispettorato delle Ferrovie in Napoli i capitolati d'onori da essa stipulati per la fornitura del materiale elettrico, sia della via che delle sottostazioni e delle carrozze automotrici.

Art. 5.

Prove e verifiche.

La Societa' dara' in tempo utile avviso delle prove e verifiche che intende eseguire, circa il funzionamento dei diversi impianti e meccanismi elettrici, al Regio Ispettorato delle Ferrovie, perche' possa assistervi ed assicurarsi dello adempimento di tutte le prescrizioni.

Art. 6.

Aggiunte di binari e scambi.

Qualora in seguito all'attivazione della trazione elettrica, il Regio Ispettorato ritenesse necessario lo impianto dei nuovi binari e scambi o la modificazione di quelli esistenti, la Societa' concessionaria dovra' ottemperare alle disposizioni che dal Regio Ispettorato venissero all'uopo impartite.

Art. 7.

Impianti e materiali della linea Napoli-Aversa.

Gli obblighi, di cui agli articoli 4, 5 e 6 del presente atto, si intendono estesi ed accettati dalla Societa' concessionaria anche per gli impianti ed il materiale mobile occorrenti per la trazione elettrica della linea Napoli-Aversa, quantunque non siano stati espressi nel precitato atto di obbligazione 12 settembre 1899.

Art. 8.

Allegati al disciplinare.

Sono allegati al presente atto, e ne formano parte integrante, i disegni del progetto e il computo estimativo.

Art. 9.

Cauzione.

A garanzia degli obblighi assunti la Societa' concessionaria ha depositato presso la Cassa depositi e prestiti la somma di lire cinquemilaquattrocento, come dalla dichiarazione provvisoria di versamento rilasciata dalla Tesoreria provinciale di Napoli il di' 24 luglio 1900 sotto il n. 56.

Detta cauzione resta vincolata nei modi indicati dall'articolo 22 del succitato atto di sottomissione 12 settembre 1899.

Art. 10.

Spese e tasse.

Tutte le spese e tasse dovute pel presente atto sono a carico della Societa' concessionaria.

Art. 11.

Per gli effetti del presente atto il sig. cav. Camillo Poulet, nella suindicata qualita', ha eletto domicilio legale in Napoli negli uffici della Societa' al corso Garibaldi.

E previa lettura fattane dal segretario a chiara ed intelligibile voce in presenza dei testimoni il presente atto a' stato sottoscritto come appresso:

Firmati:

CAMILLO POULET
VINCENZO PINTO

Nicola di Salvo, teste.

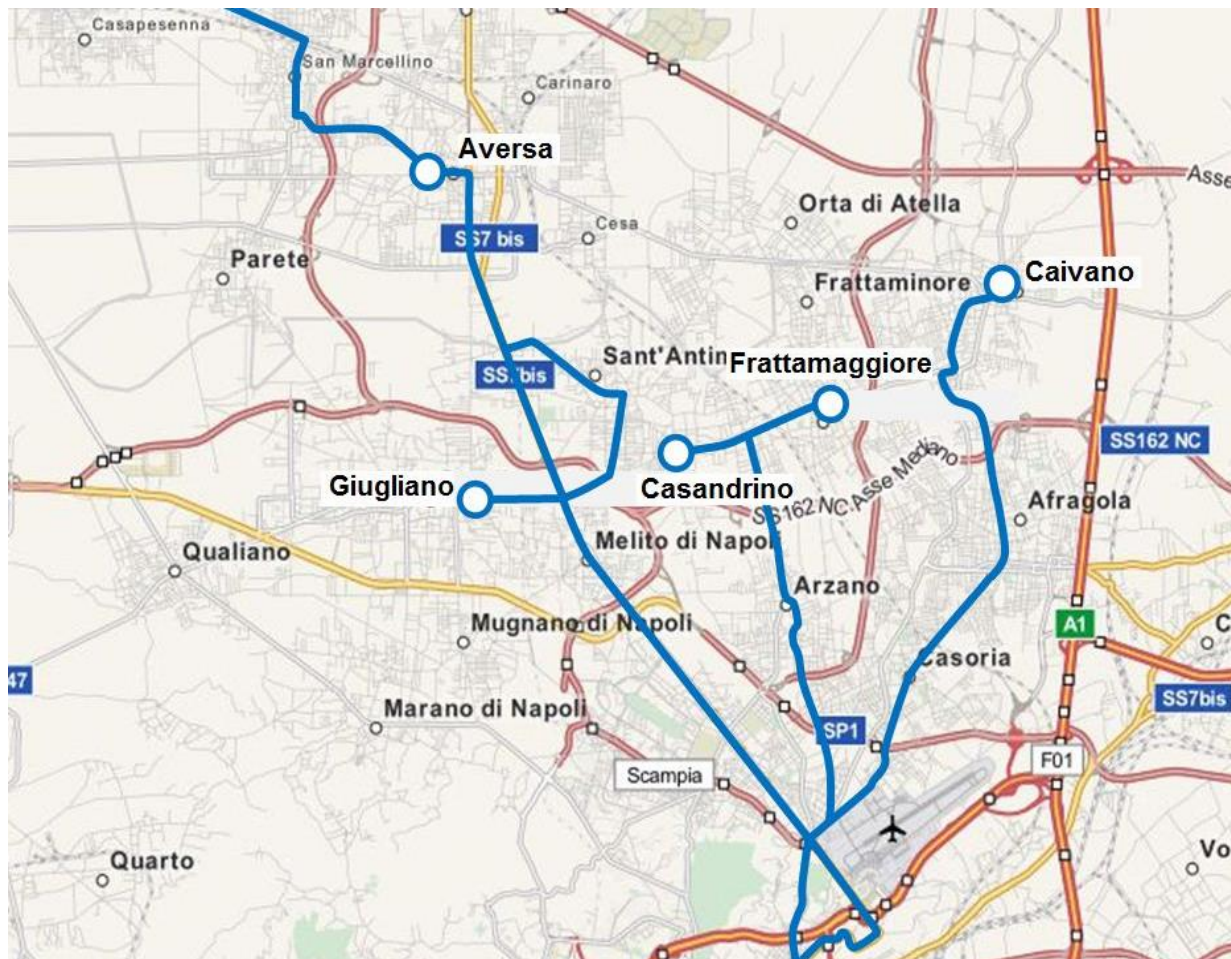
Vincenzo Labate, teste.

Vincenzo del Balzo, segretario.

Tramvia Napoli–Caivano – Recupero ex-Deposito TPN (fine anni '80)

Ludovico Migliaccio

Dal sito: https://it.wikipedia.org/wiki/Tramvia_Napoli-Caivano



Sistema Tranviario della provincia di Napoli. Inaugurazione 1881 – chiusura 1957.

Pagina 418

REGIO DECRETO *che trasforma a trazione elettrica
la tramvia Napoli-Caivano.*

17 settembre 1900

Pagina 31

pag. 405.

- *Idem 17 settembre 1900, n. 276, che trasforma a trazione elettrica la tramvia Napoli-Caivano, pag. 418.*
- *Idem 23 agosto 1900, n. 317, che autorizza la trasformazione e l'esercizio a trazione elettrica di alcune linee tramviarie in*

Passaggio da trazione a vapore a trazione elettrica.

Pre memoria

Contratto con la Società Tramvie Provinciali

Atto del 9.3.1881

Notaio Di Lustro
Sindaco Cafaro Giuseppe
Assess. Alessandro Braucci
" Laurenza Francesco
" Pepe Pietro

Delibera consiliare del 30.I.1880.

Durata anni 60 dal al

O M I S S I S

Art.terzo

La durata della concessione sarà di anni sessanta, i quali incominciano a decorrere dall'apertura dell'esercizio.-Al termine della concessione il Comune di Caivano entrerà in possesso e diventerà proprietario assoluto, senza rivalsa di sorte al Concessionario di tutto il materiale fisso compreso nel territorio Comunale, e per la strada consortile il materiale fisso resta a beneficio del Consorzio nelle rispettive proporzioni.- La maggiore larghezza che le strade in allora potranno avere ed i tratti che fossero di esclusiva proprietà del concessionario, nonché i casotti o stazioni che per avventura potessero costruirsi si comprendono nel materiale fisso. A tale effetto il presente contratto sarà debitamente trascritto, e tutte le passività che per avventura potessero gravare l'opera, si avranno come irrite e nulla al termine della cessione, dovendo il tutto rimanere in prò del Comune senza onere alcuno.

O M I S S I S

Contratto 16/5/1882 tra il Prefetto di Napoli quale presidente della Deputazione Provinciale e la Società dei Trams.
Durata della concessione anni 35.

Decreto Ministeriale 19.7.1917 per la proroga delle concessioni Napoli-Caivano - scadenza al 31.12.1952.-

Decreto del Ministro dei LL.PP. n. 5249-22661 Div. Uff. Speciale Ferrovie del 9.7.1919, col quale si proroga di 10 anni, oltre le scadenze, determinate con decreti ministeriali 19.7.1917 n.27863 e 9.2.918 n.40597.

In questo antico promemoria rinvenuto nei documenti del Cav. Giuseppe Lanna, Sindaco di Caivano dal 1960 al 1962, è menzionato il primo contratto fra l'Amministrazione di Caivano e la Società dei Tram che risale al 9 marzo 1881 con durata della concessione di anni 60 (documento fornito da Isacco Lanna).



La società concessionaria della linea Tranviaria Napoli – Caivano.



Dott. Raffaele del Gaudio, Sindaco del Comune di Caivano
dal 1976 al 1981, dal 1991 al 1992 e dal 1993 al 1994

La trattativa. Perdurando un contenzioso da circa 20 anni fra la CTP (compagnia dei trasporti pubblici di Napoli) ed il comune di Caivano per la riconsegna dei suoli dati in concessione alla Società Tranviaria (Société Anonyme des Tramways Provinciaux) per la costruzione della linea tranviaria sul territorio di Caivano, verso la fine degli anni '70, l'allora sindaco Dott. Raffaele Del Gaudio, volendo rientrare in possesso dell'area ex rimessa dei tram al momento utilizzata dalla CTP quale deposito e capolinea dei Pullman, intraprese una trattativa con il Commissario Straordinario della CTP D'Adamo a cui rappresentò l'importanza di poter disporre dell'area al fine di poterla destinare a giardini pubblici e di porre fine ad un annoso contenzioso tra il Comune e la CTP. La vicenda si concluse con un atto transattivo.



Rimessa del Tram al momento della presa di possesso del comune alla fine degli anni '70.

La struttura è quella tipica dell'architettura industriale belga del 1800

(foto fornita dall'ing. Salvatore Di Sarno).

Dal Cap. 7 «Tempi nuovi e problemi antichi» della tesi del Prof. Pietro Russo in riferimento ai tram:

“In questi traballanti carrozzoni, legati l'uno all'altro, che arrancano attraverso campi di orzo e di cipolle o tra vicoli angusti dei centri abitati, quasi sfiorando i balconi ed i cornicioni delle povere case, scosse dalle fondamenta dal peso enorme di questo pachiderma che già sul nascere sembrava vacillare sotto la sua mole estremamente goffa e senza un minimo di grazia. Bastavano poche gocce di pioggia che già le ruote uscivano dai binari incagliandosi senza rimedio con l'ostinazione di un vecchio mulo di fronte ad una salita.”



Un'immagine del 1902: il tram alla fermata del Corso Umberto di fronte ai *giardinetti*.

Il mezzo più facile per andare a Caivano è la Tramvia Provinciale sita a Porta Capuana.

L'ORARIO E' IL SEGUENTE:

Partenze da Napoli per Caivano:				Partenze da Caivano per Napoli:			
5.35	6.15	6.55	7.35	3.40	4.23	4.43	5.03
8.15	8.55	9.35	10.15	5.23	5.43	6.03	6.43
10.55	11.35	12.15	12.55	7.23	8.03	8.43	9.23
13.35	14.15	14.55	15.35	10.03	10.43	11.23	12.03
16.15	16.55	17.35	18.15	12.43	13.23	14.03	14.43
18.55	19.35	20.15	20.55	15.23	16.03	16.43	17.23
21.35	22.20	23.20	0.20	18.03	18.43	19.23	20.03
				22.03	23.23	in tutti i giorni compresi i festivi.	

Orario Tramviario estratto dal periodico bimestrale del Santuario M. SS. Di Campiglione del 1934 pubblicato sul sito del Circolo dell'Unione e fornito da Benedetto Lanna.

NATURA DEGLI INFORTUNII	Numero	CONSEGUENZE			
		PERSONE		SCHIACCIATI	
		Morti	Feriti	Morti	Feriti
Caduta dai treni	34				
Incendiamenti	62				
Arrestati	2				
Urti	5	57	69		
Investimenti	24				
Infortunati	22				
Cause diverse	11				
Totale	178				
Investimenti di semoventi e veicoli	57			7	8
Totale generale	235	57	69	7	8

Il più grave **infortunio** accaduto durante l'anno fu quello verificatosi sulla linea Napoli-Caivano, che da solo diede la considerevole cifra di 7 morti e 21 feriti.

(Continua).

Il seguente prospetto indica la natura e le conseguenze degli infortuni (57 morti e 69 feriti) verificatisi sulle Tramvie a vapore dal 1° luglio 1883 al 30 giugno 1884. In particolare si legge: “Il più grave infortunio accaduto durante l'anno fu quello verificatosi sulla linea Napoli-Caivano che da solo diede la considerevole cifra di 7 morti e 21 feriti.”

Centosessanta persone ferite nello scontro fra due tram

Nove in condizioni gravi - Il disastro, nei dintorni di Napoli, dovuto ad un errore di manovra - Piantonato all'ospedale uno dei conducenti, presunto responsabile

Napoli, 5 novembre.

