



2023

IL CAPITALE CULTURALE
Studies on the Value of Cultural Heritage

eum

Rivista fondata da Massimo Montella



Il capitale culturale

Studies on the Value of Cultural Heritage

n. 27, 2023

ISSN 2039-2362 (online)

© 2010 eum edizioni università di macerata

Registrazione al Roc n. 735551 del 14/12/2010

Direttore / Editor in chief Pietro Petrarola

Co-direttori / Co-editors Tommy D. Andersson, Elio Borgonovi, Rosanna Cioffi, Stefano Della Torre, Michela di Macco, Daniele Manacorda, Serge Noiret, Tonino Pencarelli, Angelo R. Pupino, Girolamo Scullo

Coordinatore editoriale / Editorial coordinator Maria Teresa Gigliozzi

Coordinatore tecnico / Managing coordinator Pierluigi Feliciati

Comitato editoriale / Editorial board Giuseppe Capriotti, Mara Cerquetti, Francesca Coltrinari, Patrizia Dragoni, Pierluigi Feliciati, Costanza Geddes da Filicaia, Maria Teresa Gigliozzi, Chiara Mariotti, Enrico Nicosia, Emanuela Stortoni

Comitato scientifico - Sezione di beni culturali / Scientific Committee - Division of Cultural Heritage Giuseppe Capriotti, Mara Cerquetti, Francesca Coltrinari, Patrizia Dragoni, Pierluigi Feliciati, Maria Teresa Gigliozzi, Susanne Adina Meyer, Marta Maria Montella, Umberto Moscatelli, Caterina Paparello, Sabina Pavone, Francesco Pirani, Mauro Saracco, Emanuela Stortoni, Carmen Vitale

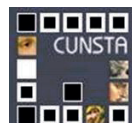
Comitato scientifico / Scientific Committee Michela Addis, Mario Alberto Banti, Carla Barbati, Caterina Barilaro, Sergio Barile, Nadia Barrella, Gian Luigi Corinto, Lucia Corrain, Girolamo Cusimano, Maurizio De Vita, Fabio Donato, Maria Cristina Giambruno, Gaetano Golinelli, Rubén Lois Gonzalez, Susan Hazan, Joel Heuillon, Federico Marazzi, Raffaella Morselli, Paola Paniccia, Giuliano Pinto, Carlo Pongetti, Bernardino Quattrocchi, Margaret Rasulo, Orietta Rossi Pinelli, Massimiliano Rossi, Simonetta Stopponi, Cecilia Tasca, Andrea Ugolini, Frank Vermeulen, Alessandro Zuccari

Web <http://riviste.unimc.it/index.php/cap-cult>, email: icc@unimc.it

Editore / Publisher eum edizioni università di macerata, Corso della Repubblica 51 – 62100 Macerata, tel (39) 733 258 6081, fax (39) 733 258 6086, <http://eum.unimc.it>, info.ceum@unimc.it

Layout editor Oltrepagina srl

Progetto grafico / Graphics +crocevia / studio grafico



Rivista accreditata AIDEA
Rivista riconosciuta CUNSTA
Rivista riconosciuta SISMED
Rivista indicizzata WOS
Rivista indicizzata SCOPUS
Rivista indicizzata DOAJ
Inclusa in ERIH-PLUS

Le vie di comunicazione nel territorio campano della Media Valle del Volturno tra l'area alifana e quella telesina sino all'età moderna: dalla cartografia storica al GIS

Rosario De Iulio*, Pacifico Cofrancesco**

Abstract

Questo lavoro presenta un'analisi storico-geografica dello sviluppo in età moderna della rete viaria del territorio della media valle del Volturno comprendente le aree alifana e telesina, facente parte dell'attuale regione Campania, posto in un luogo di snodo strategico tra i versanti tirrenico e adriatico. La cartografia storica esistente, opportunamente georeferenziata ed inserita in un sistema informativo geografico (GIS), è stata la fonte principale per la

* Rosario De Iulio, RTD-B, Università della Campania "L. Vanvitelli", Dipartimento di Scienze Politiche, viale Ellittico, 31, 81100 Caserta, e-mail: rosario.deiulio@unicampania.it.

** Pacifico Cofrancesco, ricercatore, Università di Pavia, Dipartimento di Chimica, Sezione di Chimica Fisica, CSGI Unità di Pavia, Centro Interdipartimentale di Studi e Ricerche per la Conservazione del Patrimonio Culturale (CISRIC), viale Taramelli, 16, 27100 Pavia, e-mail: pacifico.cofrancesco@unipv.it.

Il saggio è frutto di una ricerca comune degli autori. Dal punto di vista formale §§ 1, 3, 8 sono comuni. Si attribuiscono a Rosario De Iulio §§ 2, 6, 7, a Pacifico Cofrancesco §§ 4, 5.

ricostruzione diacronica del sistema viario di quest'area. Dal punto di vista metodologico, si è fatto anche ricorso, quando disponibili, a fonti testuali, come diari di viaggio, itinerari e rapporti, contenenti informazioni su strade, ponti, taverne o altri elementi, ricollegabili a percorsi viari del Medio Volturno. Il tutto con l'obiettivo di proporre una approfondita comprensione delle dinamiche evolutive delle vie di comunicazione del territorio in esame, considerata come il punto di partenza di un processo di programmazione e valorizzazione dell'intera area, anche in chiave turistica. Il lavoro si conclude dimostrando ancora una volta che si perpetuano vecchi errori di pianificazione, ossia la costruzione di importanti assi di comunicazione di collegamento tra le aree metropolitane della parte meridionale del paese (ferrovia e superstrada) senza che il territorio attraversato possa aver avuto vantaggi in termini di sviluppo.

This work presents an historical-geographical analysis of the development patterns in the modern age of the road network of the middle Volturno valley comprising the Alifana and Telesina area, included in the current Campania region and located in a strategic junction between the Tyrrhenian and Adriatic seas. The existing historical cartography, appropriately georeferenced and inserted in a geographic information system (GIS), was the main source for the diachronic reconstruction of the road system in this area. From a methodological point of view, textual sources were also used, when available, such as travel diaries, itineraries and reports, containing information on roads, bridges, taverns or other elements, which can be connected to road routes in the middle Volturno. All work was accomplished with the aim of proposing an in-depth understanding of the evolutionary dynamics of roads of the territory in question serving as the starting point of a planning and enhancement process of the entire area, including from a tourism point of view. The work concludes by demonstrating once again that previous planning errors are perpetuated, i.e. the construction of important communication axes (railway and expressway) connecting the metropolitan areas of the southern part of the country without having any advantages in terms of development patterns.

1. *Introduzione*

La rete stradale costituisce «uno degli indicatori più espliciti del grado di costruzione di un territorio, una delle componenti morfologiche più evidenti del paesaggio antropizzato»¹, anche perché la presenza di strade in un territorio e il loro valore sono direttamente riconducibili al «bisogno che gli uomini hanno di servirsene»². La creazione di un collegamento tra un luogo ed un altro, dalle piste dell'antichità alle moderne autostrade, è la risposta a bisogni primari dell'uomo, quali procurarsi il cibo, scambiare o vendere i propri prodotti, trovare materie prime per la realizzazione degli strumenti necessari per le proprie attività; ma risponde anche a necessità politiche e religiose. Dunque

¹ Bellicini 1990, p. 14.

² Febvre 1980, pp. 370-395.

un percorso viario esiste se “serve” e il suo tracciato è determinato e limitato soprattutto dalla geografia dei luoghi, dalla presenza di ostacoli naturali, quali fiumi e montagne, o paludi, ma anche dai confini “politici”, che separano un territorio da un altro.

La presenza o l'assenza di vie di comunicazione in un determinato territorio è dunque indice di bisogni più o meno sviluppati e va, in genere, di pari passo con la sua evoluzione (o involuzione) demografica, sociale e politica. L'area d'interesse di questo studio, nel corso dei secoli, ha avuto fasi alterne di crescita e decrescita, che si riflettono in modo evidente anche nella sua infrastrutturazione viaria.

Grazie ai sistemi informativi geografici (GIS) è stato possibile mettere in relazione dati georeferenziati di origine diversa, fonti scritte e cartografia storica, e confrontare tra loro diacronicamente le dinamiche evolutive della rete viaria della valle del Medio Volturno fino all'età moderna e contemporanea.

Sin ora, non è mai stato svolto uno studio simile nell'area oggetto di questo lavoro. L'impiego del GIS, con l'utilizzo di fonti storiche di diversa origine, consente pertanto di restituirci in un unico modello cartografico l'evoluzione storica del territorio attraverso le sue arterie di comunicazione. Tale studio ha lo scopo di offrire alla comunità degli studiosi e dei decisori locali uno strumento utile per le attività di programmazione e di pianificazione del territorio interessato.

2. *La valle del Medio Volturno dall'area alifana a quella telesina*

L'area considerata è quella della media valle del Volturno, dai dintorni di Alife fino alla confluenza del fiume Calore, nel comune di Amorosi, includendo i comuni del basso Calore e quelli della valle del Titerno. I bacini idrici di questi fiumi, cui fanno da corona a Nord il Matese, a Ovest i Monti Trebulani e a Sud il Taburno, costituiscono un comprensorio omogeneo dal punto di vista geografico, ma anche storico-politico.

In epoca antica era territorio dei Sanniti, come testimoniato dalle numerose evidenze archeologiche³ e dalle fortificazioni che circondano le aree di fondovalle. In tempi più recenti, e fino all'Unità d'Italia, quasi tutto questo territorio ha fatto parte dell'antica provincia di Terra di Lavoro del regno di Napoli.

La valle del Volturno e quelle del Calore e del Titerno fanno da collegamento tra la piana campana e il Molise interno, ma anche tra il sud del Lazio

³ Per un approfondimento sulle evidenze archeologiche di quest'area si vedano gli articoli pubblicati nei vari volumi della *Carta archeologica e ricerche in Campania*, in particolare: Renda 2010; Mataluna 2012; Renda 2012; Quilici Gigli 2017. Si veda inoltre Lonardo, Di Cecio 2020.

e le Puglie, e questo risulta evidente sia dalle antiche piste sannite, sia dalla più organizzata infrastrutturazione stradale romana⁴ (fig. 1). Anche in epoca medievale, proprio sfruttando le residue strade romane, si possono rintracciare percorsi viari di una certa importanza, come la via che da Venafro, e quindi da Roma, si dirige a Benevento, diramazione della via Latina, utilizzata con continuità fino all'epoca medievale, da eserciti e pellegrini cristiani⁵ (fig. 2). Questo anche se, dopo la caduta dell'Impero Romano, l'antica rete stradale romana, per mancanza di manutenzione e per lo spoglio dei materiali, cominciava ad essere assai malridotta; così «nel Medioevo le vie di comunicazione più che un tracciato stabilmente costruito sono itinerari naturali»⁶, assai difficili da ricostruire secoli dopo il loro definitivo abbandono, con la fine dei pellegrinaggi in Terra Santa.

Ciononostante, soprattutto nell'area oggetto di questo studio, era sopravvissuto un fitto reticolo di collegamenti secondari che innervava in modo capillare un territorio non densamente popolato, ma ricco di piccoli abitati sparsi, spesso con poche decine di famiglie, come si desume dalle numerazioni dei fuochi fiscali disponibili dall'ultimo quarto del Duecento⁷.

