



Treni a Benevento e dintorni, ieri e oggi

di Redazione

«...Nulla in Italia è più antico di Benevento» scriveva nel 1958 l'inglese Edward Hutton, viaggiatore ed al tempo stesso autore di numerosi libri sull'Italia. Se trasferita in ambito ferroviario, questa affermazione incarna alla lettera uno storico primato del capoluogo Sannitico: da qui ebbe origine l'elettificazione in corrente continua a 3000 Volt della rete delle Ferrovie dello Stato.

La tortuosa ed acclive ferrovia appenninica Napoli - Benevento - Foggia, costruita in più fasi tra il 1867 e il 1868, fu infatti scelta nella metà degli anni '20 del secolo scorso quale banco di prova per l'allora nuovo sistema di alimentazione elettrica a 3000 Volt c.c., che si sarebbe in seguito affermato come standard nazionale in sostituzione dell'alimentazione trifase a 16,7 Hz.



Foto Carlo Caserta



Foto Carlo Caserta

1. Le E.626 sono state le pioniere della Benevento - Foggia, prima linea italiana elettrificata a corrente continua 3000 Volt. In foto la E.626.371 attende di partire con un Locale per Napoli dalla composizione breve ma eterogenea, non prima di aver lasciato il passo ad un Rapido per Roma con AL6 601. (Foto Carlo Caserta, settembre 1983)

2. La E.656.048 fa il suo ingresso a Benevento con un Espresso Bari - Napoli, composto da carrozze tipo UIC-X. (Foto Carlo Caserta, febbraio 1989)

Proprio su questa linea nel 1927 fu avviata la sperimentazione delle prime locomotive elettriche E.625 ed E.626. Da allora e fino alla seconda metà degli anni '90 le E.626 sono rimaste le protagoniste indiscusse di questa ferrovia transappenninica, seppur affiancate nel corso degli anni da altri mezzi più moderni quali E.424, E.428, E.636, E.645, E.646 ed E.656 che si alternavano in testa ai treni passeggeri Locali o Espressi e Rapidi (Roma/Napoli-Bari-Lecce) o treni merci a seconda della loro specializzazione.



Foto Carlo Caserta



Foto Carlo Caserta

3. Nella seconda metà degli anni '80, sui treni Espressi Napoli - Bari in sostituzione delle carrozze UIC-X sono arrivate le moderne Medie Distanze, sia con vestiboli centrali che paracentrali. A Solopaca la E.656.002 è ripresa con uno di questi treni, diretto a Bari. (Foto Carlo Caserta, settembre 1988)

4. AL6 582.081 pronta a partire dal binario tronco n.4 di Benevento, con un Regionale per Foggia. (Foto Carlo Caserta, luglio 1989)

Ma la storia a 3000 Volt dei binari tra Sannio e Daunia è fatta anche di automotrici leggere elettriche con la presenza di AL6 790 ed AL6 803 per i treni Locali su Foggia o Caserta-Napoli, così come delle AL6 601 e relativi rimorchi per quasi tutti i treni Rapidi Roma/Napoli - Bari.

Ma Benevento non è solo trazione elettrica. Sede di un importante Deposito Locomotive specializzato nella Trazione Diesel, quotidianamente era interessata da treni locali affidati alle ALn 556 prima ed ALn 668 in seguito (in particolare della serie 1800), in servizio sulla linea per Avellino e Campobasso. Non mancava un discreto traffico merci e qualche treno a composizione ordinaria, come per esempio l'Espresso Avellino - Benevento - Milano solitamente trainato da D.345 con in composizione un carro generatore nVrec.

In tempi più recenti Benevento è stata raggiunta da mezzi più moderni come le ALn 663 per rimanere in tema di Diesel o ancora da AL6 582, E.652 tornando alla trazione elettrica.

Le immagini di Carlo Caserta più di mille parole sono la testimonianza di tutti questi mezzi che hanno toccato Benevento, oggi scomparsi dai binari italiani.



5. Per alcuni anni Napoli e Bari sono state collegate dalla coppia di Intercity "Tavoliere", instradata via Valle Caudina tra Benevento e Napoli. Per ragioni legate alle prestazioni su quest'ultima tratta, la composizione era ridotta ad una ALE 601 ed un rimorchio. In foto il Bari - Napoli è ripreso sul vecchio tracciato a binario unico oggi soppresso, nei pressi di Paduli. (Foto Carlo Caserta, marzo 1990)

6. Le elettromotrici ALE 601 e rimorchi sono stati all'epoca i mezzi più prestigiosi della Caserta - Benevento - Foggia, impiegate con i treni Rapidi da Roma e Napoli per Bari e viceversa. In foto ALE 601 ferme a Benevento durante uno sciopero del personale FS. (Foto Carlo Caserta, settembre 1983)



7. Le acclività della Benevento - Foggia imponevano la doppia trazione per i treni merci più pesanti, come nel caso di questa doppia di E.626, in transito nella nuova stazione di Paduli. (Foto Carlo Caserta, febbraio 1994)

8. Alle 5.45 del mattino, una quaterna di ALE 601 e rimorchi è pronta a lasciare Benevento alla volta di Roma Termini con l'Intercity "Sannio". (Foto Carlo Caserta, 15 agosto 1992)



9. Varietà di rotabili per i treni in servizio locale sull'appennino tra Campania e Puglia, spesso con materiale appartenente ai depositi di Napoli. Non mancavano le carrozze Piano Ribassato, qui in composizione al Regionale 12448 Foggia - Napoli con una potente E.652 del DL di Napoli Smistamento in spinta. (Foto Carlo Caserta, luglio 1995)

10. Anche le ALE 803 di Napoli Campi Flegrei erano spesso in servizio su Benevento, qui con un treno da Foggia al segnale di protezione di Paduli sul nuovo tracciato in variante, con il vecchio binario unico da poco dismesso riconoscibile sullo sfondo. (Foto Carlo Caserta, settembre 1992)



11. E' stato soppresso il 7 giugno 1997 il treno Espresso Milano-Salerno con sezione per Benevento-Avellino, qui nella composizione abituale (3 carrozze UIC-X di 2^a classe - di cui una a cuccette - e una UIC-X di 1^a classe+carro generatore) al traino della D.34511.1112 del D.L. di Benevento. E' il suo ultimo viaggio verso Avellino, che passa per Benevento Porta Rufina dove una ALn 668 attende di ripartire verso il capoluogo sannitico. (Foto Carlo Caserta, 07 giugno 1997)

12. Un Regionale Napoli-Foggia con materiale ordinario transita sul nuovo viadotto a doppio binario, alle porte di Benevento. (Foto Carlo Caserta, settembre 1991)

Redazione - 09 marzo 2015

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003