Questa mattina l'ululare delle sirene degli automezzi dei vigili del fuoco, ha messo in allarme le zone di Capodichino e di S. Pietro a Patierno, alla periferia di Napoli. Vi è stato un accorrere di gente richiamata dalla notizia di un terribile scontro tranviario avvenuto nella svolta tra S. Pietro e Casoria, precisamente all'altezza della località « Porchiera ». Le prime notizie divulgate, risultate poi false, davano oltre venti persone schiacciate nella catastrofe. Unitamente ai vigili del fuoco giungevano sul posto carabinieri, agenti di P. S. e dirigenti delle tranvie provinciali napoletane.

Lo scontro era avvenuto tra due tram provinciali, e non aveva causato morti, ma soltanto decine e decine di feriti e contusi tra i viaggiatori. Tra i più gravi erano i guidatori Antonio Cardito di 54 anni e Antonio Nicoletta di 42 i quali, caricati su un pullman della azienda tranviaria che sostava poco distante dal luogo del sinistro, venivano trasportati all'ospedale dei Pellegrini e qui ricoverati.

Successivamente, con alcune macchine private, venivano trasportati allo stesso ospedale dei Pellegrini e all'ospedale degli « Incurabili » ben 160 feriti. Fortunatamente solo nove vi rimanevano ricoverati con prognosi riservata, mentre gli altri, ricevute le cure del caso, potevano far ritorno alle loro case.

Le indagini hanno accertato che alle ore 6,35 era partito da Napoli un treno speciale, composto dalla motrice e da due vetture, diretto a Caivano. Il guidatore, Antonio Nicoletta, giunto a Villa Elisabetta, proseguiva la sua corsa senza accertarsi se il convoglio proveniente da Caivano fosse o meno transitato per Napoli doveva accertarsi se un bastone di ferro fosse stato deposto in un apposito apparecchio per la segnalazione di via libera in quanto il traffico, in quel tratto, si svolge su un solo binario. Cioè, nella curva di Casoria, i due convogli si scontravano. Le due motrici si accavallavano l'una sull'altra con un fragore di ferri contorti e di vetri rotti. I primi ad accorrere furono i contadini dei

campi vicini che prestarono i primi soccorsi. I danni ascendono a vari milioni. Il Nicoletta, ritenuto responsabile dello scontro, si trova piantonato all'ospedale dei Pellegrini.



Tessera tranviaria del 1927 fornita da Benedetto Lanna.

Annuario Detken

1913-14

II ALBUM DI PUBBLICITÀ

TRAMWAYS PROVINCIALI
DI NAPOLI
SOCIETÀ ANONIMA
Via Nuova del Campo

LINEA - Napoli, Capodichino, Giugliano, s. Antimo, Aversa, Casal di Principe e viceversa.
" *Napoli, Capodichino, Caivano, e viceversa.*
" *Napoli, Capodichino, Fratta, e viceversa.*
(Partenza ogni mezz'ora per ogni linea)

Società Tramways Provinciali di Napoli. Sedi: S. Gilles-Bruxelles e Napoli. Costituita nel 1885 per la durata di anni 30. Cap. lire 817760 in azioni di L. 80. Esercita in Napoli le linee provinciali per Aversa e Caivano. Sede ed ufficio in Capodichino. Stazione, largo Porta Capuana.

Linea Napoli - Capodichino - Caivano.

Partenze da Napoli (P. Capuana) ogni 30 minuti, dalle 5,10' alle 21,10'.

Percorso Km. 13,835 — Ore 1,8'.

Prezzi 1.^a cl. L. 0,65 — 2.^a cl. L. 0,40 — 3.^a cl. L. 0,30.



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Direzione Generale delle Strade Ferrate

RELAZIONE STATISTICA

COSTRUZIONI E SULL'ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

PER L'ANNO 1881



ROMA

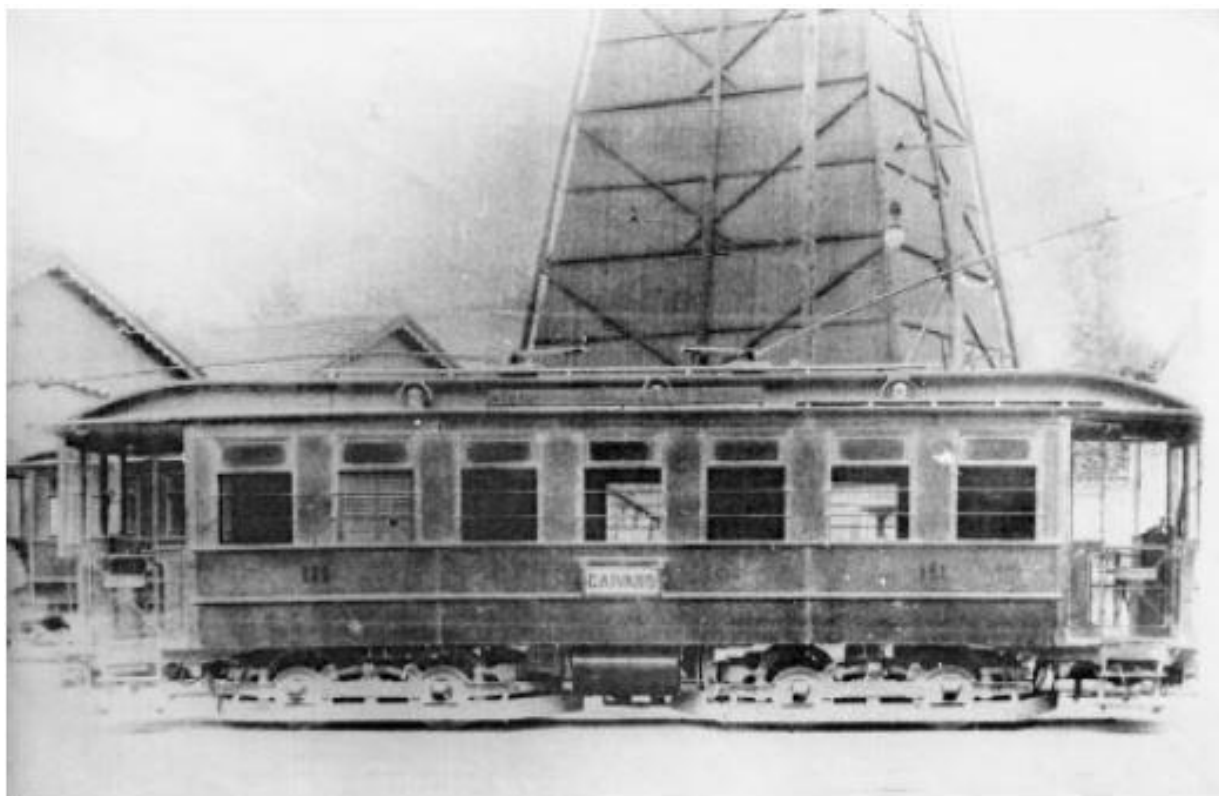
TIPOGRAFIA EREDI BOTTÀ

1882

La linea venne concessa alla Società anonima dei tramways a vapore di Napoli in data 23 settembre 1880; fu aperto all'esercizio il 22 gennaio 1881 il primo tratto Afragola-Capodichino e il 27 dicembre 1881 i due tratti Napoli-Capodichino e Afragola-Caivano.

La linea parte da Napoli (Reclusorio) traversa gli abitati di San Pietro Patierno, Casoria, Afragola, Cardito e giunge a Caivano.

Il numero giornaliero dei treni viaggiatori è di 20 fra andata e ritorno.



“Tram della linea Napoli-Caivano fermo presso un deposito dell’Azienda”. (dal libro di Silvio De Majo, *Dal vapore al metano, Centoventicinque anni di storia della CTP. 1881-2006*, Napoli 2006).

Segue **Elenco delle tranvie a vapore in esercizio**

LE TRANVIE

NOTE DI GIURISPRUDENZA

COORDINATE E SPIEGATE PRINCIPALMENTE

CON **ATTI PARLAMENTARI** E GOVERNATIVI

PER CURA

del Cav. Avv. **FRANCESCO TEDESCO**

SEGRETARIO AL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

(Estratto dal Codice dei Lavori pubblici)

FIRENZE

STAMPERIA EDITRICE C. ADAMOLOTTI & C.

Via de' Servi N. 2 bis

1883

Num. d'ordine	PROVINCIE	LINEA	LUNGHEZZA	INDICAZIONI VARIE
52	Napoli . .	Napoli - Cai- vano	13 —	<p>La linea fu concessa alla Società anonima dei <i>tramways</i> a vapore di Napoli in data 23 settembre 1880; fu aperto all'esercizio il 22 gennaio 1881 il primo tratto Afragola-Capodichino, e il 27 dicembre 1881 i due tratti Napoli-Capodichino e Afragola-Caivano.</p> <p>Stazioni: Napoli (Reclusorio), Deposito, Capodichino, San Pietro Patierno, Casoria, Afragola, Cardito e Caivano.</p> <p>Il numero giornaliero dei treni viaggiatori è di 30 fra andata e ritorno. Durata di ogni corsa, ore 1,5. Prezzi: 1^a cl., L. 0,75; 2^a cl., L. 0,50; 3^a cl., L. 0,25.</p>

GAZZETTA UFFICIALE

DEL REGNO D'ITALIA

ANNO 1883

ROMA — LUNEDÌ 1° OTTOBRE

NUM. 230

Gazzetta Ufficiale:

ASSOCIAZIONI.

Anno Sem. Trim.

INSERZIONI.

In Roma

L. 32 17 9

Annunzi giudiziari cent. 25; ogni altro avviso cent. 30 per linea di colonna

NAPOLI, 1° — Ieri sera il tram a vapore proveniente da **Calvano**, giunto al Tiro a segno, uscì dal binario capovolgendosi. Vi furono due morti e 25 feriti.

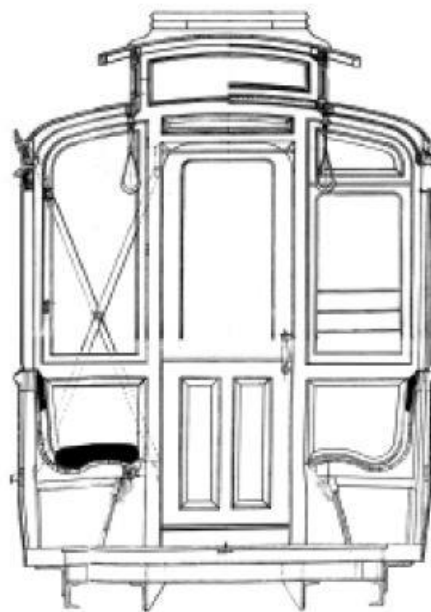


Scambio del binario in via Cavallotti. L'immagine è tratta dal libro *Dal vapore al metano* di Silvio De Majo. Il riconoscimento del luogo è dell'autore di questo capitolo.

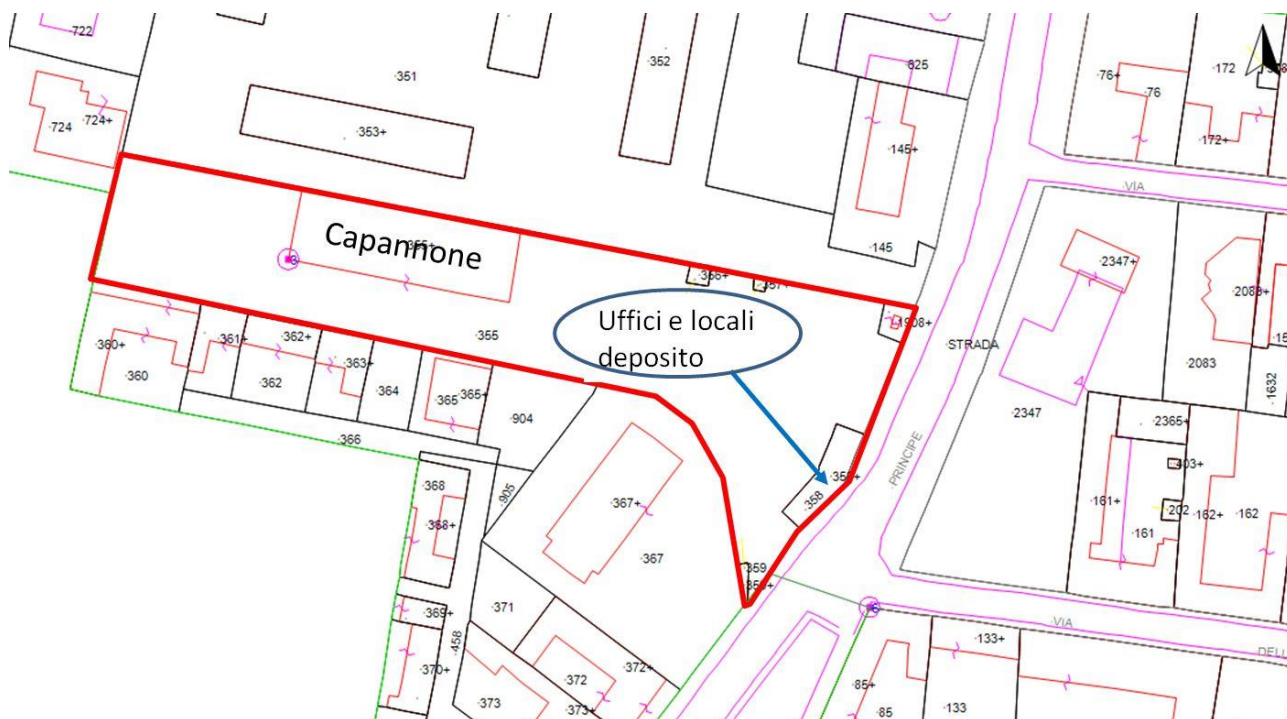


Un biglietto della linea Napoli-Caivano.