Dopo la *Tabula Peutingeriana*, che è una vera e propria carta “stradale”, che mostra in modo chiaro il collegamento di epoca romana da Roma a Benevento, che attraversa l'area del Medio Volturno e le città di Alife (*Ad Lefas*) e Telesia, ci vorranno molti secoli prima che le strade ricompaiano sulle carte di quest'area, non solo perché i percorsi stradali «sono stati gli ultimi tra i lineamenti visibili sulla superficie terrestre ad essere catturati in epoca moderna dall'immagine cartografica»⁸, ma anche perché per molto tempo, dopo l'epoca romana, non si sono più costruite in questo territorio strade degne di questo nome.

3. Metodologia e fonti

Per la realizzazione di questo lavoro sono state utilizzate le classiche tecniche di *historical GIS*, con la raccolta e georeferenziazione delle carte storiche che includono l'area del Medio Volturno, unitamente alla georeferenziazione delle informazioni ricavate dalle altre fonti disponibili. Sono state quindi realizzate delle mappe che mostrano lo sviluppo diacronico della rete stradale, mediante il software *Quantum GIS* (QGIS), con uno speciale *plugin*, *Freehand*

⁴ Per un'analisi approfondita della viabilità antica del Medio Volturno si veda Renda 2021.

⁵ De Iulio, Cofrancesco 2019.

⁶ Di Biasio 2005, p. 21.

⁷ Cubellis 2002, p. 179 e ss.

⁸ Siniscalchi 2019, p. 85.

raster georeferencer, per la georeferenziazione “a mano libera”. Per le carte storiche si è preferito utilizzare questo metodo, senza punti di controllo, che prevede solo operazioni di scalatura, spostamento e rotazione, perché mantiene i rapporti di proporzione della carta originale e non produce distorsioni. Con una georeferenziazione di questo tipo è possibile valutare l'accuratezza della carta originale e le sue eventuali imperfezioni, confrontandola mediante GIS con una delle cartografie di base moderne disponibili, ad esempio la carta dell'IGM in scala 1:25.000, accessibile mediante WMS (*Web Map Services*).

Le fonti cartografiche storiche utilizzate sono tutte quelle che includono la provincia di Terra di Lavoro, dalla carta dello Stigliola del 1595 alle carte dell'Istituto Geografico Militare e del Touring Club Italiano del primo Novecento, nonché le carte ferroviarie. Per quanto riguarda le fonti testuali sono di particolare interesse le *Memorie* del direttore generale di *Ponti e Strade* Carlo Afàn de Rivera⁹, le *Considerazioni* di Giuseppe Ceva Grimaldi¹⁰ e la relazione di Francesco Viti¹¹, sottintendente del distretto dell'allora Piedimonte d'Alife (oggi Piedimonte Matese).

4. Dal Medioevo all'età moderna

I Longobardi avevano dato una relativa stabilità politica al Mezzogiorno d'Italia, che era diventato una cerniera di collegamento tra Oriente e Occidente, tra Impero bizantino e Sacro Romano Impero, con intensi flussi commerciali che privilegiavano soprattutto le vie di mare¹². A causa della presenza dei Saraceni nei mari intorno alla penisola italiana, le vie marittime che univano il Tirreno all'Adriatico, e in particolare i porti campani a quelli pugliesi, divennero sempre più pericolose e impraticabili e cominciarono così ad essere preferite le vie di terra, sebbene, in certi casi, non fossero meno pericolose¹³.

Dopo secoli d'incuria, diverse grandi arterie del passato erano in disuso o malconce. I viaggiatori dunque spesso si avventuravano nel reticolo stradale locale, fatto di tratturi, sentieri e mulattiere, pur seguendo le direttrici delle antiche strade romane, utili anche grazie alla presenza di ponti che consentivano l'attraversamento di fiumi importanti come il Volturno e il Calore. Proprio i ponti e la presenza di numerosi *xenodochia* nella valle del medio Volturno ci indicano come l'antico collegamento Roma-Cassino-Venafro-Alife-Telesia-Benevento fosse ancora molto utilizzato nel periodo medievale e in particolare

⁹ Afàn de Rivera 1828; Afàn de Rivera 1833.

¹⁰ Ceva Grimaldi 1839.

¹¹ Viti 1855.

¹² De Iulio 2019, pp. 50-51.

¹³ Brancaccio 1994, p. 353.

nel momento in cui, grazie alla presenza dei Normanni, i pellegrinaggi verso la Terra Santa avevano avuto un grande impulso¹⁴.

Per alcuni secoli questa direttrice viaria ebbe una certa importanza anche perché la Via Appia, che collegava Roma a Benevento, per un tratto “scompariva” nelle paludi pontine ed inoltre, essendo troppo vicina al mare, era più esposta alle imboscate dei Saraceni. Con la fine dei pellegrinaggi via terra e la preferenza dei viaggi via mare da Venezia, nel XIV secolo, anche i tracciati interni persero progressivamente d'importanza.

Le attività commerciali nelle aree interne come il Medio Volturno si limitavano, dunque, agli scambi locali, in un'economia in cui le produzioni agricole e quelle legate alla pastorizia erano prevalentemente destinate all'autoconsumo e quindi non richiedevano grandi infrastrutture stradali per il loro trasporto. Inoltre gli antichi feudatari non avevano interesse a mantenere e migliorare la rete stradale, e invece creavano ulteriori problemi alla circolazione per via terrestre con i diritti di passo, particolarmente esosi e penalizzanti per lo sviluppo dei commerci.

Dal periodo angioino a quello dei viceré spagnoli non si fecero interventi di rilievo sulla rete stradale, in particolare nelle aree interne. Furono migliorate alcune strade nei dintorni di Napoli, nelle Puglie e la via degli Abruzzi, che diventò per diverso tempo la via di collegamento privilegiata tra Napoli e il centro-nord Italia, passando per Capua, Venafrò, Castel di Sangro, Sulmona e dirigendo poi verso Roma e Firenze. Questa strada era importante anche dal punto di vista militare, per gli eserciti che Roberto d'Angiò muoveva su tutta la penisola italiana, impegnato com'era per la parte guelfa contro quella ghibellina.

Dopo il ritorno dei papi a Roma si ebbe una ripresa dei collegamenti, non solo commerciali, tra la sede papale e il regno di Napoli e la via Appia tornò ad essere utilizzata, soppiantando progressivamente la via degli Abruzzi¹⁵. Con l'età moderna, il territorio del Medio Volturno viene ulteriormente a trovarsi a margine dei principali percorsi viari, come del resto molte aree interne del Regno.

5. *Le prime carte dell'età moderna*

Com'è noto, le prime rappresentazioni cartografiche del regno di Napoli risalgono al periodo aragonese¹⁶. Le cosiddette “carte aragonesi” sono, per la loro accuratezza e precisione, un'utilissima fonte di informazioni; purtroppo però quelle relative al nostro territorio sono andate distrutte.

¹⁴ De Iulio, Cofrancesco 2019.

¹⁵ Brancaccio 1994, p. 361.

¹⁶ La Greca, Valerio 2008.

La carta più antica, ancora esistente, che riproduce l'area del Medio Volturno è quella dello Stigliola (fig. 3), realizzata nel 1595 e mai data alle stampe¹⁷. Da questa carta si può chiaramente osservare che non vi è più traccia dell'antica strada che congiungeva Venafro a Benevento. Viceversa è presente la via degli Abruzzi, di cui si è detto.

Questa situazione si ritrova pressoché immutata un secolo dopo, nella carta dell'*Italia con le sue poste e strade principali* di Giacomo Cantelli da Vignola (fig. 4), pubblicata nel 1695, nonostante gli ammodernamenti della rete stradale avviati dal viceré Pedro da Toledo e dal duca di Alcalà, quasi sempre limitati però ai dintorni di Napoli. La carta del Cantelli mostra chiaramente l'arretratezza del sistema viario meridionale, rispetto al centro e al nord Italia. Oltre la via degli Abruzzi e l'antica via Appia, in parte ripristinata, dirette a Nord, e la via delle Calabrie, diretta a sud, l'unica provincia del regno che «poteva vantare un abbozzo di rete stradale era la Puglia»¹⁸.

Le carte di Giovanni Antonio Rizzi Zannoni finalmente offrono una rappresentazione del territorio assai più precisa, con evidenziati i percorsi stradali più importanti. La *Carta delle Reali Caccie* del 1784, la prima realizzata nel regno di Napoli con un metodo di rilevazione scientifica, e la successiva tavola 10 dell'*Atlante* (fig. 5), di pochi anni successiva, mostrano con grande dettaglio, i percorsi viari presenti nelle numerose “caccie” reali, ma anche, con meno dettaglio, le principali strade del Medio Volturno. Risulta evidente dalla tavola 10 dell'*Atlante* come ci siano territori con densità di infrastrutturazione stradale assai diverse. Nell'area compresa tra Capua e Caserta, dove si trova la reggia che era stata ultimata di recente, è presente un reticolo stradale piuttosto fitto, mentre zone, anche ampie, come la piana tra Telese, Amorosi, Puglianello e Faicchio sono del tutto prive di strade importanti degne di essere riportate sulla carta del Rizzi Zannoni. Non passando più per Telese, ma più a Nord a mezzacosta, appare un tracciato che la carta riporta come “Strada da Roma a Benevento”, che ripercorre in gran parte l'antico diverticolo della Latina, di cui si è detto in precedenza. Tuttavia non vi è traccia di questa strada nelle successive carte degli anni '30 dell'Ottocento. Questa strada sarà realizzata solo molto più tardi e non si comprende per quale motivo il Rizzi Zannoni la rappresenti nella sua carta. Forse solo un progetto?

Una via di grande rilievo che attraversa il nostro territorio in direzione Sud-Ovest/Nord-Est è la “Strada del Procaccia da Napoli a Campobasso”, che proviene da Maddaloni, attraversa il territorio di Solopaca e, poco prima di Morcone, si ricongiunge alla strada da Benevento a Campobasso. Assai importante era la strada da Piedimonte d'Alife a Capua, che passava per Caiazzo e superava il fiume Volturno, grazie ad una scafa, dove si trovava l'antico

¹⁷ Conti 2006; Valerio 2015.

¹⁸ Brancaccio 1994, p. 372.

ponte romano degli Anici, da tempo distrutto, nei pressi della selva di Alife. Da notare le numerose scafe sul fiume Volturno, data la totale assenza di ponti tra Venafro e Capua, tranne il Ponte Reale, fatto costruire *ad hoc* da Carlo di Borbone per la tenuta di caccia del Torcino.

I numerosi ponti che i Romani avevano costruito sul Volturno, nel tratto di fiume dai pressi di Venafro alla confluenza del Calore, erano da tempo distrutti, come scrive il Trutta, nelle sue *Dissertazioni*, all'incirca contemporanee alle rilevazioni del Rizzi Zannoni¹⁹. Oltre a quelli di cui parla il Trutta, va aggiunto un altro ponte antico, pure distrutto, detto "di Iaco", che era stato costruito sul Titerno, ad alcune centinaia di metri dalla sua confluenza nel Volturno, e serviva alla strada romana per Telesia, non più praticabile e da tempo abbandonata.

La strada che Rizzi Zannoni indica come "del Procaccia", nota anche come "del Sannio", "Sannitica", "di Campobasso"²⁰ e "di Termoli", fu decretata nel 1778²¹ e si ricollegava alla strada da Napoli a Maddaloni, proseguendo nella valle del basso Calore. Nel 1789 era stata costruita fino a Dugenta²²; nel 1807 aveva raggiunto Pontelandolfo e aveva superato Campobasso nel 1820. Tanto il tracciato descritto dal Galanti²³, quanto quello riportato nella carta Rizzi Zannoni, sembrano riferirsi non tanto alla Sannitica, come era stata completata al 1820 e anni successivi, ma ad un percorso "stradale" già in uso da tempo, come testimoniato anche dalla descrizione del viaggio di ritorno a Cerreto delle clarisse del locale monastero, dopo il terremoto del

¹⁹ Trutta 1776, p. 226 e ss. riferisce dei resti di quattro ponti antichi, ormai distrutti, in questo tratto di fiume: il ponte Latrone, a poche miglia da Venafro; il ponte antico al Torcino, che doveva servire per un collegamento diretto verso Alife; il ponte dell'Inferno (o del Diavolo) tra S. Angelo e Baia; il ponte degli Anici, sulla strada che collegava Alife, Cubulteria e Caiazzo. Dell'esistenza di un antico ponte al Torcino fu testimone oculare lo stesso Trutta, essendone apparse le rovine durante la costruzione del nuovo Ponte Reale.

²⁰ Giuseppe Maria Galanti (Galanti 1789, p. 107) la cita come «Strada del Sannio o sia di Campobasso» e scrive: «Questa è una strada tutta nuova, per la quale si è durato gran fatica ottenerne la costruzione. Meritava una preferenza alla strada di Abruzzo, la quale sebbene siasi resa oggi piana ed agevole nel corso di 87 miglia, tuttavolta per la picciolezza del traffico e de' prodotti vedesi solinga e poco frequentata. Per lo contrario i copiosi frumenti del Sannio perennemente si trasportano in Terra di lavoro, per li bisogni della capitale, onde grandissimo è il traffico per quest'altra strada, ma è interrotto ne' mesi d'inverno, a cagione del cammino che si rende impraticabile».

²¹ Masciotta 1914, vol. 1, p. 78 e ss.; si veda anche Bulgarelli Lukacs 1977-1978.

²² Galanti 1789, p. 108, annota che nell'anno 1789, in cui scrive, la costruzione della strada era giunta a Dugenta, luogo in cui era la «visita doganale».

²³ Galanti 1789, p. 108. Questo il tracciato (i numeri sono le miglia dalla partenza): «Napoli; 1,5-Sbarre doganali di Capo di Chino; 4-Casoria, casale di Napoli; 6-Cardito; 7-Caivano; 10-Osteria del ponte a Carbonara; 11-Osteria delle foglie; 14-Maddaloni; 17-Real aquidotto (sic!) di Caserta; 18-Valle; 21-Biferchia osteria; 22-Ducenta; 28-Solipaca-Fiume Calore; 35-S. Lorenzo Maggiore; 40-Pontelandolfo; 43-Osteria di Morcone; 48-Osteria di Sepino; 55-Campobasso».

1688²⁴. Da questo racconto si comprende che la strada era già in qualche modo “carrabile”, perché si dice che le monache furono, dopo l’attraversamento, non senza pericoli, della scafa di Solopaca, trasportate con dei «galesi»²⁵. Il Galanti aggiunge che «il procaccio continua il suo cammino fino al Vasto»²⁶, come se appunto quella via fosse già abitualmente utilizzata e quello del 1778 fosse un progetto di sistemazione e di miglioramento di un tracciato viario esistente, dettato anche dall’esigenza, riferita dallo stesso Galanti, di trasportare i «copiosi frumenti del Sannio» verso la capitale e le altre parti della Terra di Lavoro²⁷.

Da una produzione cartografica minore, ma non meno importante in questo caso, risulta che la strada “del Procaccio” seguisse un percorso diverso rispetto a quello tracciato dalla carta Rizzi Zannoni. Infatti la platea di Santa Maria della Grotta, abbazia situata sul Monte Drogo il cui versante Nord affaccia sul corso del basso Calore, della metà del XVIII secolo, riporta una “via pubblica del Procaccio” a sinistra del Calore, anziché a destra (fig. 6), facendo ritenere che attraversasse il fiume a poca distanza da S. Stefano, dove è indicata la scafa riportata anche in una mappa precedente, forse del secolo XVI, sulla strada da Guardia-Limata a S. Maria della Grotta (fig. 7). Interessante la presenza di una taverna, con il piccolo borgo di S. Stefano, riportata nella carta della platea (fig. 6).

Gabriele Quattromani, in uno dei suoi *Itinerari*, nel 1827 scrive: «da Maddaloni per le falde inferiori de’ monti la strada di Campobasso va a sboccare nella valle del Calore. [...] Passa quindi sotto il comune di Solopaca, sopra alta collina. Una scafa a battelli traghetta i viandanti nella più stretta parte del torrente. Un ponte di legno vi sarà costruito»²⁸. E aggiunge: «Il traffico si continua oggi per Limata, la strada per Guardia non essendo ancora finita»²⁹. Invece del “ponte di legno”³⁰, come vedremo, pochi anni dopo, verrà costruito il ponte Maria Cristina, uno dei primi ponti a catena del regno di Napoli.

²⁴ Mazzacane 1990, pp. 145-147.

²⁵ Quattromani (1827, p. 92), scrive che il «galesso o corridore è un sedile inchiodato su due stanghe; è il più incomodo, ma il più sicuro ove il cavallo non cada, o non rompasì qualche ruota, corre rapidissimamente».

²⁶ Galanti 1789, p. 108.

²⁷ Vedi nota 17.

²⁸ Quattromani 1827, p. 48.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ Galanti 1789, p. 108. Per quanto riguarda l’attraversamento del Calore presso *Solipaca* scrive: «Oggi si tragitta in barca, ma si deve compire la costruzione del ponte, che da un secolo è stata sospesa a cagione de’ privati interessi de’ baroni, che sul fiume esigono il pedaggio [sic!] sotto titolo di scafa».

6. Le “rotabili” e le carte dell’Ottocento

Quando i Napoleonidi arrivarono nel regno di Napoli il sistema stradale era in pessime condizioni, con strade consolari in abbandono e ponti diroccati, non solo nelle province, ma anche nei dintorni di Napoli³¹. L’opera di Giuseppe Bonaparte e Gioacchino Murat, per quanto riguarda la viabilità, si concentrò soprattutto sulla manutenzione e il miglioramento dell’esistente, che richiese comunque spese di un certo rilievo – mezzo milione di ducati solo per la via degli Abruzzi e quella delle Calabrie – spese coperte anche con la vendita dei beni demaniali. Si diede avvio ad alcune nuove strade, come ad esempio la strada regia di Basilicata, e si proseguì la costruzione di altre come quella di Campobasso, la “Via del Procaccia” di cui si è detto. Fatto assai rilevante, si diede una migliore organizzazione al servizio di manutenzione e pianificazione del sistema stradale con la creazione nel 1808 del *Corpo Reale di Ingegneri di Ponti e Strade*.

Nel periodo successivo al Decennio francese, malgrado le difficoltà finanziarie, si cercò di proseguire nella ristrutturazione del sistema stradale del Regno. Il corpo d’ingegneri di *Ponti e Strade* fu mantenuto in vita e si fecero nuovi investimenti. Tra il 1815 e 1837, su un totale di 13 milioni di ducati spesi per opere pubbliche, 8,9 milioni furono destinati a ponti e strade e di questi ben 3,3 milioni solo a Napoli e alla provincia di Terra di Lavoro. Di particolare rilievo fu l’opera, sia d’indagine, sia di pianificazione svolta da Carlo Afàn de Rivera³², nominato direttore di *Ponti e Strade* nel 1824.

Il Regio Ufficio Topografico napoletano continuò e, anzi, incrementò la sua attività, intorno agli anni ’30 dell’Ottocento, con la produzione di numerose carte del Regno di pregevole fattura (fig. 8). In particolare vanno ricordate le tavole della *Carta dei dintorni di Napoli*³³. Queste mostrano finalmente con grande dettaglio e precisione tutto il reticolo stradale, includendo le rotabili, le strade principali e i sentieri. Sono anche indicati i resti di ponti antichi “diruti”, come quello “dell’Inferno”, e le scafe, oltre che le taverne (fig. 9). Purtroppo la copertura della cartografia storica di questo periodo dell’area del Medio Volturno non è completa.

Il lavoro di Afàn de Rivera diede i suoi frutti anche nel territorio del Medio Volturno. Innanzitutto la Sannitica era stata completata fino Campobasso. La tavola di Caiazzo-Telese (foglio 18, n. 6) della *Carta dei dintorni di Napoli* la riporta con una simbologia che mostra la sua primaria importanza; viene infatti utilizzata una traccia più larga delle altre strade e i bordi doppi, forse per

³¹ Brancaccio 1994, p. 377.

³² Afàn de Rivera 1828; Afàn de Rivera 1833.

³³ Questa serie è costituita da 23 fogli ricavati dalle minute di campagna in scala 1:20.000, realizzate verso il 1830, per la *Carta dei dintorni di Napoli* e quella generale del Regno, in scala 1:80.000, che purtroppo non furono mai completate. Si veda Valerio 1993, p. 644.

indicare il fatto che ai due lati della strada vi erano delle cunette per la raccolta delle acque piovane (fig. 9). Si notano anche numerosi ponti, incluso quello sul fiume Calore, nel comune di Solopaca, costruito per volere del re Ferdinando II, a partire dal 1832 e inaugurato il 5 aprile 1835, alla presenza dello stesso re e della sua consorte Maria Cristina, a cui fu dedicato. Anche la rappresentazione del ponte nella mappa, qui chiamato “Ponte di ferro”, fa capire che si tratta di una struttura complessa. In effetti si trattava di ponte sospeso a catena, tra i primi costruiti in Europa. Malgrado gli accurati calcoli dell'ingegnere Luigi Giura e le prove di resistenza, il 18 gennaio 1851, a causa delle piogge torrenziali e di una piena del Calore, il ponte fu gravemente danneggiato. Nel 1855 era stato «egregiamente restaurato e messo a passaggio»³⁴, come scrive il sotto-intendente Francesco Viti, e così è rimasto fino alla sua distruzione da parte dei tedeschi nel 1943.

Come scrive Aldo Di Biasio,

l'avvento del carro e la sostituzione del trasporto carreggiato al trasporto someggiato nei transiti commerciali, la progressiva adozione della carrozza da parte dei viaggiatori, prima rudimentale poi sempre più grande, comoda e confortevole, l'evoluzione delle comunicazioni postali [...], soprattutto il superamento dell'economia di sussistenza e la nascita dell'economia di mercato impongono la ricerca di vie di transito quanto più facili possibili e quanto meno dispendiose e collegamenti sempre stabili³⁵.

Francesco Viti, sottintendente di Piedimonte d'Alife, nel 1855 scriveva che il problema della rete stradale diventava quello di essere «accessibile alla ruota»³⁶ e ogni sforzo di “modernizzazione” delle strade doveva andare in questa direzione: avere delle strade “rotabili”, di cui avrebbero beneficiato i commerci locali e non solo. Questa modernizzazione, come detto, era iniziata quasi subito dopo la seconda Restaurazione, anche nelle aree non prossime alla capitale, come chiaramente mostrato dalle tavole della *Carta dei dintorni di Napoli*, anche nell'area del Medio Volturno.

Una importante “rotabile”, completata intorno al 1830, è quella che, partendo dalla scafa di Amorosi sul Calore, la congiungeva alla Sannitica, attraversava Amorosi, San Salvatore e, arrampicandosi sulla collina alle spalle della Rocca di San Salvatore, raggiungeva Cerreto, per una lunghezza totale di circa 15 km. A questa si aggiungeva una diramazione verso Castelvenere di poco meno di 4 km. Altre importanti rotabili già presenti nelle carte degli anni '30 dell'Ottocento erano quelle da Piedimonte d'Alife a Caiazzo, che proseguiva fino a Capua, e quella da Alife, via S. Angelo, verso Venafro. L'attraversamento del Volturno sulla strada Piedimonte d'Alife-Caiazzo si faceva ancora per

³⁴ Viti 1855, p. 33.