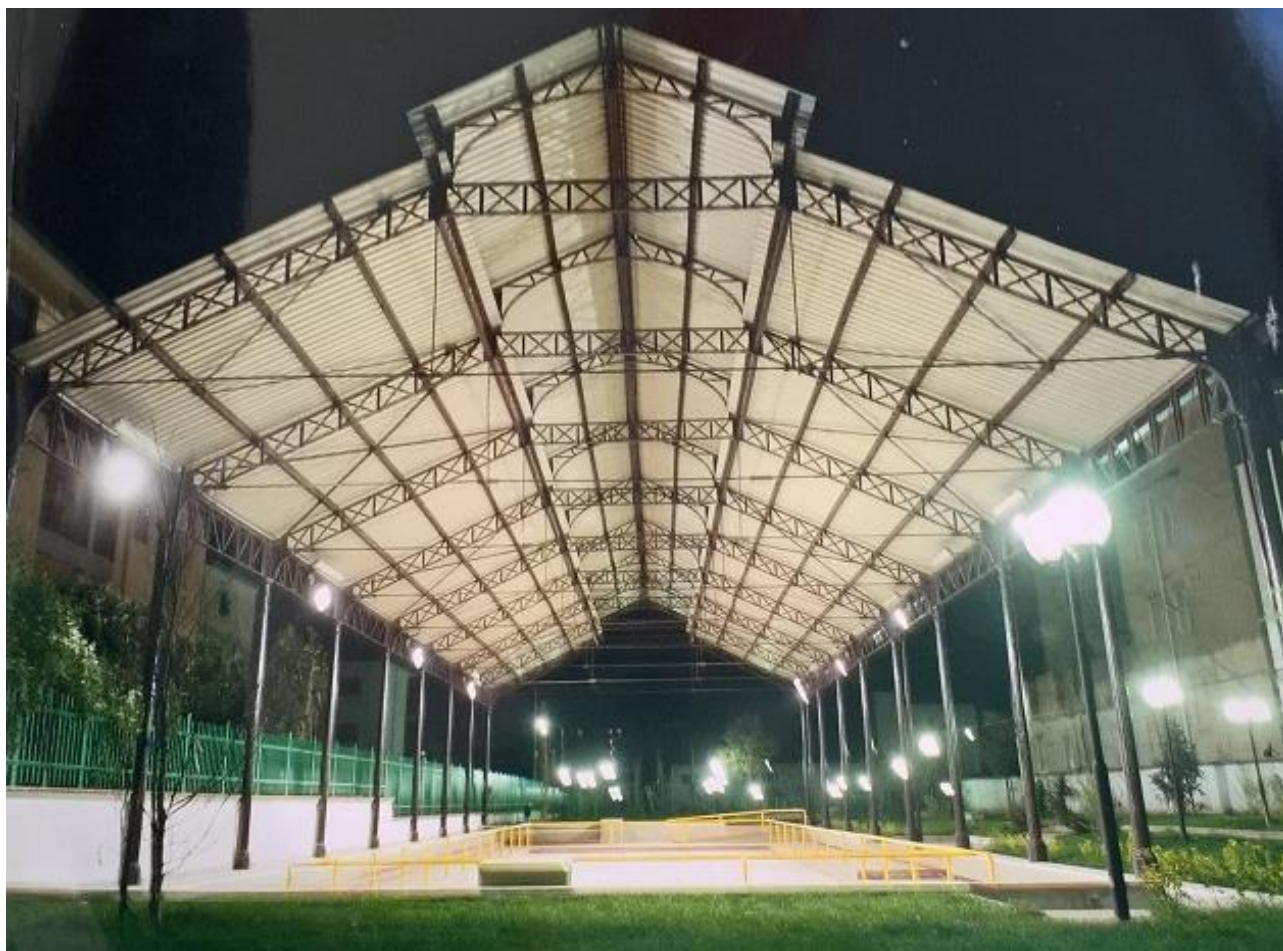
1/2 coupe dans la cloison 1/2 coupe dans le bout.



Sezione trasversale di un tram.



Planimetria catastale dell'area dell'ex deposito dei tram (contorno rosso) con l'indicazione del capannone e dei servizi annessi.



L'ex Rimessa delle Tramvie dopo l'intervento di manutenzione straordinaria del Comune, su progetto del Capo Settore all'Urbanistica arch. Pasquale Pollastro. Foto fornita dall'ing. Salvatore di Sarno a cui fu affidato dal Comune la progettazione e direzione dei lavori dell'impianto elettrico e di pubblica illuminazione.



L'area adibita a Villa Comunale era chiusa da un muretto di cinta con sovrapposta barriera in ferro.



Un esempio di architettura industriale belga in Francia.

Dopo aver chiuso i macelli di La Villette, nel 1974, la grande sala di vetro e metallo costruita nel 1867 da Jules de Merindol, allievo di Victor Baltard, è elencato come monumenti storici nel 1979. Nel 1983, gli architetti Reichen e Robert ristrutturare posto su richiesta dello Stato in uno spazio per mostre e spettacoli, come parte dello sviluppo del parco della Villette (**fig. 17**) . L'intervento è volutamente minimal e reversibile, con piastre e ponti scorrevoli per preservare la struttura metallica e l'interno dell'edificio che si estende oltre 240 m di lunghezza e 82 m di larghezza. Prendono lo stesso partito per la conversione del Halle Tony Garnier di Lione e bandiera dell'Arsenale a Parigi nel 1988.

Negli anni intorno al 1987, era molto discusso se la piccola Villa Comunale ricavata dall'ex-Deposito TPM dovesse essere una struttura chiusa, per motivi di sicurezza e per tutelarla da atti vandalici, o se al contrario dovesse essere una struttura senza alcuna barriera di chiusura.

Nel gennaio 1987, il comandante dei VV. UU., De Stefano, propose delle misure alquanto drastiche indirizzate a trasformare la Villa Comunale in struttura chiusa e sorvegliata. La sua proposta fu annotata dal Sindaco dell'epoca con delle scherzose controproposte (torrette di guardia presidiate da vigili urbani armati e installazione di potenti proiettori luminosi!) che avrebbero trasformato la Villa in una specie di piccolo campo di concentramento. Il comandante confessò in seguito che ad una prima lettura aveva valutato l'annotazione come suggerimento da valutare seriamente e solo poco dopo si rese conto che era un modo scherzoso per manifestare dissenso da quanto lui aveva proposto.



MUNICIPIO DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

COMANDO VIGILI URBANI

N. 500 ___/ di prot.-

Li 29.1.87/

Oggetto: area di proprietà comunale da adibire a "villa comunale".-

Ill.mo sig. Sindaco
S E D E

=====

In riferimento alla nota con la quale il Presidente della cooperativa aggiudicatrice dell'appalto per la sistemazione della villa comunale declina le proprie responsabilità in merito ad eventuali danni arrecati da vandali all'interno della struttura predetta, lo scrivente conferma, a seguito di apposito sopralluogo che l'area, pur protetta da una recinzione lungo tutto il perimetro, è comunque esposta, in particolare nelle ore notturne ad intrusioni da parte di estranei.

Lo scrivente, in considerazione degli ottimi risultati conseguiti nell'area del mercato comunale, dove solo l'installazione del filo spinato sul muro di cinta ha consentito la drastica diminuzione degli episodi vandalici, suggerisce alla S.V. l'adozione di un analogo provvedimento anche per quanto riguarda la "villa comunale".

Diversamente, si propone in forma analoga a quanto avviene nel Comune di Cardito di affidare l'incarico per la sorveglianza della struttura agli anziani periodicamente assunti dal nostro Ente per il controllo della viabilità in prossimità dei plessi scolastici.

Durante le ore notturne, è evidente, invece che la sorveglianza dovrebbe essere espletata da guardie giurate anche se il costo di tale servizio suggerirebbe di adottare la soluzione degli "offendicola" che, seppure meno gradevole sotto il profilo estetico, avrebbe il vantaggio di essere assai meno onerosa per l'Ente.

*Proposta isolata dell'offendicola
della estensione di tanto di strada
che rendesse operante con
l'attuale villa annessa
molto più bene anche occupata
invece
comune*



Il Comandante dei VV. UU.

[Signature]

[Signature]

La proposta del comandante dei VV. UU. De Stefano e le ironiche annotazioni del sindaco pro-tempore, Giacinto Libertini, che ha fornito il documento.



COMUNE DI CAIVANO

PROVINCIA DI NAPOLI

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 86

OGGETTO:

APPROVAZIONE PROGETTO
ESECUTIVO PER LA REA-
LIZZAZIONE IMPIANTO
ELETTRICO DI ILLUMINA-
ZIONE VILLA COMUNALE
INDIZIONE GARA APPALTO
LAVORI.-

L'anno millenovecento 87 Il giorno 23
del mese di dicembre alle ore 18.00 In Caivano,
nella sala delle adunanze municipali, previo recapito di appositi avvisi,
spediti nei termini di legge si è riunito il Consiglio Comunale in sessione
straordinaria ed in 1^ convocazione con l'intervento dei
Consiglieri Signori:

DEL GAUDIO RAFFAELE P	ZAMPELLA ANTONIO P
CELIENTO RAFFAELE A	ANGELINO LAZZARO A
PARRELLA PIETRO A	PELUSO TOMMASO A
FALCO VINCENZO P	AMBROSIO DOMENICO P
CHIARIELLO NICOLA A	CENTORE ANTONIO P
EMIONE GIOVANNI A	FALCO PASQUALE P
ROSANO GIUSEPPE A	LANNA ALFONSO P
RUSSO MICHELE A	VITALE ANGELA P
LIBERTINI GIACINTO P	D'AMBROSIO VINCENZO P
MARSICO RAFFAELE P	LETTI ARMANDO P
FUSCO NICOLA A	UMMARINO BARTOLOMEO P
TALPA AURELIO P	MELLONE PIETRO A
PELUSO ANTONIO A	MASCOLO GREGORIO P
SIRICO RAFFAELE P	PEZZELLA ANTONIO P
CERRONE GIOVANNI P	CALIFANO FELICE A
MARZANO RAFFAELE P	SCARAMELLA DOMENICO P
UMMARINO ALESSANDRO A	PAPACCIUOLI GIUSEPPE P
COGLIANDRO SELLAROLI DANTE A	GIANNOTTI SALVATORE P
TORALDO GIUSEPPE A	LIZZI GIOVANNI A
BELLOTTI LUIGI P	CARUSO GREGORIO Giorgio P

Presenti n. 24 Assenti n. 16

Assiste il Segretario Generale Sig. Antonio FIORENZA

Presiede l'adunanza il Sindaco prog. Giovanni CERRONE

Il quale, constatato il numero legale dei Consiglieri intervenuti, dichiara
aperta la seduta che è pubblica.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che sono stati ultimati i lavori di costruzione dell'area adibita
a Villa Comunale;
- che occorre provvedere a dotare la stessa di idoneo impianto di pubblica illuminazio-
ne;

Visto pertanto il progetto per la realizzazione dell'impianto della pubbli-
ca illuminazione, con tutti gli elaborati tecnici e contabili, così come redatto dal
tecnico incaricato ing. DI SARNO Salvatore, comportante una spesa complessiva di lire
180.000.000,= così disinta:

***** segue

L. 137.321.886

- A) Per lavori a misura
B) Per somme a disposizione:

1) IVA al 2%	L. 2.746.437
2) Spese generali "	35.600.000
3) Imprevisti "	4.331.672

L. 42.678.114

in uno

Dato atto che la spesa relativa è finanziata con fondo comunale;
Ritenuto detto progetto meritevole di approvazione;
Ritenuto inoltre di dover stabilire le modalità di gara per l'appalto

dei lavori;

A voto unanime reso nei modi e termini di legge

D E L I B E R A

1) Approvare, come approva, il progetto esecutivo dei lavori di costruzione dello impianto di pubblica illuminazione nella Villa Comunale, così come redatto dal tecnico incaricato ing. Salvatore DI SARNO, nell'importo complessivo di L.180.000.000=, distinto come in premessa;

2) Procedere all'appalto dei lavori a mezzo di licitazione privata e con il sistema di cui all'art. 1 lettera D) della legge 2.2.1973 nr. 14;

3) Dare atto che la spesa relativa è finanziata con fondi comunali e con imputazione al cap. 1485 del corrente bilancio 1987;

A voto unanime deliberare inoltre di dare alla presente immediata esecuzione;

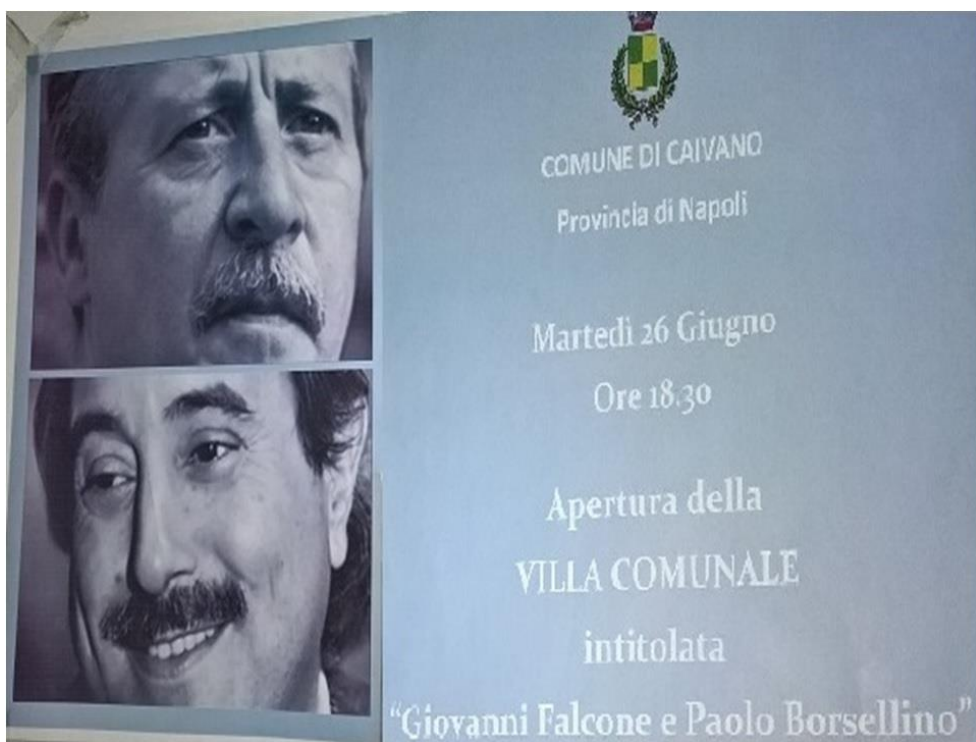
- A questo punto lasciano l'aula i Consiglieri SCARAMELLA Domenico e PAPACCIOLI Giuseppe - I presenti sono 22.-



Nel 2012 il sindaco dott. Antonio Falco inaugura la nuova apertura al pubblico dell'area adibita a Villa Comunale.