³⁵ Di Biasio 2005, p. 22.

³⁶ Viti 1855, p. 31.

mezzo di una scafa (chiamata *Scafa Nuova*), nei pressi del territorio degli Anici, dove in epoca romana era presente un ponte. Si trattava di un attraversamento importante, infatti, oltre alla scafa, erano presenti anche un *Guado per carri*, una *Casa*, una *Casella della Scafa* e una taverna. Ancora nel 1875, come mostrato dalla carta IGM dell'epoca³⁷, non esisteva un ponte in questo luogo.

La necessità di un ponte sul Volturno, più a valle dell'allora esistente Ponte Reale, nei pressi di Torcino, era molto sentita, tanto che Gian Giacomo Egg³⁸, proprietario dell'omonimo cotonificio di Piedimonte d'Alife, durante la visita di re Ferdinando II al suo stabilimento, nell'aprile 1841, chiese al re che ne fosse costruito uno al posto della scafa, perché questa era dispendiosa e faceva perdere molto tempo. Il re acconsentì, ma subito iniziarono una serie di discussioni sul luogo in cui doveva essere costruito il ponte, tra chi lo voleva dove si trovava la scafa di cui si è detto e chi invece lo voleva più a Nord, vicino a Dragoni. Alla fine, nel 1848, si approvò il progetto per la costruzione del ponte in località Vernelle, sulla via per Dragoni, con una spesa complessiva prevista di 42.000 ducati. Passarono però ancora molti anni prima che fossero avviati i lavori. Mario Fabrizio, un autore di storia locale, scrive che «ufficialmente si diceva per mancanza di fondi, ma il vero motivo doveva essere che il sito prescelto non a tutti era gradito e si aspettava il momento opportuno per capovolgere la situazione»³⁹. Ci vollero oltre venti anni dall'iniziale progetto e, ad Unità d'Italia ormai avvenuta, finalmente, nel 1866 si diede avvio ai lavori del nuovo ponte nel luogo previsto dal progetto del 1848, presso Dragoni, dopo un tentativo fallito presso la scafa sulla via di Caiazzo. L'opera fu completata nel novembre 1868.

Nel 1875 quasi tutti i centri del Medio Volturno erano collegati da rotabili (fig. 10). Alcune di esse riprendevano strade o sentieri esistenti, che erano stati resi utilizzabili per i carri; altre erano state costruite *ex novo*. Va detto che la rete di rotabili locali di cui stiamo parlando fu promossa e finanziata in gran parte con fondi propri dai comuni della zona, già dagli anni 1840. Come si può osservare, erano principalmente strade di collegamento tra i diversi comuni e le strade regie o consolari, come la Capua-Caiazzo-Piedimonte d'Alife e quella "del Procaccia". Nell'area telesina, ebbero un ruolo importante i comuni di Cerreto Sannita e Guardia Sanframondi, al quel tempo tra i più popolosi. In questo contesto emerge la figura di un imprenditore, amico personale di

³⁷ *Carta delle Province Meridionali*, foglio 44, Cerreto Sannita (IGM).

³⁸ Lo svizzero Gian Giacomo Egg era giunto nel regno di Napoli all'inizio dell'Ottocento, durante il Decennio francese, come agente di commercio. Nel 1812 ottenne dalla moglie di Gioacchino Murat, Carolina, l'uso gratuito del grande edificio abbandonato del monastero del Carmine di Piedimonte d'Alife. In quel luogo impiantò un cotonificio, che in breve tempo divenne una delle maggiori industrie dell'Italia meridionale, occupando fino a 1200 operai. Nel 1917 il cotonificio fu ceduto alle Cotoniere Meridionali e fu distrutto nel 1943 da guastatori tedeschi.

³⁹ Fabrizio 1977.

Ferdinando II, il cavaliere Achille Jacobelli, nato a San Lupo, che si aggiudicò gli appalti per la costruzione di diverse rotabili, tra cui vanno ricordate la Cerreto-Guardia e la Amorosi-Telese. Tra l'altro, diede avvio ai primi bagni termali di Telese, e, fatto ancora più importante per tutti i comuni della valle Telesina posti a destra del Calore, costruì a proprie spese il ponte al Torello⁴⁰, nel luogo in cui si trovava la scafa di Amorosi, che collegava, senza interruzioni, il nascente sistema di rotabili di cui si dette con la via del Procaccia, senza dover necessariamente passare per il ponte Maria Cristina. Sul luogo in cui sarebbe stato costruito il ponte al Torello il sottintendente Viti aveva scritto, nel 1855, che era «un punto interessante, strategico, di somma considerazione sotto ogni aspetto, essendo centro di comunicazione con le principali Provincie del Regno, Terra di Lavoro, Molise e Principato ulteriore»⁴¹. Il ponte, nato come stradale, già nel 1875, come si vede nella carta dell'epoca, fu utilizzato anche per la ferrovia Napoli-Benevento, via valle del Calore (fig. 10).

7. Le “strade ferrate”

Dopo la celebre Napoli-Portici del 1839, prima ferrovia italiana, la costruzione di “strade ferrate” nel Regno delle Due Sicilie, andò molto a rilento e, ad eccezione dei dintorni di Napoli, il resto del territorio meridionale era del tutto privo di collegamenti ferroviari. Si dovrà attendere l'Unità d'Italia per ulteriori importanti investimenti sulle ferrovie nelle province meridionali.

Un'esigenza particolarmente sentita era quella di unire l'Adriatico al Tirreno, in particolare la Campania e la Puglia, per evitare lunghi viaggi via mare. Il 21 agosto 1862 la *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali* ottenne la concessione per la costruzione di una ferrovia che doveva collegare Napoli a Foggia. Come spesso accadeva, vi furono molte discussioni su quale percorso si dovesse scegliere⁴². Alla fine, grazie anche alle “insistenze” di Achille Jacobelli⁴³, si decise di proseguire la costruzione dell'esistente ferrovia Napoli-Caserta, che avrebbe raggiunto Benevento attraverso le valli del Volturno e del Calore, percorso alternativo a quello della valle Caudina.

Il tratto fino alla stazione di Ponte-Casalduni fu completato nel marzo 1868. Quello successivo, fino a Benevento, nel mese di aprile dello stesso anno. Come detto, per superare il Calore, prima della stazione di Amorosi, fu utilizzato il ponte al Torello, che aveva una carreggiata sufficientemente ampia e una struttura assai robusta in grado di adattarsi contemporaneamente al

⁴⁰ Simeone 2010, pp. 64-65.

⁴¹ Viti 1855, p. 35.

⁴² Mendia 1866.

⁴³ Bove 2021, p. 170.

traffico stradale e ferroviario⁴⁴. L'intero tratto è già presente nella carta IGM del 1875 (fig. 10), con le sei stazioni della valle Telesina. Nell'interessante *Carta delle strade ferrate italiane del 1886* è riportato per intero il tracciato della Napoli-Foggia attraverso la valle del Calore (fig. 11). Il 15 luglio 1883 fu inaugurato un brevissimo, ma interessante, tratto di ferrovia – 1,5 km in tutto circa – che portava dalla linea Napoli-Foggia alla stazione termale di Telesse. Un “treno speciale bagnanti” collegava tutti i giorni, dal 15 luglio al 30 settembre, Napoli con le terme di Telesse. Il treno sostava per circa tre ore all'entrata dello stabilimento e poi ripartiva per Napoli⁴⁵. La linea rimase in servizio fino agli anni '60 del Novecento.

Per alcuni decenni la Napoli-Foggia fu l'unica ferrovia ad attraversare l'area del Medio Volturno. Solo nel settembre 1909 si approvò la convenzione con una società francese creata *ad hoc*, la *Compagnie des chemins de fer du Midi de l'Italie*⁴⁶, per un nuovo collegamento Napoli-Piedimonte d'Alife, passando per S. Maria Capua Vetere, Caiazzo, Alvignano, Dragoni e Alife (fig. 12), che fu inaugurato il 30 giugno 1914 ed è tuttora in servizio, dopo alcune distruzioni subite durante la seconda guerra mondiale e successive ricostruzioni.

8. Conclusioni: dal primo Novecento ad oggi. E il futuro?

Al momento dell'Unità, le diverse regioni d'Italia avevano, per quanto riguarda la viabilità ordinaria, situazioni molto diverse. Se al nord e al centro del paese «esisteva tutta una rete di grandi strade principali costrutte e mantenute con gran cura»⁴⁷, al sud e nelle isole «le comunicazioni erano invece più difficili, le strade poche e sovente incommode sia per difetto di costruzione che per trascurata manutenzione»⁴⁸.

Nei primi decenni del Novecento, come scrive Bellicini, il sistema stradale meridionale è ancora quello fissato, tra Sette e Ottocento dalla politica viaria borbonica prima e dopo la Restaurazione e dagli ingegneri francesi durante

⁴⁴ Il Mendia, nella sua relazione (Mendia 1866, p. 22) critica la scelta delle valli di Volturno e Calore: «Tutta la importanza commerciale di questo tronco da Caserta a Benevento per le valli del Volturno e del Calore, meno che nello interesse pubblico, consiste nel favorire le vedute di un privato, offrendogli l'occasione di vendere il dispendioso ponte di fabbrica sul Calore, che egli a proprie spese costruiva per animare i suoi stabilimenti e le sue industrie mediante una strada rotabile, alla quale si sostituisce la ferrovia con grandissimo profitto e vantaggio delle proprietà di lui». Il riferimento ad Achille Jacobelli è evidente.

⁴⁵ Selvaggio 2006, p. 23.

⁴⁶ Marrocco 1980, p. 379.

⁴⁷ Stabilini 1900, p. 7.

⁴⁸ *Ibidem*.

il Decennio⁴⁹. Anche per il Medio Volturno la situazione non è molto diversa. Come si può osservare dalla carta del Touring Club Italiano del 1928 (fig. 13), la viabilità del Medio Volturno ha avuto qualche miglioramento, ma le strade principali restano essenzialmente le stesse della carta del 1885.

Malgrado lo sforzo sostenuto dallo stato unitario, che tra il 1860 e il 1923 aveva destinato il 70% delle spese per opere stradali nel Mezzogiorno, «le strade censite nel Mezzogiorno nel 1951 sono di pochissimo cresciute, mentre vi è stata solo una riconversione qualitativa della rete minuta esistente»⁵⁰. Nei successivi 40 anni,

la situazione della rete stradale meridionale appare sostanzialmente mutata nelle quantità, ma, paradossalmente, solo in parte modificata per quanto riguarda i caratteri specifici che, come abbiamo visto, sembrano aver connotato, in origine, la costruzione dell'impianto viario meridionale⁵¹.

Infatti,

pur essendo in ottant'anni più che raddoppiata nel chilometraggio, e pur essendosi profondamente modificate le caratteristiche tecniche della qualità infrastrutturale, il principio insediativo della rete meridionale resta ancora quello delle grandi strade regie che attraversano da città a città il territorio senza servirlo⁵².

Questo aspetto risulta in modo evidente dall'evoluzione storica della viabilità del Medio Volturno, che si è descritta in questo lavoro, dove successivamente ai più antichi interventi per l'infrastrutturazione principale, con le strade regie di Piedimonte-Caiazzo e della Sannitica (via del "Procaccia"), si è cercato di collegare a queste la rete stradale locale.

Anche le più recenti arterie stradali sembrano andare in questa direzione. Tanto la costruzione della superstrada Caianello-Benevento (ex statale 372 *Telesina*), degli anni '60-'70 del Novecento, quanto quella della Fondo Valle Isclero (ex statale 275 dei *Ponti della Valle*), avviata nel 1991 e non ancora del tutto completata per la tratta verso Sant'Agata de' Goti, riproducono lo schema delle strade regie: "grandi" strade, spesso con carentissima manutenzione, che più che servire il territorio, rimasto essenzialmente agricolo, lo attraversano, senza fare da volano per il suo sviluppo economico. Anche la nuova linea ferroviaria per l'alta velocità, in corso di realizzazione, che seguirà il tracciato della vecchia Napoli-Foggia nella valle del Calore, userà il territorio, senza servirlo, perché, per ovvi motivi, le uniche fermate dei treni ad alta velocità saranno Caserta e Benevento, "superando" tutto il territorio attraversato. Risulta

⁴⁹ Bellicini 1991, p. 16.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ Ivi, p. 17.

⁵² *Ibidem*.

evidente dal quadro attuale delle principali vie di comunicazione (fig. 14) che la gran parte di esse risale al secolo XIX (chiaramente ammodernate durante il corso del tempo), senza significative integrazioni o estensioni.

Interessante è l'opinione, particolarmente appropriata e ancora di grande attualità, che esprimeva Ada Becchi nel 1990, parlando delle opere pubbliche nel Mezzogiorno: «il significato dell'opera non sta [...] nella sua utilità, ma è nei circuiti di relazioni finanziarie, e non solo, che realizzandola si possono attivare»⁵³, per questo talvolta non serve neppure che l'opera sia davvero realizzata, è sufficiente che «ne sia avviata la realizzazione. Basta addirittura che si dia il via al progetto, che l'opera sia annunciata»⁵⁴.

Se questo è il quadro, chiaramente si è perso il senso profondo del “costruire una strada”, ovvero la sua utilità. Le strade antiche – ma anche i sentieri e i tratturi – venivano costruite se “servivano” ed erano, oltre che dettate dal bisogno, uno stimolo indispensabile alla crescita sociale ed economica di un territorio. Oggi invece, in grandi aree, in particolare del Mezzogiorno, ma anche in molte altre parti d'Italia, si costruiscono strade – e opere pubbliche – con grande sperpero di risorse, dove non “servono”, se non a qualche politico o “potentato”, anche criminale, locale, e si lasciano invece senza infrastrutture interi territori che ne avrebbero grande bisogno.

Chi si occupa del “bene pubblico” dovrebbe recuperare il concetto di “pubblica utilità” e pianificare interventi che vadano davvero a beneficio della collettività, senza disperdere risorse finanziarie sempre più esigue e preziose, a beneficio di interessi privati. La tendenza anche nel territorio che abbiamo considerato è quella di “investire”, anche per quello che riguarda la rete stradale, in opere che danno un ritorno elettorale. Per questo, ad esempio, sono quasi del tutto scomparse le strade “bianche”, le vie rurali un tempo coperte di ciottoli, che sono state coperte di asfalto, spesso *una tantum*, in occasione di un'elezione locale, e poi sono state lasciate per decenni senza manutenzione. Questo naturalmente non crea sviluppo.

Il Medio Volturno, da diversi decenni, è un'area in forte decadenza demografica (fig. 15). Dal punto di vista economico presenta una distribuzione polverizzata di piccole imprese, con un numero medio di addetti per impresa pari a 2,61⁵⁵, inferiore al dato della regione Campania (3,05), e quasi la metà della media degli addetti nelle aree più sviluppate del Paese (Nord-Ovest, 4,62; Nord-Est, 4,32). Come risulta dall'analisi dei cluster realizzata dalla Regione Campania⁵⁶, le attività produttive prevalenti dell'area (fig. 16) sono legate alla produzione agricola (alimenti, vino – “bevande” nella carta – a Castelvenere

⁵³ Becchi 1990, p. 232.

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ *Atlante statistico dei Comuni* (<<https://asc.istat.it>>, 23.05.2023), anno 2019.

⁵⁶ Regione Campania, NVVIP, *Analisi territoriale del sistema delle imprese in Campania*, 2015.

e Guardia Sanframondi), alle produzioni artigianali (ceramiche a San Lorenzo, lavorazione della pietra a San Lupo) e alle piccole imprese di carpenteria metallica (“prodotti in metallo”). Emerge nella nostra area come dato la prevalenza delle attività ricettive (“alloggio”) nel solo comune di San Potito. Ciò dimostra lo scarso sfruttamento turistico del territorio. Di fatto il tasso di ricettività riferito all’anno 2021⁵⁷, nell’area di studio, pari a 2283 posti letto ogni 100.000 abitanti, è circa la metà di quello della Campania (4063 circa) e un quarto di quello nazionale (8673 circa). Il valore di densità di ricettività, posti letto per kmq, è di 2,72 ed è ancora più basso rispetto ai valori regionali (16,72) e nazionali (16,95). Tuttavia osserviamo che limitatamente all’area d’interesse, i comuni della provincia di Benevento hanno indici turistici migliori rispetto ai comuni della provincia di Caserta, con un tasso di ricettività di 3131 contro 1223 e una densità di ricettività di 3,99 contro 1,34.

L’assenza di attività industriali di rilievo, da un certo punto di vista, potrebbe essere considerata un vantaggio: il territorio si presenta pressoché privo di guasti ambientali e facilmente riconvertibile verso un suo uso turistico sostenibile, a patto di incrementare adeguatamente e opportunamente i servizi associati, tanto in termini di ricettività, quanto per l’offerta culturale. Le significative testimonianze del passato ancora poco fruite, potrebbero essere opportunamente valorizzate secondo itinerari turistici basati proprio sul reticolo delle antiche vie ancora esistenti nel territorio, nell’ottica di una riqualificazione in chiave storica e paesaggistica che comprenda la mobilità dolce.

Riferimenti bibliografici / References

- Afàn de Rivera C. (1828), *Memoria in forma di rapporto del direttore generale di Ponti e Strade*, Napoli: Presso Borel e Comp.
- Afàn de Rivera C. (1833), *Memoria ragionata intorno ai bisogni del servizio delle opere pubbliche nei Reali Dominj al di qua del faro*, Napoli: Stamperia del Fibreno.
- Becchi A. (1990), *Opere pubbliche*, «Meridiana», n. 9, pp. 223-243.
- Bellicini L. (1990), *La costruzione del territorio meridionale*, «Meridiana», n. 10, pp. 11-44.
- Bove E. (2021), *Politica e affari nell’Italia del Risorgimento. Lo scontro in Valle Telesina. Personaggi e vicende (1860-1882)*, S. Salvatore Telesino: Fiori di Zucca Edizioni.
- Brancaccio G. (1994), *Trasporti e strade*, in *Storia del Mezzogiorno*, a cura di G. Galasso, R. Romeo, Roma: Editalia, vol. VIII, pp. 349-385.

⁵⁷ Elaborazione propria di dati ISTAT.

- Bulgarelli Lukacs A. (1977-1978), *Le comunicazioni nel Mezzogiorno dall'arrivo di Carlo di Borbone al 1815. Strade e poste*, «Archivio Storico delle Province Napoletane», 94, pp. 283-309 e 95, pp. 281-341.
- Ceva Grimaldi G. (1833), *Considerazioni sulle opere pubbliche della Sicilia di qua dal faro dai Normanni sino ai nostri tempi*, Napoli: Tip. Flautina.
- Conti S. (2006), *Una nota sugli atlanti Stigliola-Cartaro*, in *La cartografia come strumento di conoscenza e gestione del territorio*, Atti del convegno (Messina, 29-30 marzo 2006), a cura di C. Polto, Messina: Edizioni Dr. Antonino Sfameni.
- Cubellis M., a cura di (2002), *Registri della Cancelleria angioina 46: 1276-1294*, fa parte di *I registri della Cancelleria angioina ricostruiti da Riccardo Filangieri con la collaborazione degli archivisti napoletani*, Napoli: Accademia Pontaniana.
- De Iulio R. (2019), *Il collegamento tra Tirreno e Adriatico. Prospettive di sviluppo di un'area interna appenninica del Mezzogiorno: il Sannio*, in *L'apporto della geografia tra rivoluzioni e riforme*, XXXII Congresso Geografico Italiano (Roma, 7-10 giugno 2017), a cura di F. Salvatori, Roma: A.Ge.I., pp. 49-54.
- De Iulio R., Cofrancesco P. (2019), *Dalla Via Latina alla Francigena, ricostruzione del percorso tra Cassino e Benevento e sua pubblicazione in webGIS/cloudGIS*, «Geostorie», n. 27, 2-3, pp. 125-147.
- Di Biasio A. (2005), *La storiografia delle strade italiane in età moderna: gli anni francesi*, in «Archivio trentino», n. 54, 2, pp. 21-81.
- Fabrizio M. (1977), *Brevi notizie sul ponte Umberto-Margherita sul Volturno*, «Annuario 1977 dell'Associazione Storica del Medio Volturno», Piedimonte Matese: Edizioni ASMV, pp. 102-105.
- Febvre L. (1980), *La Terra e l'evoluzione umana. Introduzione geografica alla storia*, Torino: Einaudi.
- La Greca F., Valerio V., *Paesaggio antico e medioevale nelle mappe aragonesi di Giovanni Pontano. Le terre del Principato Citra*, Acciarali: Centro di Promozione Culturale per il Cilento.
- Lonardo L., Di Cecio M.T. (2020), *Ricerche a Cerreto Sannita (2012-2015) e archeologia dei paesaggi dal Titerno alla bassa valle del Calore*, Bari: Edipuglia.
- Marrocco D. (1980), *Piedimonte Matese*, Piedimonte Matese: Edizioni ASMV.
- Masciotta G.B. (1914), *Il Molise dalle origini ai nostri giorni*, Napoli: Pierro.
- Mataluna S. (2012), *Il territorio tra Allifae e Venafrum*, in *Carta archeologica e ricerche in Campania, Fascicolo 7: Comuni di Ailano, Casapesenna, Castelvenere, Pratella, Raviscanina, Roccarainola, San Cipriano d'Aversa, Atlante Tematico di Topografia Antica*, suppl. XV/7, a cura di S. Quilici Gigli, L. Quilici, Roma: L'Erma di Bretschneider, pp. 114-128.
- Mazzacane V. (1990), *Memorie storiche di Cerreto Sannita, Nuova edizione a cura di Aldo Mazzacane*, Napoli: Liguori Editore.