Il dott. Antonio Falco è stato sindaco del Comune di Caivano dal 15/4/2010 al 19/6/2014.



La Villa Comunale fu dedicata nel 2012 a Giovanni Falcone e Paolo Borsellino.



La cerimonia di scoprimento della targa alla presenza di Maria Falcone, sorella di Giovanni, e di Rita Borsellino, sorella di Paolo (questa e le seguenti due foto sono state date da Giovanni Lizzi).



Il sindaco dott. Antonio Falco e la prof. Maria Falcone.



Dalla sinistra: il sindaco Antonio Falco, la prof. Maria Falcone e il cons. Luigi Falco.



La villa comunale, sullo sfondo l'ex rimessa del Tram (foto del luglio 2016).



Vista da sotto (foto del luglio 2016).



Vista laterale (foto del luglio 2016).



Particolare di un pilastro (foto del luglio 2016).



1962 – La parte del corso Umberto antistante l'ex Cinema Vittoria (a destra) interessata ai lavori di ripristino della sede stradale in seguito alla rimozione dei binari del tram da parte delle T.P.N.



Stesso luogo visto dalla parte opposta.



L'ingrandimento di una parte della foto precedente evidenzia gli uffici e i locali deposito dell'ex stazione dei tram di Caivano, posti di fronte alla Stazione di Servizio della SUPERCORTEMAGGIORE identificabile dall'insegna del Cane a sei zampe e oggi Stazione ENI.



Il simbolo dell'epoca della “SUPERCORTEMAGGIORE la potente benzina italiana”.

MISCELLANEA

Il telegrafo a Caivano

Ludovico Migliaccio

Dalla Treccani:

“Telegrafo elettrico

Il telegrafo elettrico fu inventato in maniera indipendente in Gran Bretagna e negli Stati Uniti nella prima metà del 19° secolo. Nel 1837 lo statunitense Samuel Morse brevettò un sistema per trasmettere a distanza messaggi sotto forma di impulsi elettrici e lo corredò con un codice che abbinava sequenze di impulsi lunghi o brevi a lettere dell'alfabeto e a numeri: il codice Morse appunto, che sarebbe poi diventato il linguaggio universale della telegrafia.

Due anni dopo, senza essere a conoscenza del lavoro di Morse, gli inglesi Charles Wheatstone e William Cooke costruirono il primo sistema di telegrafia commerciale, che si estendeva per circa 20 km, a partire dalla stazione londinese di Paddington, lungo le fermate di una linea ferroviaria in uscita dalla città. Per comporre le lettere si adoperava un complesso sistema basato sulla combinazione di più interruttori da premere contemporaneamente: il messaggio era più complicato da trasmettere rispetto al segnale Morse, ma più semplice da comporre perché l'apparecchio poteva essere collegato a una tastiera come quella di una macchina da scrivere.

Un ingrediente fondamentale della modernità

Il telegrafo ebbe rapidamente un grande sviluppo, perché non solo consentiva all'amministrazione statale di comunicare molto in fretta con le periferie, ma si rivelò anche di grande utilità per gli affari, in particolare per gli operatori di borsa. Diversi inventori lavorarono per migliorarne l'efficienza tecnica, riducendo le dispersioni di energia lungo la rete e consentendo così di raggiungere distanze maggiori. Nel 1866 venne posato il primo cavo telegrafico transoceanico attraverso l'Atlantico, che metteva in collegamento Europa e Stati Uniti. In seguito, l'evoluzione del telegrafo riguardò soprattutto nuovi dispositivi per comporre più facilmente i messaggi, come le *telescriventi*, introdotte all'inizio del 20° secolo, che consentivano di battere i telegrammi su una normale macchina da scrivere anziché usare direttamente il codice Morse. Durante la seconda metà del 20° secolo il telegrafo è diventato sempre meno importante: altri mezzi hanno raggiunto una diffusione molto più capillare, come il telefono, il fax e infine Internet. Il telegrafo non ha mai raggiunto le abitazioni private o le aziende come è accaduto per il telefono.”



La mappa dei Comuni forniti di telegrafo pubblicata sull'annuario del 1894 testimonia l'esistenza dell'ufficio Telegrafico a Caivano (v. immagine della pagina successiva).

Il telegrafo raggiungeva Caivano mediante un cavo che correva lungo la linea tranviaria Napoli-Casoria-Afragola-Caivano.

Dall'annuario del 1894

CAMPANIA

SEGNi CONVENZIONALI

- Confine di Stato
- " Regione
- Rete Mediterranea
- Adriatica
- In comune fra le due Società
- Amministrazioni diverse
- In costruzione
- Trenway a vapore
- Carrici a vapore
- Abitati o Stazioni con Ufficio Telegrafico
- Circondari
- Capoluogo di Provincia
- Fortezze



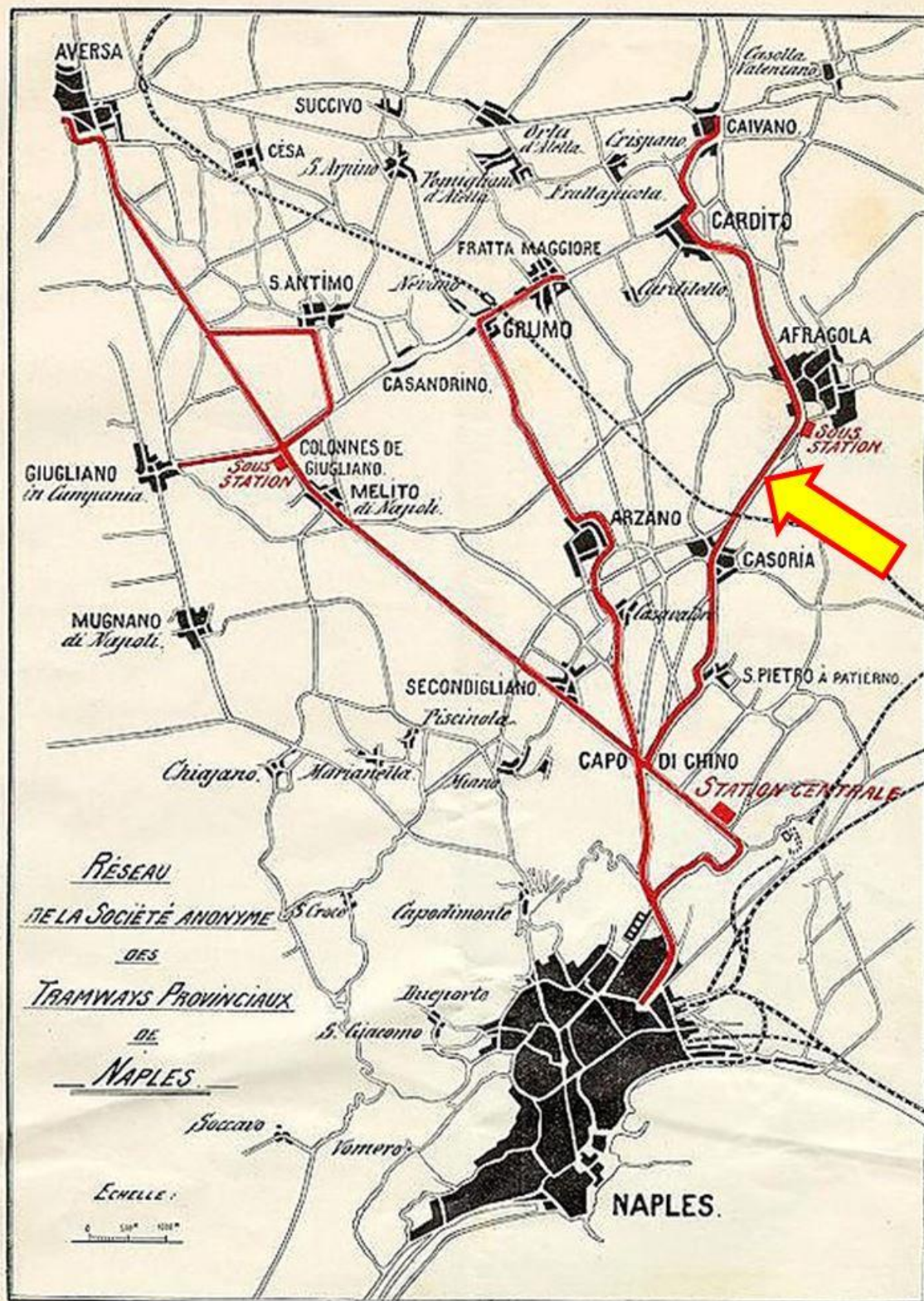


Immagine da PINTEREST, con la freccia gialla è indicato il percorso della tramvia Napoli - Caivano lungo il quale si sviluppava la linea telegrafica.

RELAZIONE STATISTICA

SUI

TELEGRAFI DEL REGNO D'ITALIA

NELL'ANNO 1885 E I' SEMESTRE 1886



ROMA
TIPOGRAFIA DI L. GECCHINI
Teatro Valle 62. Cassellazione 64
1887

Nel corso dell'anno 1885 furono stipulate delle convenzioni per l'esercizio del telegrafo pel servizio proprio e per quello governativo e privato colle società concessionarie delle ferrovie o tramvie qui sotto indicate.

Ferrovia Napoli-Caivano, Napoli-Aversa.

- » Torrelivicino-Schio-Arsiero.
- » Udine-Cividale.
- » Arezzo-Fossato.
- » Palermo-Corleone.

Tramvia Biella-Cossato.

- » Brescia-Orzinovi-Soncino; Brescia-Rezzato-Vobarno-Barghe; Brescia-Gardone.
- » Pinerolo-Perosa Argentina.
- » Ravenna-Ferri-Meldola.
- » Saluzzo-Busca; Saluzzo-Revello.
- » Cuneo-Dronero-Pinerolo-Cavour.
- » Vercelli-Trino.

Numero d'ordine	UFFICI	LAVORO LOCALE — Telegrammi	Numero d'ordine	UFFICI	LAVORO LOCALE — Telegrammi	Numero d'ordine	UFFICI	LAVORO LOCALE — Telegrammi
991	Cerreto Sannita	2,101	1024	Fivizzano	2,029	1057	Oria	1,960
992	Pievepelago	2,101	1025	Arredosso	2,028	1058	Pozzomaggiore	1,957
993	Fagnano Castello	2,099	1026	Tiesi	2,025	1059	Alfedena	1,956
994	Maschito	2,098	1027	Novara di Sicilia	2,021	1060	Bard	1,956
995	S. Salvatore Monferrato .	2,094	1028	Mirabella Eclano	2,019	1061	Capaccio	1,954
996	Casalbuttano	2,092	1029	S. Martino Valle Caudina .	2,019	1062	Montalcino	1,954
997	Potenza Picena	2,090	1030	Rotonda	2,017	1063	Spezzano Grande	1,954
998	Turi	2,089	1031	Serravalle Sesia	2,011	1064	Edolo	1,952
999	Cannobio	2,087	1032	Gravellona Toce	2,013	1065	Asolo	1,950
1000	Molinella	2,084	1033	Castelnovo della Dainia .	2,007	1066	Marostica	1,949
1001	Casalbuono	2,083	1034	Bovalino Marina (1) . . .	2,005	1067	Auronzo	1,948
1002	Castel S. Giovanni	2,083	1035	Aree	2,001	1068	S. Lucia del Mela	1,945
1003	S. Mauro Forte	2,081	1036	Ariano nel Polesine	2,003	1069	Carsoli	1,942
1004	S. Damiano d'Asti	2,078	1037	Rometta	2,002	1070	Casacalenda	1,942
1005	Fluminimaggiore	2,071	1038	Sesto Calende	2,001	1071	Marradi	1,942
1006	Casamassima	2,070	1039	Mezzojuso	1,998	1072	Vicchio	1,940
1007	S. Giovanni Rotondo	2,070	1040	Montemurro	1,996	1073	Firenzuola	1,939
1008	Treestagne	2,070	1041	S. Angelo in Vado	1,991	1074	Pomarance	1,934
1009	Trino	2,070	1042	Vidor	1,987	1075	Maratea	1,933
1010	Vibonati	2,069	1043	S. Fili	1,986	1076	S. Eufemia	1,933
1011	Calci	2,062	1044	Clusone	1,984	1077	Bitetto	1,926
1012	Padula	2,062	1045	Sava	1,982	1078	Montevago	1,926
1013	Grottaammare	2,060	1046	S. Benedetto Po	1,981	1079	Peschici	1,926
1014	Bergamo Città	2,058	1047	Capizzi	1,980	1080	Trescore Balneario . . .	1,925
1015	Caivano	2,058	1048	Magliano dei Marsi	1,980	1081	S. Vincent	1,924
1016	Capestrano	2,058	1049	Sannazzaro de' Burgondi .	1,980	1082	Pian Castagnaio	1,922
1017	Trecenta	2,056	1050	Rapallo	1,977	1083	Rotondella	1,919
1018	Scandiano	2,051	1051	Vita	1,973	1084	Chiaromonte	1,918
1019	Montalbano di Elicona . .	2,050	1052	Guglionesi	1,971	1085	Prà	1,916
1020	Canino	2,045	1053	S. Martino in Pensilis . . .	1,970	1086	Montecorvino	1,914
1021	Amatrice	2,032	1054	Fuococchio	1,967	1087	Nocera Umbria	1,913
1022	Ferla	2,032	1055	Deliceto	1,964	1088	Castiadas	1,908
1023	Orsara di Puglia	2,031	1056	Viagrande	1,964	1089	Latronico	1,908

1) Aperto nel corso dell'anno.

In questo tabulato e nel successivo risulta che nel 1885 e nel primo semestre 1886 l'Ufficio Telegrafico di Caivano aveva movimentato 2058 telegrammi di cui 764 spediti e 1294 ricevuti ed era fornito di un apparato MORSE.

TELEGRAMMI SPEDITI										AMMONTARE DELLE TASSE DEI TELEGRAMMI SPEDITI																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Numero d'ordine	UFFICI	POPOLAZIONE	CATEGORIA	GRADO	Pena- li	PRIVATI					GOVERNATIVI					TELEGRAMMI TRANSMISSIONI					TELEGRAMMI RIPETUTI					LAVORO TOTALE					PRIVATI					GOVERNATIVI																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
						all'interio- ro	all'estero	Totale	a pagamento	a credito	in franchigia	Totale	di servizio	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO	DALL'ESTERNO	Totale	DALL'INTERNO

(1) Aperto il 7 aprile. — (2) Aperto il 21 gennaio. — (3) Non compresa la tassa di un telegramma notturno giornaliero spedito a Roma, rinviata dall'ufficio di destinazione.

Quadro XIII.

NUOVO DIZIONARIO
DEI
COMUNI DEL REGNO D'ITALIA
OSSIA
MANUALE INDISPENSABILE PER TUTTI

Privati, Commercianti,
Professionisti, Uffici e Dicasteri pubblici, ecc.

COMPILATO PER CURA DI
EDOARDO GRASSO

—
PRIMA EDIZIONE
colla nuova giurisdizione delle Preture.
—

COMO
—
TIPOGRAFIA PROVINCIALE F. OSTINELLI DI C. A.
—
1892.

Dal dizionario dei Comuni del 1892 risulta che a Caivano erano in funzione la Pretura, l'ufficio del Registro, la Posta, il Telegrafo e la Stazione dei Carabinieri.

COMUNE	UFFICI residenti nel Comune *	Provincia	Mandamento	Popola- zione	Stazione o Porto prossimo al Comune e sua distanza chilometrica	Mezzi di trasporto
Cabras	6 10 15	Cagliari	Cabras	4209	Oristano 8,00	Carrozze
Caccamo	6 7 10 11 15	Palermo	Caccamo	8010	Termini Imerese 9,00	Corriera
Caccavero . . . . .	. . . . .	Brescia	Salò	451	Salò L. 1,00	idem
Caccavone	10	Campobasso	Agnone	2588	Rocca Ravindola 67,00	idem
Caccuri	10 11 15	Catanzaro	Savelli	1620	Cotrone 48,00	—
Ca d'Andrea . . . . .	. . . . .	Cremona	Pescarolo e Uniti	1537	Torre Picenardi 3,00	Corriera
Caddo . . . . .	. . . . .	Novara	Domodossola	170	Domodossola 3,00	Carrozze
Cadelbosco di Sopra	10	Reggio Emilia	Poviglio	5463	Reggio Emilia 8,00	Corriera
Cadeo	10 11 12	Piacenza	Fiorenzuola d'Arda	3362	Cadeo —	—
Cadaro con Graglio . . . . .	. . . . .	Como	Luino	672	Maccagno Super. 6,00	Carrozze
Ca de' Stefani . . . . .	. . . . .	Cremona	Cremona II	1485	Gazzo Pieve S. G. 5,00	Carrozze
Ca di David	10 15	Verona	Verona II	1692	Verona 5,90	Corriera
Cadignano . . . . .	. . . . .	Brescia	Verolanuova	854	Verolanuova 6,00	idem
Cadoneghe . . . . .	. . . . .	Padova	Padova III	2481	Vigodarzere 2,00	idem
Cadorago	10 12	Como	Appiano	1668	Cadorago —	—
Cadrezzate . . . . .	. . . . .	Como	Gavirate	951	Ispra 3,00	—
Ca-Elmo	15	Rovigo	Adria	1460	Adria 7,41	Carrozze
Caerano S. Marco . . . . .	. . . . .	Treviso	Montebelluna	2015	Montebelluna 3,00	Corriera
Cafasse . . . . .	. . . . .	Torino	Lanzo Torinese	935	Lanzo Torinese 5,00	idem
Caggi	10	Messina	Francavilla di Sic.	690	Calatabiano 10,00	idem
Caggiano	6 10 11 15	Salerno	Caggiano	3670	Auletta 6,00	idem
Cagli	6 7 8 10 11 14 15	Pesaro e Urbino	Cagli	10676	Fano 45,00	idem
Cagliano . . . . .	. . . . .	Como	Merate-Brivio	429	Olgiate Molgora 5,00	Carrozze
Cagliari	1 3-15	Cagliari	Cagliari	37518	Cagliari —	—
Caglio . . . . .	. . . . .	Como	Asso	572	Erba 12,00	Carrozze
Cagnano Amlterno . . . . .	. . . . .	Aquila	Pizzoli	2952	Aquila 17,48	idem
Cagnano Varano	6 10 11 15	Foggia	Cagnano Varano	4026	Apricena 40,00	Corriera
Cagno . . . . .	. . . . .	Como	Como II	980	Malnate 5,00	—
Caianello	10 12 15	Caserta	Teano	1105	Caianello —	—
Calazzo	6 7 10 11 14 15	Caserta	Calazzo	6125	Caserta 19,44	Corriera
Calale . . . . .	. . . . .	Milano	Gallarate	566	Gallarate 3,00	idem
Calno	10	Brescia	Brescia III	790	Brescia 14,00	idem
Calola . . . . .	. . . . .	Sondrio	Sondrio	1256	Sondrio 6,00	idem
Calonvico . . . . .	. . . . .	Brescia	Brescia II	726	Rezzato 4,00	Carrozze
Cairano	10	Avellino	Andretta	1621	Rocchetta Melfi 39,00	Corriera
Cairate . . . . .	. . . . .	Milano	Busto Arsizio	2844	Gallarate 8,00	idem
Cairo Lomellino . . . . .	. . . . .	Pavia	Pieve del Cairo	518	Mede 8,50	idem
Cairo Montenotte	6 7 8 10 11 12 15	Genova	Cairo Montenotte	4737	Cairo Montenotte —	—
Caivano	6 7 10 11 15	Napoli	Caivano	11527	Fratta Maggiore 4,00	Carrozze
Calabritto	6 7 10 11 15	Avellino	Calabritto	3220	Contursi 25,00	Corriera
Calabzo	10	Belluno	Pieve di Cadore	1691	Belluno 46,00	idem
Calamandran	11 12	Alessandria	Nizza Monferrato	2126	Calamandran 2,00	Carrozze
Calamonaci	10 15	Girgenti	Ribera	1019	Girgenti 44,00	Corriera
Calangianus	6 10 11 12 15	Sassari	Calangianus	2796	Calangianus —	—
Calanna	6 7 10 15	Reggio Calabr.	Calanna	2250	Catona 8,00	Carrozze
Calasca . . . . .	. . . . .	Novara	Bannio	967	Piedimulera 10,00	Corriera
Calascibetta	10 11 15	Caltanissetta	Castrogiovanni	6901	Castrogiovanni 3,00	idem
Calascio	10 15	Aquila	Barisciano	1963	S. Demetrio n. V. 15,00	idem
Calasetta	10	Cagliari	S. Antioco	913	Iglesias 51,00	idem

* 1. Prefettura 5. Intendenza 9. Ipoteche 13. Distretto Militare
2. Sotto-Prefettura 6. Pretura 10. Posta 14. Diocesi
3. Corte d' Appello 7. Ufficio del Registro 11. Telegrafo 15. Stazione Carabinieri
4. Tribunale 8. Agenzia Imposte 12. Stazione ferroviaria

La lineetta (-) fra due numeri indica che il Comune ha tutti gli Uffici a cui si riferiscono numeri intermedi compresi.

BULLETTINO
TELEGRAFICO

DEL

REGNO D'ITALIA



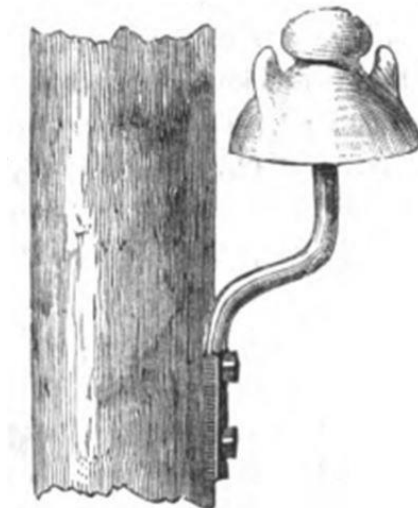
ANNO XXI. — 1885

ROMA

TIPOGRAFIA DI LUDOVICO GRECHINI
Piazzale Valle 62, - Consolazione 64

1885

Sul Bullettino Telegrafico dell'anno 1885 venne pubblicata la Convenzione per la costruzione e manutenzione della linea telegrafica e per l'attuazione del servizio dei telegrafi lungo le linee tramviarie Napoli-Caivano e Napoli-Aversa. Dalla convenzione risulta che la linea Telegrafica per Caivano era costituita da un solo filo da installarsi su palificazione esistente.



Isolatore a fungo per filo telegrafico applicato a un palo.

CONVENZIONE fra l'Amministrazione dei telegrafi dello Stato rappresentata dal signor Capello car. Enrico Direttore compartimentale dei telegrafi dello Stato e la Società Anonima delle tramvie a vapore di Napoli rappresentata dal signor D'Amico comm. Edoardo per la costruzione e manutenzione della linea telegrafica e per l'attuazione del servizio dei telegrafi lungo le linee Napoli-Caicano e Napoli-Aversa.

Art. 1.

Le linee telegrafiche lungo le tramvie suddette verranno costruite a cura dell'Amministrazione dei telegrafi dello Stato nei modi consueti di solidità e di durabilità con cui la stessa Amministrazione suole costruire le altre sue linee. L'Amministrazione nei tratti ove già esiste la linea telegrafica, collocherà e concederà pel servizio della tramvia uno o più fili adoperando materiali simili a quelli che impiega per le altre sue linee.

Art. 2.

La Società concessionaria della tramvia aprirà quel numero di uffici telegrafici che giudicherà di stabilire lungo la linea stessa, nei bisogni del proprio servizio.

L'Amministrazione dei telegrafi farà eseguire i lavori richiesti nel più breve tempo che le sarà possibile.

Art. 3.

La Società concessionaria si obbliga di rimborsare all'Amministrazione telegrafica dello Stato, a titolo di concorso nelle spese, lire cento per ciascun chilometro di linea da costruirsi, tra Secondigliano e il quadrivio di Giugliano, per quanto riguarda la provvista, il trasporto e l'impianto dei pali; e lire ottanta per ciascun chilometro di filo zincato (N. 11) pel suo costo, trasporto e mano d'opera, inclusi il prezzo e la collocazione degli isolatori e sostegni di ferro.

Per la linea ad un filo, e con pali da metri 6,50, da costruirsi dalla stazione della tramvia al tiro a segno di Napoli, fino all'incontro della linea telegrafica Napoli-Capodichino, la Società concessionaria si obbliga di rimborsare all'Amministrazione dei telegrafi lire duecentodieci per ogni chilometro di linea, la quale resterà di proprietà della Società, e sarà sorvegliata e mantenuta dall'Amministrazione dei telegrafi alle condizioni di cui all'art. 5.

Art. 7.

Il trasporto del materiale occorrente per la costruzione e per la manutenzione della detta linea lungo la tramvia Napoli-Caivano-Aversa sarà fatto gratuitamente dalla Società concessionaria dietro richiesta in iscritto dell'ispettore della sezione di Napoli o della Direzione compartimentale di Napoli. Tale domanda dovrà esser fatta in tempo debito e la spedizione verrà eseguita colla maggiore sollecitudine possibile.

Il trasporto degli altri materiali sarà fatto colla tariffa della categoria più bassa.

Tutti gl'impiegati ed agenti telegrafici, che viaggiano, pel servizio del telegrafo, avranno il diritto di viaggiare gratuitamente nelle carrozze della tramvia e la Società rilascerà, in conseguenza, biglietti annuali gratuiti personali per la circolazione sulla tramvia, di prima classe al Direttore generale, ispettori generali, capi divisione della Direzione generale, direttore compartimentale di Napoli ed all'ispettore ed ufficiale aiutante della sezione di Napoli e di ultima classe ai capi squadra e guardafili, in conformità di apposito elenco, da rimettersi dalla Direzione generale dei telegrafi alla Società concessionaria, alla quale verrà partecipata ogni variazione di persone.

Per qualunque altro impiegato telegrafico sarà accordato volta per volta, biglietto di franchigia su domanda del Direttore compartimentale di Napoli unicamente per ragioni di servizio.

In caso di assoluta urgenza, il Direttore suddetto sarà facoltato a pagare il biglietto, che sarà rimborsato dalla Società concessionaria.

Art. 8.

Gli agenti della tramvia dovranno denunziare immediatamente alla prossima stazione telegrafica, od alla più prossima Autorità competente tutti i guasti sopravvenuti alla linea telegrafica, e curare per quanto è possibile, la sua incolumità.

Art. 9.

La Società concessionaria non potrà trasmettere altri telegrammi fuorchè quelli relativi al servizio della sua tramvia e sarà perciò sottoposta alla vigilanza governativa.

Art. 10.

Dietro richiesta del Governo, la Società concessionaria dovrà anche assumere il servizio dei telegrammi di Stato e dei privati in quegli

Per il filo da posarsi sulle palificazioni esistenti tra Napoli, Caivano, Giugliano ed Aversa, la Società si obbliga a pagare lire 80 per ogni chilometro di filo, come sopra, e sarà tenuta a rimborsare, a parte, all'Amministrazione dei telegrafi dello Stato tutte le spese necessario per spostare, ove occorra, in qualche punto l'attuale linea telegrafica, e per consolidarla più convenientemente onde poter reggere l'aggiunta del nuovo filo, o dei nuovi fili, chiesti dalla Società.

L'Amministrazione dei telegrafi avrà la facoltà d'impiegare nei lavori inerenti alla linea telegrafica i materiali ancora servibili tolti dalle sue linee.