- Mendia A. (1866), *Intorno alla ferrovia da Napoli per Benevento a Foggia*, Napoli: Stab. Tip. Ghio.
- Quattromani G. (1827), *Itinerario delle Due Sicilie*, Napoli: Tip. Della Guerra.
- Quilici Gigli S. (2017), *Lettura topografica dei dati archeologici dall'età sannitica all'età imperiale*, in *Carta archeologica e ricerche in Campania, Fascicolo 10: Comuni di Melizzano e Frasso Telesino, Atlante Tematico di Topografia Antica*, suppl. XV/10, a cura di S. Quilici Gigli, G. Renda, Roma: L'Erma di Bretschneider, pp. 135-154.
- Renda G. (2010), *Il territorio tra Monte Monaco e il fiume Calore. Lettura topografica dei dati archeologici*, in *Carta archeologica e ricerche in Campania, Fascicolo 4: Comuni di Amorosi, Faicchio, Puglianello, San Salvatore Telesino, Telese Terme, Atlante Tematico di Topografia Antica*, suppl. XV/4, a cura di S. Quilici Gigli, L. Quilici, Roma: L'Erma di Bretschneider, pp. 275-312.
- Renda G. (2012), *Il territorio di Castelvenere*, in *Carta archeologica e ricerche in Campania, Fascicolo 7: Comuni di Ailano, Casapenna, Castelvenere, Pratella, Raviscanina, Roccarainola, San Cipriano d'Aversa, Atlante Tematico di Topografia Antica*, suppl. XV/7, a cura di S. Quilici Gigli, L. Quilici, Roma: L'Erma di Bretschneider, pp. 198-211.
- Renda G. (2021), *Dalla piana campana al Sannio Pentro: vie secondarie della media valle del Volturno*, in *Atlante tematico di topografia antica: Strade secondarie dell'Italia Antica. Roma: monumenti, territorio*, n. 31, Roma: L'Erma di Bretschneider, pp. 283-295.
- Selvaggio M. (2006), *Cartoline da Telese*.
- Simeone U. (2010), *Achille Jacobelli. Il Cavaliere*, San Lupo: Comune di San Lupo.
- Siniscalchi S. (2019), *La cartografia postale e le sue evoluzioni. Una cifra cronospaziale dei mutamenti territoriali*, «Geotema», supplemento 2019, pp. 82-94.
- Stabilini G. (1900), *Trattato generale teorico pratico dell'arte dell'ingegnere civile, industriale ed architetto*, Milano: Vallardi.
- Valerio V. (2015), «Disegnare et ponere in pianta qualsivoglia sito del Regno». *Il rilevamento del Regno di Napoli tra difesa militare e amministrazione civile*, in *Progettare la difesa, rappresentare il territorio*, a cura di F. Martorano, Reggio Calabria: Edizioni Centro Stampa di Ateneo.
- Valerio V. (1993), *Società, uomini e istituzioni cartografiche nel Mezzogiorno d'Italia*, Firenze: Istituto Geografico Militare.
- Viti F. (1855), *Sulle condizioni economiche-amministrative del Distretto di Piedimonte in Terra di Lavoro*, Napoli: Stamperia del Fibreno.

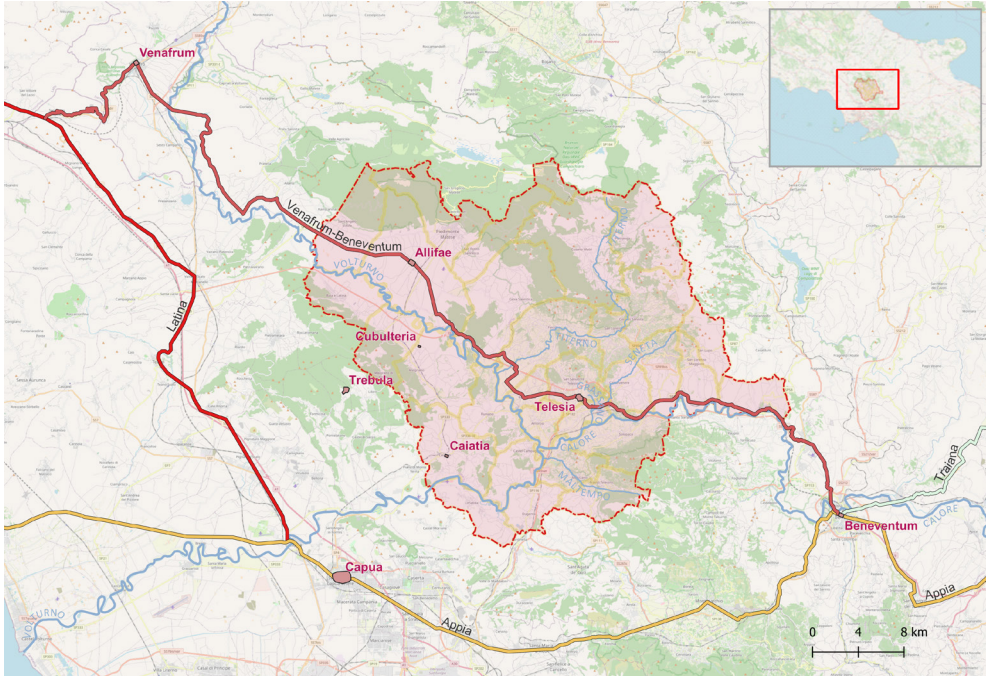
Appendice

Fig. 1. La viabilità primaria e le principali città dell'area del Medio Volturno in epoca romana

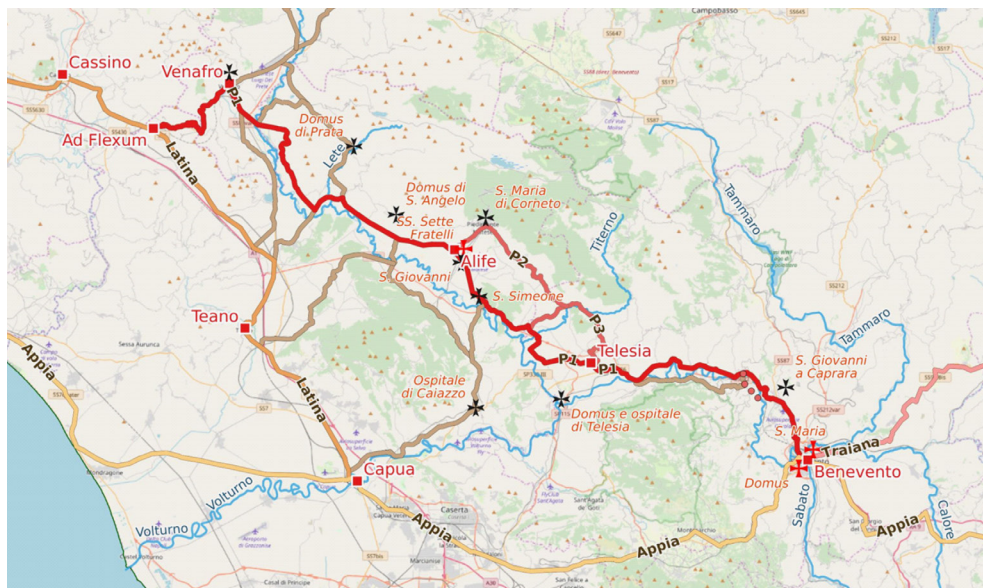


Fig. 2. Le vie del Medio Volturno in epoca medievale, con gli *hospitia* dei cavalieri Templari (croci rosse) e dei cavalieri di S. Giovanni (croci nere), luoghi di sosta per i pellegrini cristiani diretti a Gerusalemme, passando per i porti delle Puglie (De Iulio, Cofrancesco 2019, p. 127)



Fig. 3. Atlante del Regno di Napoli – Provincia di Terra di Lavore, Nicola Antonio Stigliola (1595) (Collezione privata)



Fig. 4. *L'Italia con le sue Poste e strade principali* descritta da Giacomo Cantelli da Vignola, 1695 (Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et Plans, GE DD-2987-4993)

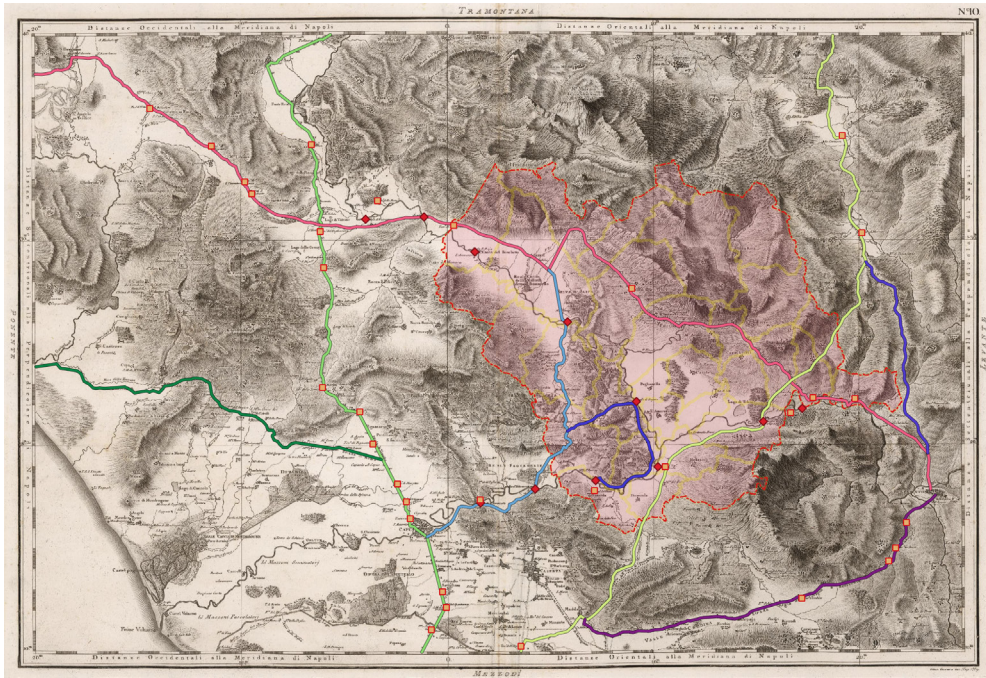


Fig. 5. Tavola No. 10. Bojano, Capua, Volturno fiume, Garigliano fiume(1789) dall'Atlante geografico del regno di Napoli di Rizzi Zannoni (edizione 1808), con evidenziati i principali percorsi viari. I rombi rossi rappresentano le scafe, mentre i quadrati arancione sono le taverne (David Rumsey Map Collection, <<https://www.davidrumsey.com>>, 23.05.2023)