La Società si obbliga di anticipare all'Amministrazione dei telegrafi la metà dell'ammontare del suo concorso, calcolato sulle basi esposte da conteggiarsi poi nella liquidazione dei conti a lavoro compiuto, nei quali conti saranno pure compreso, a carico della Società, le spese d'indennizzo ai proprietari, nei fondi dei quali occorrerà piantare i pali telegrafici.

Per la linea ad un filo, e con pali da metri 6,50, da costruirsi lungo la tramvia, da presso Casandrino ad Aversa, la Società si obbliga di rimborsare all'Amministrazione dei telegrafi lire duecentodieci a chilometro, nella intelligenza che la linea resterà di proprietà della Società, e che sarà sorvegliata e mantenuta dall'Amministrazione dei telegrafi, alle condizioni di cui all'art. 5.

Art. 4.

Quanto agli apparati di corrispondenza, la Società concessionaria si provvederà per conto proprio direttamente il materiale necessario.

Art. 5.

La manutenzione della linea sopraddetta sarà fatta dall'Amministrazione dello Stato coi propri agenti, e la Società concessionaria corrisponderà annualmente all'Amministrazione dei telegrafi L. 8 a chilometro per il suo primo filo e lire 5 per ogni altro aggiunto per conto della Società, pagandone l'importo a rate quadrimestrali posticipate. La Società fornirà gratuitamente, in una, o più, se occorre, della sue stazioni i locali e le arce per la custodia del materiale di manutenzione della linea telegrafica.

Art. 6.

La Società concessionaria verserà le somme dovute all'Amministrazione dei telegrafi dello Stato alla sede della Direzione compartimentale di Napoli.

uffici in cui le sarà possibile, e compatibilmente coi mezzi di cui dispone. Questo servizio sarà fatto a norma del Regolamento dell'Amministrazione dello Stato e delle istruzioni che verranno date dalla Direzione generale dei telegrafi.

In compenso del detto servizio, la Società concessionaria riterrà per sé il 10 % delle tasse interne dei telegrammi privati scambiati fra i suoi uffici posti in località dove esistono pure uffici telegrafici governativi, senza distinzione di orario, oppure spediti all'estero o ad altre Amministrazioni dai suoi uffici posti in località, dove esistono uffici del Governo, anche senza distinzione di orario.

Essa riterrà il 50 % delle tasse interne dei telegrammi privati spediti dai suoi uffici posti in località fornite di uffici del Governo senza distinzione d'orario, e diretti a località non provvedute di uffici governativi, oppure spediti dai suoi uffici, posti in località non fornite di uffici del Governo, e diretti a località provvedute di uffici del Governo o all'estero, o ad altre Amministrazioni.

Essa riterrà il 90 % delle tasse dei telegrammi privati interni scambiati fra i suoi uffici posti in località sprovviste di uffici governativi.

Sarà tenuta a versare nella cassa dello Stato oltre al rimanente delle tasse interne, di cui agli alinea 2° 3° e 4° del presente articolo, anche l'ammontare intero delle tasse dei telegrammi di Stato accettati nei suoi uffici per l'interno e per l'estero, e l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati spediti all'estero.

Art. 11.

La Società concessionaria promette di dar corso ai telegrammi privati colla maggiore sollecitudine, ma si riserva la facoltà di dare la preferenza a quelli urgenti pel servizio della tramvia.

Art. 12.

La Società concessionaria terrà informata l'Amministrazione dei telegrafi degli orari che stabilirà nelle sue stazioni telegrafiche e degli eventuali cambiamenti.

Art. 13.

Gli stampati occorrenti pel servizio dei privati o per la tenuta della contabilità relativa verranno provvisti direttamente dalla Società concessionaria, la quale avrà il diritto di adottare quel sistema che reputerà migliore, purchè non sia menomata una facile sorveglianza nell'interesse pubblico.

Art. 14.

La Società concessionaria potrà stabilire convenzioni colle Amministrazioni delle ferrovie limitrofe per lo scambio reciproco dei telegrammi del servizio ferroviario e per il riparto della tassa di quelli privati, purchè da tali convenzioni non vengano modificati i patti stipulati col Governo.

Art. 15.

La presente convenzione sarà valevole per tutto il tempo che durerà la concessione della tramvia.

Art. 16.

La presente convenzione sarà sottoposta all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici (Direzione generale dei telegrafi).

Art. 17.

La registrazione della presente convenzione sarà fatta a spese dell'Amministrazione dei telegrafi dello Stato.

Napoli 29 dicembre 1884.

Per l'Amministrazione telegrafica dello Stato
Il Direttore Compartimentale dei Telegrafi
E. CAPELLO

Accetto quanto sopra
Napoli 31 dicembre 1884
Per la Società Concessionaria
della tramvia Napoli-Caivano-Aversa
Il Direttore dell'Esercizio
GUA

Visto — Si approva
Roma 12 gennaio 1885
Per il Direttore Generale dei telegrafi
L'Ispettore Generale
F. SALVATORI

ELEKTROTECHNISCHE ZEITSCHRIFT.

HERAUSGEGEBEN

VON

ELEKTROTECHNISCHEN VEREIN.

REDIGIRT

VON

PROF. DR. E. ZETZSCHE

UND

PROF. DR. R. RÜHLMANN.

SECHSTER JAHRGANG.

1885.



BERLIN, 1885.

VERLAG VON JULIUS SPRINGER.

MONSIEURPLATZ 3

Bullettino Telegrafico. Rom 1885. 21. Jahrg.
No. 2. Elementi usati per pile, codetta con filo di rame e tubo di piombo. — Convenzione fra l'amministrazione dei telegrafi dello stato e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche per la costruzione e manutenzione della linea telegrafica lungo la linea Torrebelvicino—Schio—Arsiero—Id. Id. Id. e la Società Anonima delle tramvie a vapore di Napoli per la linea telegrafica Napoli—**Caivano** e Napoli—Aversa—Resoconto delle oblazioni a favore delle famiglie degli impiegati telegrafici morti di colera. — Determinazioni della differenza di longitudine fra Roma e Napoli.

Provvedimenti relativi alla Convenzione del 1885 fra la Società Veneta e La Società delle Tramvie per la realizzazione della linea telegrafica lungo il percorso del binario del tram da Napoli a Caivano.

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

DIREZIONE GENERALE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

ELENCO DEGLI STABILIMENTI POSTALI TELEGRAFICI E FONOTELEGRAFICI DEL REGNO D'ITALIA PER L'ANNO 1926

Consultare l'Appendice, circa le variazioni ed aggiunte in
dipendenza dei provvedimenti emanati durante l'anno 1926



ROMA
PROVVEDITORATO GENERALE DELLO STATO
LIBRERIA
1927 - ANNO V

540

Caivano risulta nell'elenco del 1926 Stabilimento Telegrafico con qualifica di 1° Classe.

Servizio del risparmio		S E D E DEGLI STABILIMENTI POSTALI TELEGRAFICI E FONOTELEGRAFICI	Qualifica degli stabilimenti e servizi che disimpegnano	Limiti del servizio telegrafico o fonotelegrafico	Servizio telegrafico ferroviario	PROVINCIA	UFFICI PRINCIPALI O RICEVITORIE di 1 ^a o di 2 ^a classe viciniori alle ricevitorie di 3 ^a classe — UFFICI PRINCIPALI O RICEVITORIE cui sono aggregate le collettorie
N. relativo alla Provincia	N. relativo all'Ufficio						
25	268	Calaggio	R P 2 ^a	—	—	Firenze	
25	19	Calaggiolo	R PT 2 ^a	L	—	Firenze	
63	405	Calasse	R P 2 ^a	—	—	Torino	
57	31	Cagliano	R PTf 2 ^a	L	—	Salerno	
47	9	Cagli	R P 1 ^a	—	—	Pesaro	
47	—	Cagli	R T 2 ^a	L	(F)	Pesaro	
13	1	Cagliari	D	—	—	Cagliari	
13	—	Cagliari - Telegrafo Centr.	U Pr T	N	FC	Cagliari	
13	—	Cagliari - Ferrovia - Corrispondenze e pacchi	U Pr P	—	—	Cagliari	
13	10	Cagliari n. 1 - Corso Vittorio Emanuele	R P 1 ^a	—	—	Cagliari	
13	31	Cagliari n. 2 - Piazza Martiri	R P 1 ^a	—	—	Cagliari	
13	192	Cagliari n. 3 - Castello	R PT 1 ^a	L	—	Cagliari	
13	118	Cagliari n. 4 - S. Bartolomeo	R PT 2 ^a	L	—	Cagliari	
13	—	Cagliari - Circolo Costruz. Telegr.	Gov	—	—	Cagliari	
3	31	Cagnano Amiterno	RPf 2 ^a	L	—	Aquila	
26	7	Cagnano Varano	R PT 2 ^a	L	—	Foggia	
74	—	Cagnò	Coll	—	—	Trento	Revò
16	19	Calanello	R P 2 ^a	—	—	Caserta	
16	20	Calanello - Stazione	Coll	—	F (rt)	Caserta	Vairano Patenora
16	21	Calazzo	R P 2 ^a	—	—	Caserta	
16	—	Calazzo	R Tf 3 ^a	L	—	Caserta	
12	33	Calno	R PT 2 ^a	L	—	Brescia	
61	9	Calolo	R P 3 ^a	—	—	Sondrio	
12	34	Calonvico	Coll	—	—	Brescia	Sant' Eufemia della Fonte
6	16	Calrano	R PT 2 ^a	L	—	Avellino	
38	34	Calrate	R P 2 ^a	—	F (rs)	Milano	
28	46	Cairo Montenotte	R P 1 ^a	—	—	Genova	
28	—	Cairo Montenotte	R T 2 ^a	L	F	Genova	
75	59	Calsole	R P 3 ^a	—	—	Istria	Cherso
40	12	Calvano	R PT 1 ^a	L	(F)	Napoli	
6	17	Calabritto	R PT 2 ^a	L	—	Avellino	
58	—	Cala D'Oliva (Asinara - Porto Torres)	R T 3 ^a	—	—	Sassari	Porto Torres
8	11	Calalzo	R PT 2 ^a	L	(F)	Belluno	
1	36	Calamandran	R PT 2 ^a	L	F (1.00)	Alessandria	
25	20	Calamecca	R PT 2 ^a	L	—	Firenze	
29	6	Calamonaci	R PT 2 ^a	L	—	Girgenti	
58	21	Calangianus	R PT 2 ^a	L	F	Sassari	
53	18	Calanna	R PT 2 ^a	L	—	Reggio Calabria	



POSTE E TELEGRAFI E TELEFONI
(2. Classe Lett. F.)
Titolare. Capone Vincenzo.

Nell'Annuario Detken del 1913-1914 risulta titolare dell'Ufficio di Poste e Telegrafi di Caivano Vincenzo Capone, padre di Felice, Consigliere Provinciale di Napoli, Direttore delle Poste e Sindaco di Caivano negli anni '80.



In quegli anni l'Ufficio Postale si trovava in via Buonfiglio (ora via Roma) nel locale indicato dalla freccia e il palazzo dove si trovava il locale viene ancora ricordato come palazzo della posta.

CORSO POPOLARE TEORICO-PRATICO
DI
TELEGRAFIA ELETTRICA

CON
CENNI SULL'APPLICAZIONE DELLA ELETTRICITÀ
ALLE SCIENZE ED ALL'INDUSTRIA

CON L'AGGIUNTA DI PROCESSI

PER LA
GALVANOPLASTICA E GALVANOGRAFIA

PROPOSTO
AGLI ALLIEVI DI TELEGRAFIA SI CIVILI CHE MILITARI

COMPILATO
da
DOMENICO BERNA



Volume unico
corredato da oltre 115 figure intercalate nel testo

SECONDA EDIZIONE

VERONA
STABILIMENTO TIPOGRAFICO G. CIVELLI
1872

221. Pratiche di massima da usarsi nell'erezione delle linee si in città che in campagna.

Devesi procurare il miglior isolamento possibile del filo aereo. A tale scopo sono generalmente adottati degli isolatori di porcellana a forma di campana, aventi nella parte superiore una specie di canaletto, entro il quale viene collocato il filo telegrafico. L'estremità dell'isolatore è munita di un foro orizzontale, nel quale viene inserito un piccolo pezzo di filo più sottile, le cui estremità si congiungono assieme praticando così una specie di legaccio onde impedire l'uscita dal canaletto dell'isolatore, del filo di linea, il quale inoltre nelle curve, ed a lunghe tratte, sarà raccomandato anche intorno al collo dell'isolatore stesso. Gli isolatori, la cui superficie interna è scanalata devonsi fissare accuratamente ai ferri di supporto o portaisolatori, con una mistura di gesso, cola forte molto liquida, e poca limatura di ferro; però si usa fissarli anche con un semplice avvolgimento di stoppa intorno al ferro.

I portaisolatori devono essere fermati saldamente al palo mediante apposite viti ed abbastanza grossi da non cedere, o curvarsi, sotto la tensione del filo. Essi devono inoltre avere una curva, o grandezza, tale che i fili abbiano ad essere distanti circa un 60 centimetri fra di essi avvertendo inoltre che sieno possibilmente sempre paralleli. La sommità, ossia la testa dei pali, deve essere obliqua, affinché l'acqua vi possa scorrere, avvertendo anche di non adoperarli qualora non sieno bene stagionati. In paesi di montagna, e per fili diretti, ossia di speciale importanza, devesi impiegare un filo molto più grosso dell'ordinario.

Le congiunzioni devono essere quanto mai sicure, e perfetto il contatto fra le estremità di uno stesso filo,

278

laonde in caso di rottura di quest'ultimo, si pratica la congiunzione col ripiegare la sua estremità, indi col legarle bene assieme per la lunghezza di qualche pollice con un filo di ferro o rame ricotto di metà diametro di quello della linea, ed infine saldare il tutto con stagno e piombo.