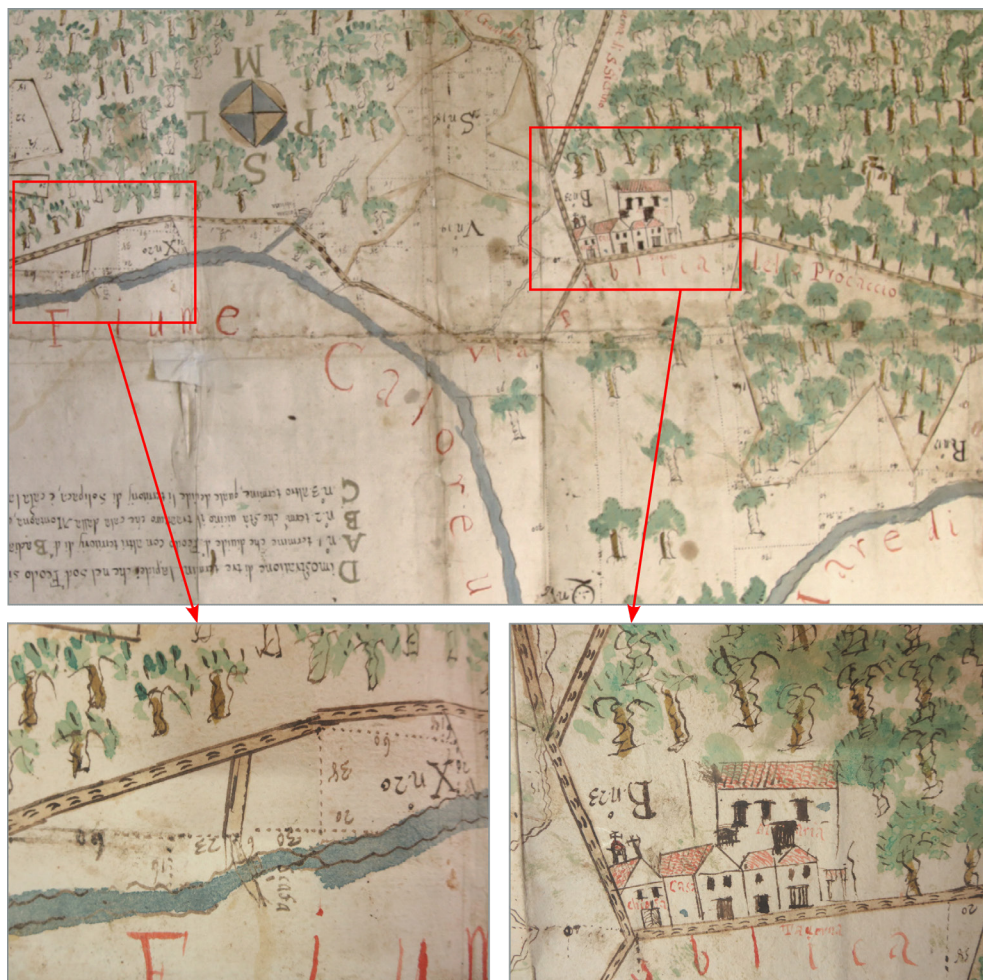


Fig. 6. La “via pubblica del Procaccio” nei pressi di S. Stefano, a poca distanza da Solopaca, nella platea di S. Maria della Grotta (Archivio Curia Vescovile di Cerreto). In basso: a sinistra la scafa sul Volturno e a destra la taverna di S. Stefano

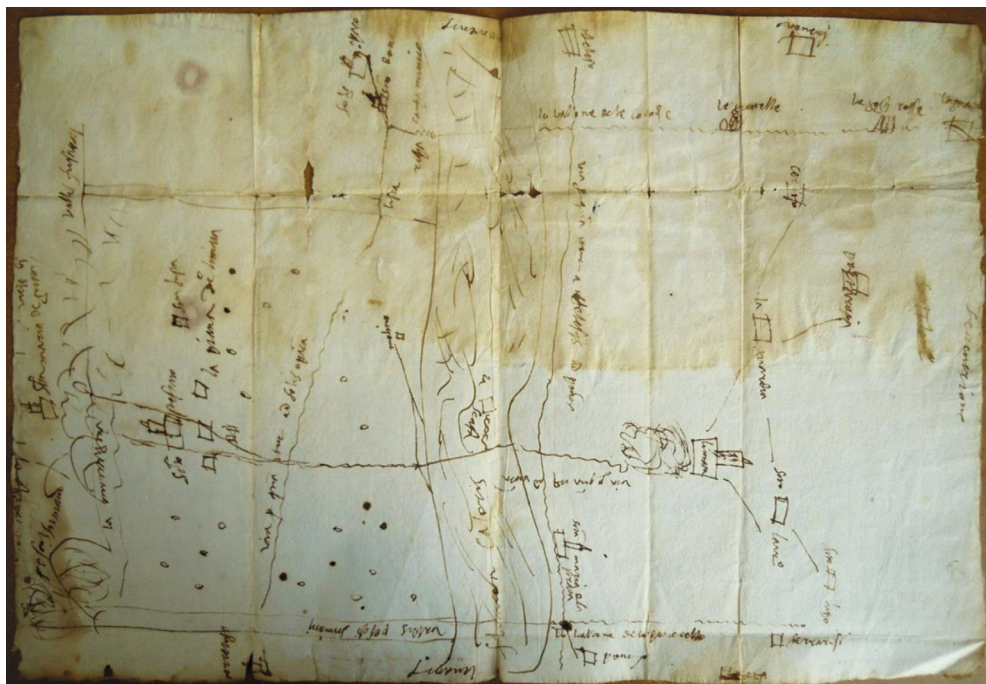


Fig. 7. Il fiume Calore nel territorio di Limata, in una mappa del XVI secolo. Al centro della mappa la scafa sulla strada da Guardia a S. Maria della Grotta (Archivio di Stato di Napoli, *Archivio Carafa di Maddaloni*, II, H/4, n.2)

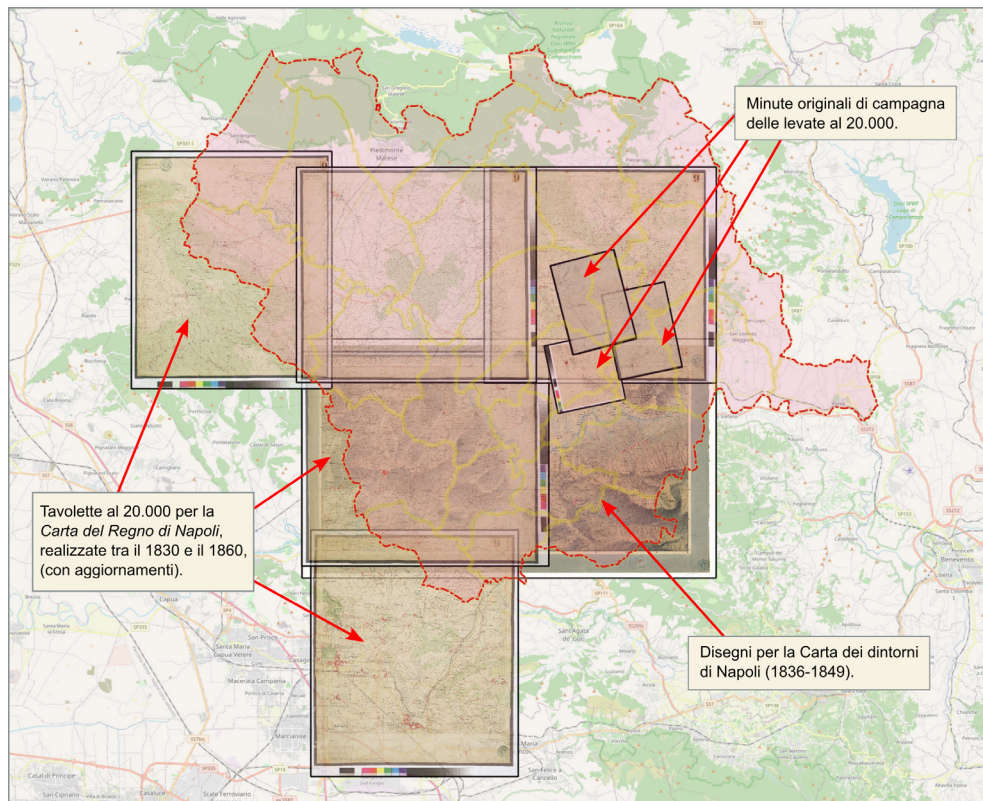


Fig. 8. Copertura dell'area del Medio Volturno con i diversi tipi di tavole realizzate dal Regio Ufficio Topografico per la *Carta dei dintorni di Napoli* e la *Carta del Regno di Napoli* (1830-1860) (Archivio Istituto Geografico Militare, Firenze)

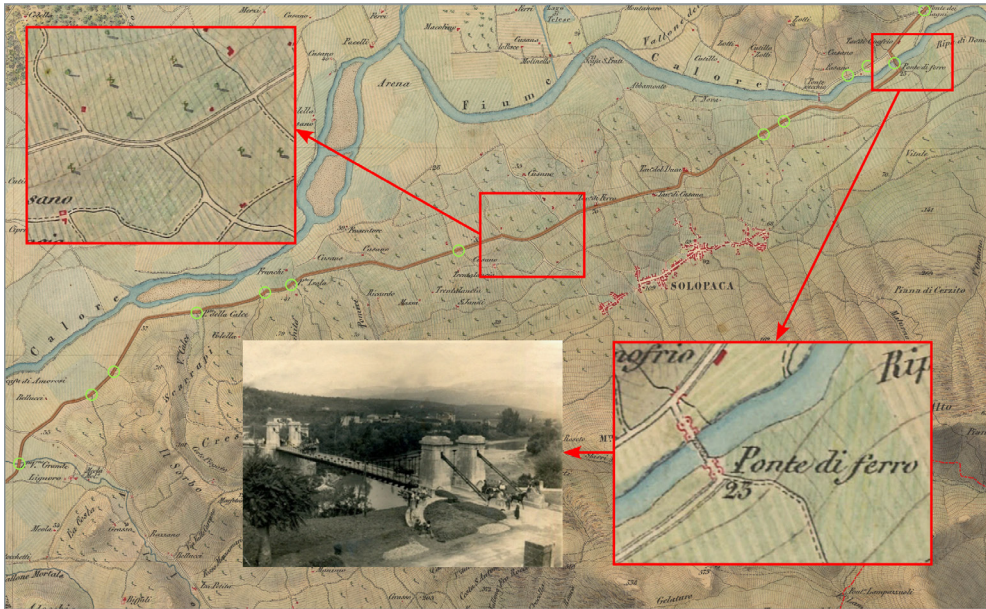


Fig. 9. La strada Sannitica e il Ponte di Ferro, noto anche come Ponte Maria Cristina, sul fiume Calore nei pressi di Solopaca. I cerchi verdi indicano i ponti (elaborazione propria sulla carta della figura 8)

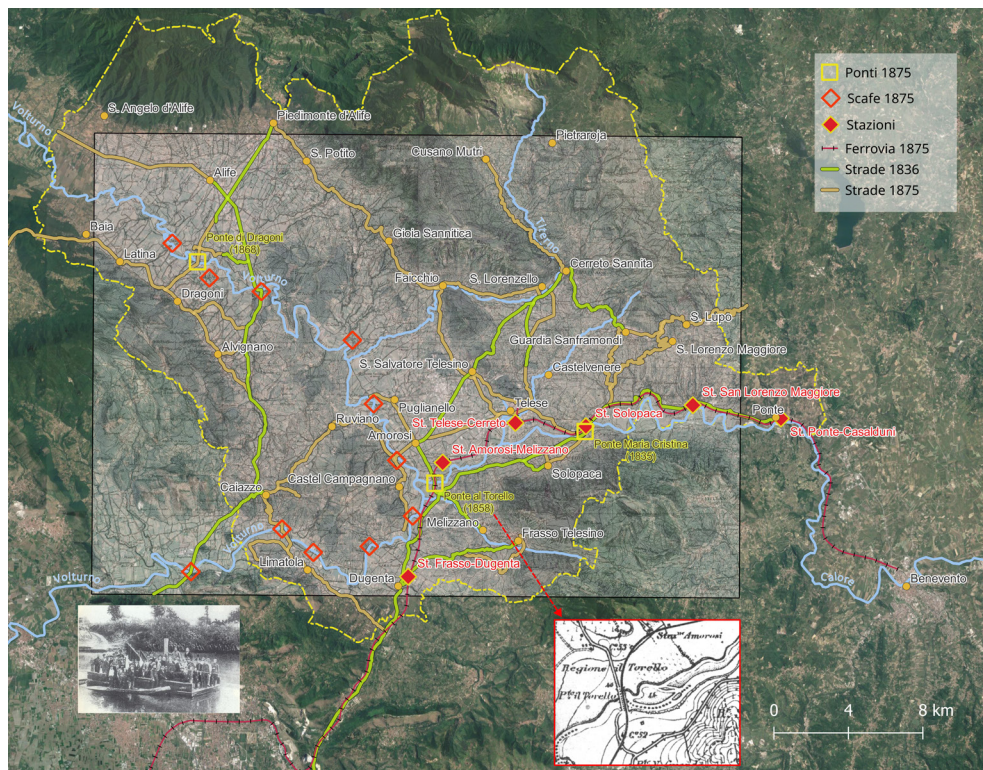


Fig. 10. La situazione di strade e ponti, come ricavata dalla carta IGM del 1875 (*Carta delle Province Meridionali*, f. 44, Cerreto, 1875, Archivio Istituto Geografico Militare, Firenze). Nel riquadro a sinistra, una scafa sul Volturno; nel riquadro a destra, il dettaglio della carta per il ponte al Torello – si noti il doppio uso come ponte stradale e ferroviario