La linea deve essere più retta che sia possibile; distante da alberi e da tutto quanto potesse produrre una dispersione di corrente; a questo fine nelle città si devono stabilire le linee in distanza dalle finestre, doccie, mensole da gas e dai getti d'acqua.

CAPITOLO XI

TELEGRAFI SCRIVENTI AD IMPRESSIONE ED A TINTA — PRECAUZIONI DA AVERSI COGLI APPARATI.

« Capitano! allorché il mio telegrafo sarà divenuto la meraviglia del mondo, rammentatevi che la sua scoperta fu fatta a bordo del Sully ».

Morse.

149. Vantaggi principali che offre il telegrafo di Morse.

Come lo prediceva Morse stesso, tale telegrafo divenne una meraviglia, poichè riunisce celerità e sicurezza nella corrispondenza, semplicità di meccanismo e tenuità di spesa, offre anche il vantaggio, che resta interessato l'udito, per cui un impiegato giovane e svegliato distingue facilmente le battute or brevi, ora lunghe che effettua la macchina scrivente, nonchè gli intervalli fra queste, e le combina istantaneamente nel suo intelletto in modo, che se una stazione lontana gli telegrafa, egli intende il rumore secco del suo apparato, come se gli parlasse, e ciò senza bisogno di leggere la corrispondenza scritta sulla zona di carta che si va svolgendo; il che permette che la corrispondenza possa procedere inalterata anche se venisse a mancare la carta o si palesasse un improvviso difetto nell'apparato.

Infine emerge soprattutto per la importante prerogativa di tracciare la corrispondenza così come viene

150

trasmessa, da potersi perciò conservare e controllare in ogni tempo, come fosse scrittura. Per questa sua specialità venne giustamente denominato *Telegrafo scrivente* ed attirò ben tosto l'attenzione dei Governi e d'ogni ceto di persone date al commercio, le quali dalla conservazione dei segni intravidero potersi aver sempre una specie di documento, e poter quindi affidare tranquillamente i più importanti affari: perciò non è meraviglia se tale telegrafo si è prontamente esteso prima in America e poscia in Germania, Francia, Italia, ecc. rimpiazzando ovunque ogni altro sistema, meno qualche rara eccezione.

149. Di quali apparati si componga il telegrafo di Morse.

Questo telegrafo, come ogni altro dei già descritti, si compone:

- 1.° dell'apparato che sviluppa l'elettricità, cioè della pila;
- 2.° dell'arco interpolare della pila, ossia del filo che la collega agli apparati ed alle stazioni; e che dice si circuito;
- 3.° degli apparati opportuni per trasmettere la corrente, ed interromperne il passaggio; nonchè di quelli per riconoscere la presenza della stessa, per dirigerla od evitarla;
- 4.° degli apparati per riportare la corrente, e per fissare le traccie de' suoi passaggi.

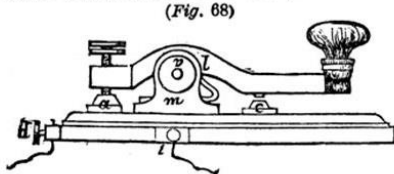
150. Come si distinguono e denominano tali apparati?

Tali apparati si distinguono in principali ed in ausiliari.

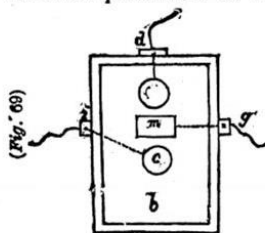
Diconsi principali il tasto o manipolatore, e la macchina scrivente o ricevitore; si dicono ausiliari il relais o soccorritore, la bussola o galvanoscopio, il commutatore o scambio, ed il parafulmine o scaricatore.

151. Ufficio del tasto, e come sia costruito.

Il tasto o pulsatore è quel semplice congegno, inserito nell'arco interpolare o circuito che dir si voglia, destinato ad attivare una serie di correnti di ineguale durata, od in altri termini, a trasmettere i segni alfabetici convenzionali. Esso componesi di una base di legno (Fig. 68)



su cui è fissato un supporto *m* di ottone od altro metallo, che dicesi massa del tasto, nella quale stanno due viti girevoli *v* una rimpetto l'altra, di cui si discerne solamente quella di prospetto; queste viti servono di perno ad una leva metallica *l* mobile sulle stesse; perciò la massa e la leva del tasto sono sempre in contatto metallico. Sopra detta base di legno sono poi fissati due bottoni metallici *a* e *c*; il bottone *a*, che dicesi punto di contatto, perchè sullo stesso riposa sempre la leva spinta dalla molla, quando è in istato normale è riunito alla morsetta *d* congiunta col relais o ricevitore Digney (§ 458), mentre invece il bottone *c*, dicesi incudine, perchè premendo sul pomo della leva, questa si abbassa e cessa così la comunicazione fra *a* e la massa *m*, subentrando la comunicazione fra quest'ultima ed il punto *c*.



Ora, il supporto o massa è costantemente in comunicazione col filo della linea telegrafica per mezzo della morsetta *g* fissata alla base di legno (Fig. 69), mentre l'incudine *c* è riunito alla morsetta *i* che comunica immediatamente con un polo della pila; perciò chiaro apparisce,

152

che essendo il tasto in istato di riposo, il filo sospeso per *g*, *m*, *a*, *d*, sta congiunto cogli apparati nei quali in conseguenza può circolare la corrente che giunge pel filo delle altre stazioni; mentre all'opposto abbassando la leva, e facendo così sottentrare la comunicazione fra *m* e *c*, si viene ad emettere per *i*, *c*, *m*, *g*, la corrente della propria pila, e la si fa circolare negli apparati delle altre stazioni in cui i tasti sono in istato normale.

Devesi però notare che non tutti i tasti hanno le congiunzioni disposte come in quello descritto, dell'officina Dell'Acqua, ma che tanto le disposizioni interne come eziandio le esterne variano a seconda delle diverse officine da cui provengono; a ciò per tanto si deve porre particolare attenzione onde evitare errori nell'attivazione dei circuiti, come più chiaramente indicheremo al Capitolo XII.

152. Quali siano i segni alfabetici in uso col telegrafo Morse.

Secondo la Convenzione internazionale telegrafica dell'anno 1865, sono due semplici segni, cioè il punto, che corrisponde ad una emissione di corrente brevissima, e la linea che corrisponde ad una emissione eguale a tre punti; il punto e la linea, combinati insieme in sei modi differenti, costituiscono le lettere alfabetiche, le cifre ed altri segni o frasi di convenzione, e ciò nella maniera seguente:

ALFABETO.

153

a	■ ■ ■ ■ ■	n	■ ■ ■ ■ ■
â	■ ■ ■ ■ ■	ñ	■ ■ ■ ■ ■
ã	■ ■ ■ ■ ■	o	■ ■ ■ ■ ■
b	■ ■ ■ ■ ■	ô	■ ■ ■ ■ ■
c	■ ■ ■ ■ ■	p	■ ■ ■ ■ ■
ch	■ ■ ■ ■ ■	q	■ ■ ■ ■ ■
d	■ ■ ■ ■ ■	r	■ ■ ■ ■ ■
e	■ ■ ■ ■ ■	s	■ ■ ■ ■ ■
ê	■ ■ ■ ■ ■	t	■ ■ ■ ■ ■
f	■ ■ ■ ■ ■	u	■ ■ ■ ■ ■
g	■ ■ ■ ■ ■	û	■ ■ ■ ■ ■
h	■ ■ ■ ■ ■	v	■ ■ ■ ■ ■
i	■ ■ ■ ■ ■	w	■ ■ ■ ■ ■
j	■ ■ ■ ■ ■	x	■ ■ ■ ■ ■
k	■ ■ ■ ■ ■	y	■ ■ ■ ■ ■
l	■ ■ ■ ■ ■	z	■ ■ ■ ■ ■
m	■ ■ ■ ■ ■		

CIFRE.

1	■ ■ ■ ■ ■	1	■ ■ ■ ■ ■
2	■ ■ ■ ■ ■	2	■ ■ ■ ■ ■
3	■ ■ ■ ■ ■	3	■ ■ ■ ■ ■
4	■ ■ ■ ■ ■	4	■ ■ ■ ■ ■
5	■ ■ ■ ■ ■	5	■ ■ ■ ■ ■
6	■ ■ ■ ■ ■	6	■ ■ ■ ■ ■
7	■ ■ ■ ■ ■	7	■ ■ ■ ■ ■
8	■ ■ ■ ■ ■	8	■ ■ ■ ■ ■
9	■ ■ ■ ■ ■	9	■ ■ ■ ■ ■
0	■ ■ ■ ■ ■	0	■ ■ ■ ■ ■
Linea di frazione	■ ■ ■ ■ ■		

Nelle frasi, o ripetizioni, si esprimono le cifre coi seguenti segnali:

154

INTERPUNZIONE.

Punto	■ ■ ■ ■ ■
Punto e virgola	■ ■ ■ ■ ■
Virgola	■ ■ ■ ■ ■
Virgolette	■ ■ ■ ■ ■
Due punti	■ ■ ■ ■ ■
Punto d'interrogazione o domanda di ripetizione di una trasmissione non compresa	■ ■ ■ ■ ■
Punto ammirativo	■ ■ ■ ■ ■
Apostrofo	■ ■ ■ ■ ■
A capo	■ ■ ■ ■ ■
Lineetta d'unione	■ ■ ■ ■ ■
Parentesi (Prima e dopo le parole)	■ ■ ■ ■ ■
Sottolineato (Prima e dopo la parola od il membro della frase)	■ ■ ■ ■ ■
Firmato (Separazione del testo dalla firma)	■ ■ ■ ■ ■

INDICAZIONI DI SERVIZIO.

Dispaccio di Stato	■ ■ ■ ■ ■
Dispaccio di servizio	■ ■ ■ ■ ■
Dispaccio privato	■ ■ ■ ■ ■
Chiamata (Preliminare di ogni trasmissione)	■ ■ ■ ■ ■
Capito	■ ■ ■ ■ ■
Errore	■ ■ ■ ■ ■
Fine della trasmissione	■ ■ ■ ■ ■
Invito a trasmettere	■ ■ ■ ■ ■
Aspettate	■ ■ ■ ■ ■
Avviso di ricevimento	■ ■ ■ ■ ■

155

Una linea deve avere la lunghezza che occupano materialmente tre punti.

L'intervallo dei singoli segni che compongono una lettera deve essere eguale allo spazio che occupa materialmente un punto.

L'intervallo fra due lettere deve essere eguale allo spazio che occupano materialmente tre punti.

L'intervallo fra due parole eguale a quattro punti.

Per indicare che una lettera deve essere scritta maiuscola, questa si frapponne al segno — (Lettera maiuscola)

Foto anni '50 nei cortili e nelle strade

Ludovico Migliaccio



Davanti, a sinistra Renato Russo, e a destra, col pallone, Franco Savariso che ha fornito la foto.



Fabbricato all'angolo fra via Garibaldi e via Caprera, indicato con la freccia, dove fu scattata la foto.



Nella foto, con il pallone, Franco Savariso.



Fabbricato all'angolo fra via Rosano e via Caputo, indicato con la freccia, dove fu scattata la foto.



Via Santa Barbara prima dello sbocco su via Atellana. Foto fornita da Giovanni Nocera (nella foto).



A destra del carretto Maria Natale; appoggiata sul carretto Vobbio Rosetta; con lo scialle Falco Maria Carmina; anziani sull'uscio della porta i venditori Celiento Antonietta e Scuotto Domenico. Gli oggetti sul carretto sono quelli più in uso negli anni 50, *boccacci* in vetro, imbuto per il travaso del vino, recipienti per bollire il latte, pentole e coperchi in alluminio, anfore per l'acqua (*cicere*) e l'immane vaso da notte (*rinale*). Foto fornita da Andrea Falco.



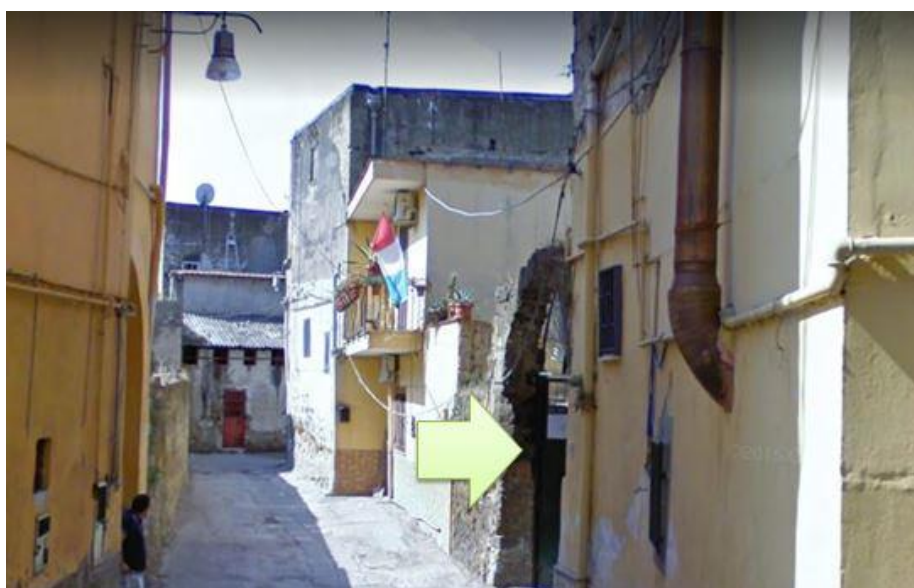
La ragazza con il secchio è Falco Maria Carmina, e vicino, al centro, Russo Carmina. In molte case di Caivano c'era l'usanza di crescere il maiale per ricavarne salsicce, prosciutti, soppressate, capicolti, lardo, sugna etc. I maiali mangiavano per lo più patate bollite, mele e crusca mista ad acqua. Foto fornita da Andrea Falco.



Cortile del palazzo in via Spinetti dove sono state scattate le due foto precedenti.



Anni '50. Cortile di via Atellana 62. Nonno Di Sarno con i nipotini sulla Vespa (foto fornita da Salvatore Di Sarno)



Cortile di via Atellana 62, traversa cieca alle spalle di Via Andirivieni ove sono state scattate le foto fornite da Salvatore Di Sarno.



Anni '50. Cortile di via Atellana 62. Componenti della famiglia Di Sarno sulla Lambretta (foto fornita da Salvatore Di Sarno).



Anni '50. Cortile di via Atellana 62. L'auto era una Fiat 1400. I ragazzini sono Salvatore Di Sarno e la sorella (foto fornita da Salvatore Di Sarno).



Anni '50, via Imbriani, nei pressi di piazza Francesco Russo. La prima comunione delle sorelle di Salvatore Di Sarno. Sulla destra il muro di cinta del giardino Rosano prima della costruzione del palazzo dei Rosano edificato negli anni '80 (foto fornita da Salvatore Di Sarno).



L'attuale palazzo Rosano.



Nella foto a sinistra, Ludovico Migliaccio su una bicicletta comprata nello storico negozio di Vincenzo Fusco (detto Gigino Fusco) al corso Umberto. Sulla bandierina si legge Cicli Fusco. Nella foto a destra, via Roma nei pressi del palazzo De Micco, dove è stata scattata la foto.



Anni '50. Il negozio di cicli e motocicli di Gigino Fusco al corso Umberto nei pressi della stazione dei tram che si intravede (foto fornita da Isacco Lanna).



1953 - Nella foto Loredana Pietrafitta a passeggio sul Corso Umberto
(foto fornita dal fratello Franco Pietrafitta)



Corso Umberto con vista verso nord dall'angolo di via Gobetti. Il palazzo sulla sinistra era dell'avv. Vincenzo Donesi e di recente è stato abbattuto e sostituito da un edificio moderno.



1953 - Nella foto Loredana Pietrafitta sul corso Umberto in prossimità della curva di Cardito (foto fornita da Franco Pietrafitta)



Gli stessi luoghi oggi.



1953 - Nella foto Loredana Pietrafitta con la cuginetta sul corso Umberto a ridosso della curva di Cardito (foto fornita da Franco Pietrafitta)



Gli stessi luoghi oggi.



Franco Pietrafitta e la sorellina Loredana si trovano sul corso Umberto all'altezza dell'attuale negozio di scarpe *Camminando Camminando*. I primi fabbricati che si intravedono a sinistra sono quelli nei pressi del gommista Tagliaferri di fronte a via Scotta. I cespugli nella foto delimitavano il fosso di scolo delle acque (foto fornita da Franco Pietrafitta).



Gli stessi luoghi oggi.



Matrimonio in casa Russo a Pascarola, via Pisano, negli anni '50.
Foto fornita da Domenico (Mimmo) Amico.



Via Pisano a Pascarola, indicata dalla freccia.



Il piccolo Salvatore Palmiero con i genitori nel cortile di via Roma, detto Palazzo della posta, dove la zia nella foto di sotto gestiva una cantina (foto di Salvatore Palmiero)





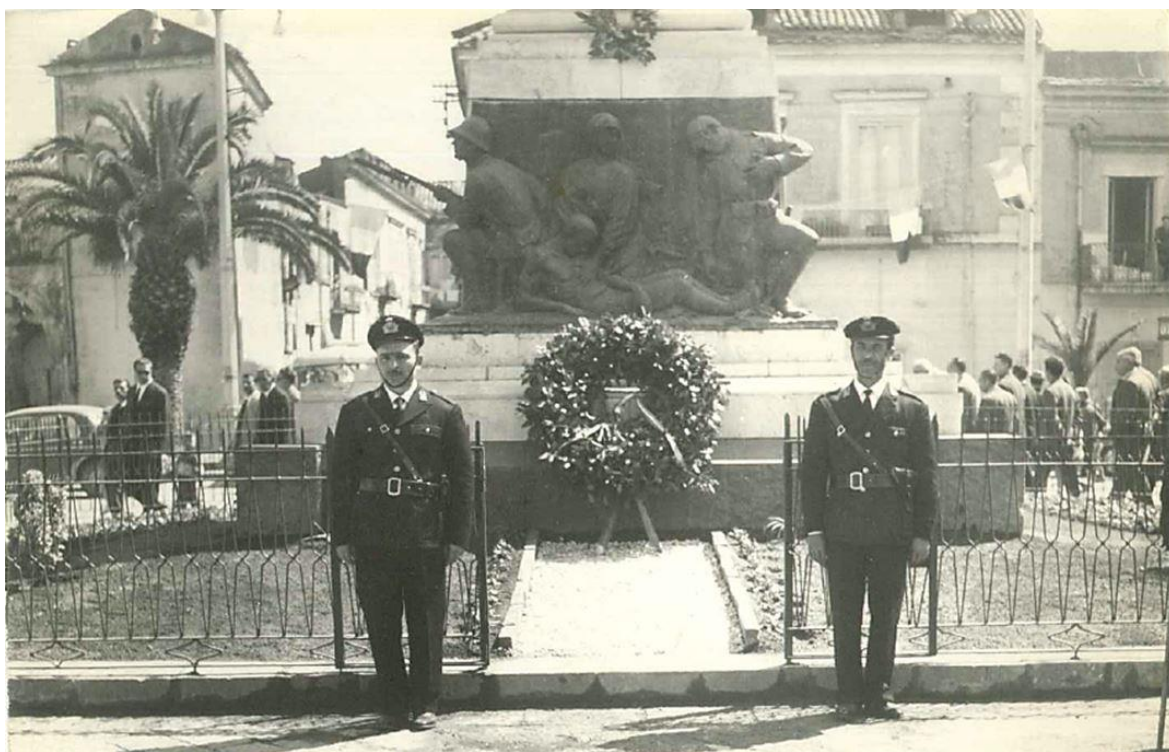
Altre due foto della cantiniera di via Roma, all'interno ed all'esterno dell'abitazione di via Roma sempre nel palazzo dove si trovava la cantina da lei gestita (foto fornite da Salvatore Palmiero).



Due popolari giochi degli anni '50: a sinistra, lo *strùmmolo* (la trottola) e a destra il *carruòcciolo* (il carrettino).



Anni '60-70, Festicciola in onore di un oriundo americano di cognome Peluso detto *o' Pelusiello*, seduto di fianco ai religiosi, in visita ai parenti di Caivano. Al centro dei religiosi il parroco dell'Annunziata don Luigino Castaldo. In piedi sulla destra Giuseppe Conte, in fondo al centro il fratello Pietro Conte, in piedi sulla sinistra Giuseppe Mascolo. Il vigile urbano è Nicola Angelino (foto fornita dalla figlia Anna).



Due vigili urbani (a sinistra Nicola Angelino) a guardia del Monumento dei Caduti dopo la deposizione della corona di alloro il 2 novembre (foto fornita da Anna Angelino).



Anni '70 - Processione del *Corpus Domini*. Davanti Il vigile Tommaso Topa porta la bandiera del Comune, alla sua destra il vigile Nicola Angelino. Fra la gente, dietro col vestito bianco, Antonio Marzano detto *onn'Antonio 'o pisciaiuolo*, sulla sua sinistra, visibile solo la testa, Pasquale Pancia detto *Pascale 'o sciafferre* (foto fornita da Anna Angelino).

Alcune foto del Novecento della famiglia Tavetta

Ludovico Migliaccio

Alcune foto della famiglia Tavetta, senza ulteriori informazioni a riguardo dell'epoca in cui sono state scattate e dei familiari ripresi. Qui sono riprodotte perché rispecchiano le peculiarità e l'atmosfera dell'epoca.











I saperi e i sapori di Caivano

Enzo Falco

Quand'eravamo ragazzi si andava spesso in campagna, anche a fare scampagnate sui Regi Lagni. Eravamo affascinati dalla produzione della canapa, dalle viti "maritate" ai pioppi, dalle splendide produzioni di pomodoro San Marzano. Erano bellissime le fasi di lavorazione della canapa che continuavano nei palazzi contadini a corte.

Quei luoghi, dove si svolgevano la maggior parte dei lavori agricoli di prima trasformazione, erano anche i luoghi del gioco, delle feste collettive, dei racconti degli anziani davanti ai falò dedicati a Sant'Antonio o a Carnevale. La vendemmia, la lavorazione della fibra recuperata dalla canapa, la cottura dei fagioli del "cannavale", quelli che crescevano sul terreno fertile arricchito dalle sostanze nutritive contenute nelle foglie della canapa dopo la fase della "spenta", le giornate dedicate alle bottiglie di conserva del sugo di pomodoro San Marzano, erano altrettanti momenti di gioia per tutti i ragazzi che si alzavano prestissimo per parteciparvi e non perdere neppure un attimo di quelle straordinarie atmosfere. Ma quello che più ci colpiva era la competizione che nasceva tra i contadini su chi produceva i migliori pomodori. Erano vere e proprie contese a suon di dimostrazioni tecniche legate al colore, alla forma, alle dimensioni e alla bontà. Si facevano comparazioni organolettiche assaggiandoli a crudo o sul pane "cafone", quello lievitato naturalmente e cotto in forno a legna che ogni famiglia produceva in proprio, o cotti con l'inevitabile matrimonio con la pasta. Ed era difficilissimo dare un giudizio, perché rischiavi comunque di inimicarti qualcuno.

Caivano è un comune dell'hinterland di Napoli a confine con la provincia di Caserta. Ha un territorio di 27 kmq di cui solo 5 circa destinato al costruito, un'area industriale molto importante con presenze significative, ma ancora, nonostante i gravi problemi ambientali, una straordinaria agricoltura, in prevalenza orticola. E' inserita nei territori a denominazione Dop per il pomodoro San Marzano, a denominazione Igp per la mela annurca, è tra i primi produttori di rucola, asparagi, zucchine, melanzane ed ha ripreso con grandi risultati la produzione di canapa, in particolare di semi destinati alla produzione dell'ottimo olio e di farina destinata alle diverse ulteriori lavorazioni. In connessione a questa produzione si sta incentivando quella dei fagioli "del cannavale", che arricchiti sono davvero un giacimento gastronomico importante.



Il pane cafone (*'o pane cafònh*).



La salsiccia di polmone
(*'a sasiccia 'e polmònh*)

Insomma non ha mai abbandonato le produzioni proprie e ha ulteriormente recuperato una delle più importanti produzioni fino agli anni '60, la canapa. Si sta attivando poi un recupero della vite "maritata ai pioppi", importante sia sul piano paesaggistico che di produzione di un vino leggero ma molto tipico e unico nel sapore. Il richiamo al successo dell'asprinio d'Aversa è evidente, si tratta dello stesso tipo di allevamento ad alberata, ma l'uva è rossa a differenza dell'asprinio che invece è bianca.

Un modo per valorizzare i nostri prodotti, già ampiamente conosciuti è quello di esaltarli con una cucina che, affondando le radici nella cultura contadina e nei piatti della tradizione, oggi ha bisogno di nuove capacità per ulteriori elaborazioni e proposte.

Antichi piatti come *'o mbruoglio*, la minestra maritata, la salsiccia di polmone cotto sotto la cenere, riso e verza, pasta e fagioli, la salsiccia paesana con i *friarielli*, i salumi, la pizza di crema che si fa in occasione della festa patronale, gli stessi prodotti derivati dalla canapa, devono essere proposti in modo più leggero e consono ai nuovi stili di vita e alle nuove esigenze di salubrità. Da non dimenticare, così come in tutte le zone interne, che il pesce preferito, anche per la facilità di conservazione è stato sempre il baccalà. In bianco o fritto, il baccalà ha sempre sollecitato e soddisfatto i palati più sopraffini, a costi contenuti.

Da non dimenticare la produzione familiare in tutte le case del nocillo, che si è sempre usato in modo terapeutico, come lenitivo del dolore piuttosto che come digestivo.

I piatti tipici delle feste

Natale

- Minestra nel brodo di gallina
- Tagliatelle fatte in casa con ragù di pomodoro
- Insalata di rinforzo
- Struffoli
- Friarielli con la salsiccia
- *'O 'mbruòglih*



Insalata di rinforzo (*'a 'nsalata 'e rinforzh*).



Minestra con cicoriette e *scarulelle* in brodo di gallina ripiena.



Gli struffoli (*'e strùfulh*).



Tagliatelle al ragù di carne (*'e tagliatelle cò raù*).



Friarielli con salsiccia
(*'e friariellh ca' sasiccia*).



'o mbruòglih.

Carnevale

- Lasagna ricca
- Carne e braciole del ragù
- Migliaccio



Migliaccio dolce.



Migliaccio.



Involtini al sugo.



Lasagne.

Pasqua

- Minestra maritata
- Gnocchi al sugo
- Agnello al forno
- Carciofi arrostiti



La minestra maritata (*'a mhnèsth ammaritata*).



Agnello al forno con patate.



Gnocchi.



Carciofi arrostiti (*'e carciòffolh arrustùth*).

Festa di Campiglione

- Maccheroni al sugo
- Pollo ruspante con patate paesane
- Pizza di crema
- E' tradizione anche la zuppa di cozze e la pancetta con le prime fave di giardino



Maccheroni al sugo.



Pollo con patate.



Pizza di crema.



La zuppa di cozze (*'a zupph 'e cozzh*)



Fave, pancetta e pecorino.

Foto su terrazzo in via Braucci - Famiglia Mennillo (anni '50)

Palazzo all'angolo fra via Braucci e via Faraone (ora Fabbicato Mascolo)

Ludovico Migliaccio (foto e notizie fornite da Carmine Tavetta)



Da sinistra: Sig.ra Mafalda Mennillo, madre dell'ex-sindaco Simone Monopoli, Lilina Falco, Elena Mennillo, Enrichetta Mennillo, Raffaella una cugina delle sorelle Mennillo e Geppina Toraldo.



Le sorelle Mennillo con amiche.



I Fratelli Mennillo: Salvatore, Domenico e Vincenzo.



I fratelli Mennillo.

3 agosto 1954





ISBN 9791281671249

Formattazione tipografica elettronica
eseguita con propri mezzi
e completata nel dicembre 2024



ISBN 9791281671249