Fig. 11. La linea ferroviaria Napoli-Foggia nella *Carta delle strade ferrate italiane in esercizio, in costruzione, etc.* da Enrico Gambillo e Cesare Piattoli, Bologna, 1886 (Bibliothèque Nationale de France, GE C-775). Il colore rosso della linea, come spiega la legenda, indica che faceva parte della cosiddetta “Rete Adriatica”



Fig. 12. Ferrovie italiane nel 1934 (*Carta Ferroviaria d'Italia* [1931-1934], Torino: Fratelli Pozzo Editrice). È presente, oltre la linea Telesse Cerreto-Telesse Bagni inaugurata il 15 luglio 1883, anche la linea Napoli-Piedimonte d'Alife, inaugurata nel 1914

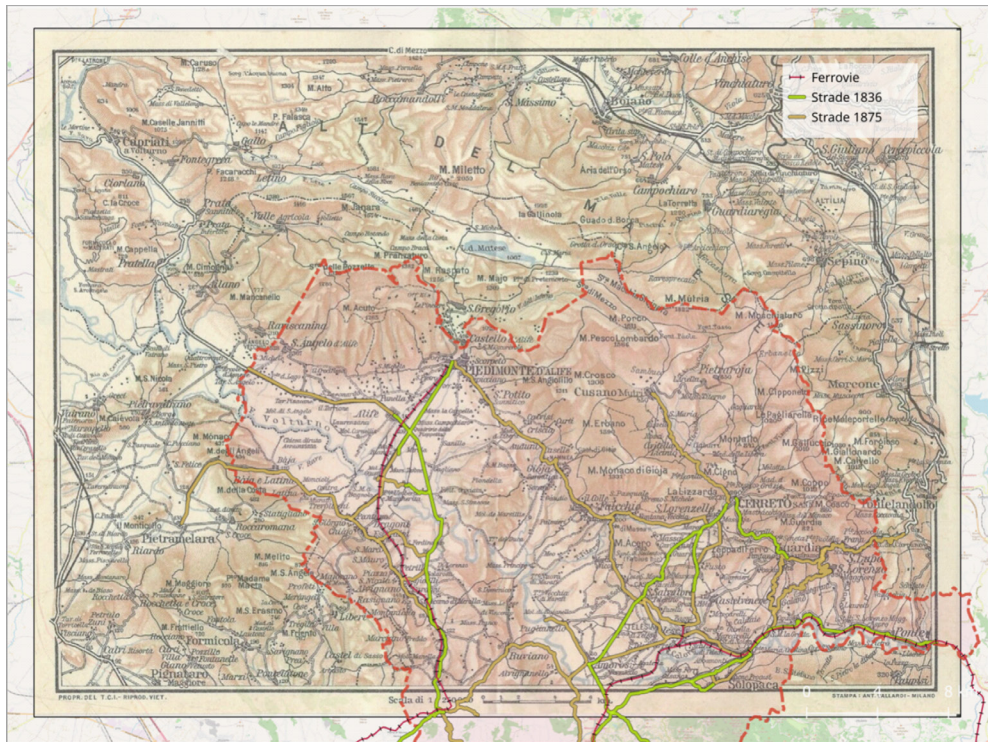


Fig. 13. La carta del Matese del Touring Club Italiano (1928), con evidenziata l'area del Medio Volturno e le principali infrastrutture viarie

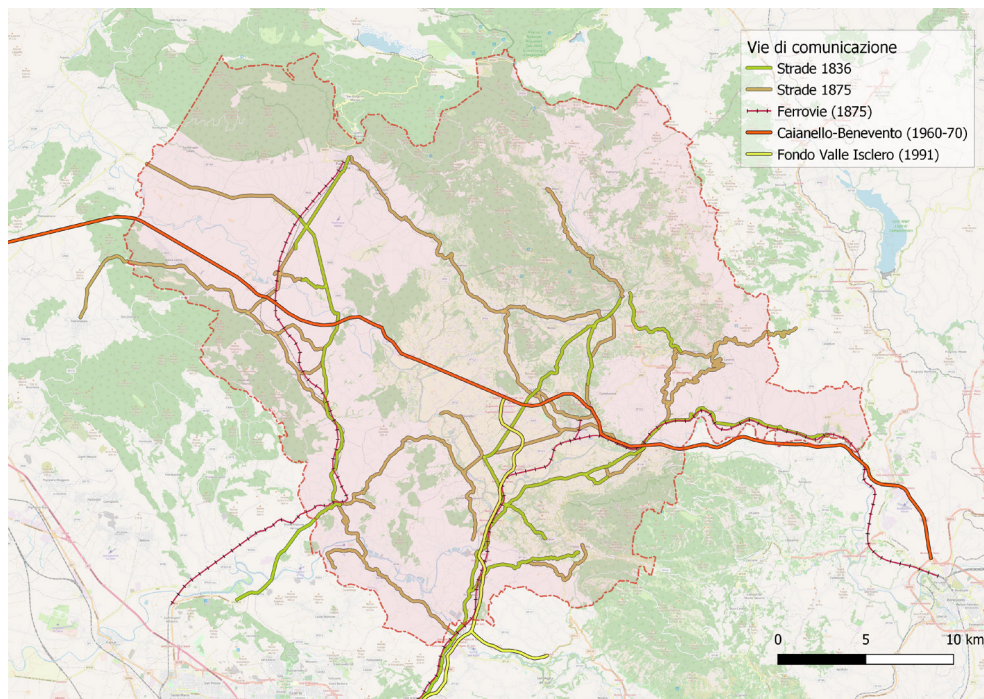


Fig. 14. L'attuale infrastrutturazione stradale e ferroviaria primaria del Medio Volturno (elaborazione propria)

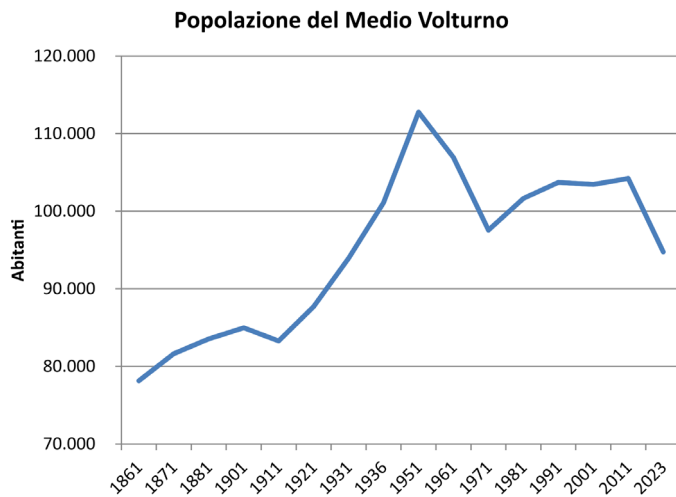


Fig. 15. Andamento demografico (anni 1861-2023) dell'area di studio (elaborazione propria di dati ISTAT)

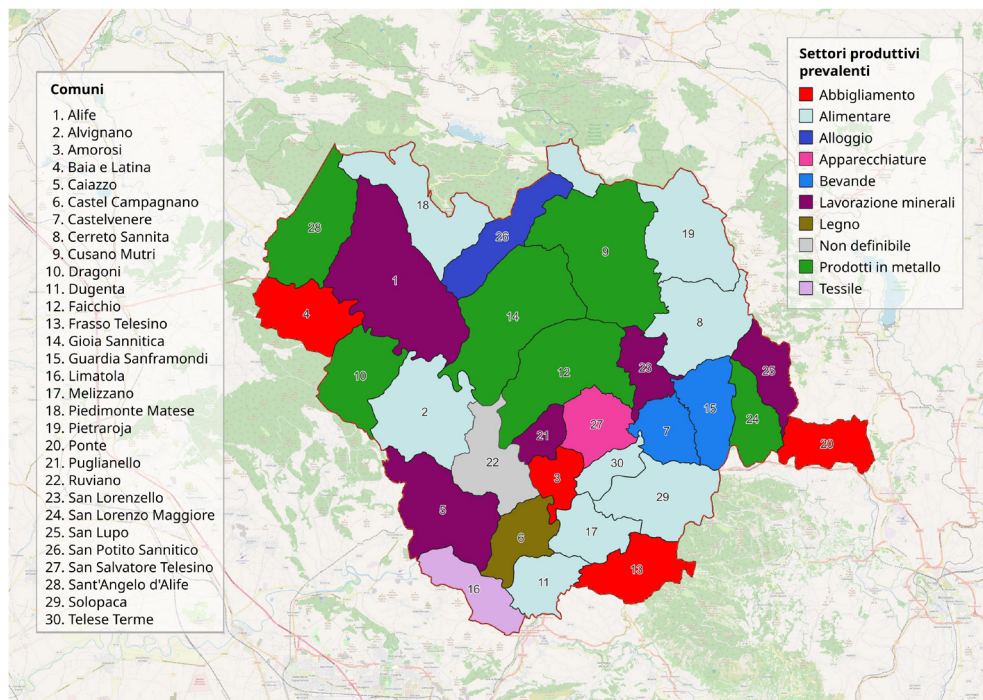


Fig. 16. Settori produttivi prevalenti nei comuni dell'area di studio (fonte: Regione Campania). Sono state utilizzate i nomi di settore dello studio della Regione Campania (elaborazione propria)

JOURNAL OF THE DIVISION OF CULTURAL HERITAGE
Department of Education, Cultural Heritage and Tourism
University of Macerata

Direttore / Editor
Pietro Petroroia

Co-direttori / Co-editors

Tommy D. Andersson, Elio Borgonovi, Rosanna Cioffi, Stefano Della Torre,
Michela di Macco, Daniele Manacorda, Serge Noiret, Tonino Pencarelli,
Angelo R. Pupino, Girolamo Sciallo

Texts by

Simona Antolini, Sabrina Arcuri, Germain Bazin, Michele Bellomo,
Lorenzo Calvelli, Caterina Caputo, Sara Caredda, Alessio Cavicchi,
Mara Cerquetti, Stefania Cerutti, Pacifico Cofrancesco, Gian Luigi Corinto,
Cinzia Dal Maso, Rosario De Iulio, Valentina De Santi, Anabel Fernández
Moreno, Simone Ferrari, Gianni Lorenzoni, Sonia Malvica, Sonia Massari,
Siria Moroso, Emanuela Murgia, Antonino Nastasi, Paola Novara,
Silvia Orlandi, Jessica Piccinini, Miriam Poiatti, Maria Luisa Ricci,
Selene Righi, Silvia Rolandi, Mauro Salis, Francesco Spina, Gianluca Sposato,
Bella Takushinova, Sabrina Tomasi, Antonio Troiano, Franca Varallo,
Daniele Vergamini, Jairo Guerrero Vicente, Elena Viganò, Davide Zendri.

<http://riviste.unimc.it/index.php/cap-cult/index>

