

Abbreviazioni	9
1. Le riforme napoleoniche e il sistema delle opere pubbliche: il governo di Giuseppe Bonaparte (1806-08)	11
1.1. Un nuovo governo francese per Napoli, tra conquista e riforme	11
1.2. La centralità delle opere pubbliche nel progetto francese e l'eredità dell'amministrazione Ponti e Strade borbonica	20
1.3. Un governo per le opere pubbliche: la prima stagione del Decennio francese nel settore Ponti e Strade (1806-07)	31
1.4. Vecchie e nuove opere pubbliche per la rete delle comunicazioni nel regno (1807-08)	45
2. Il consolidamento delle istituzioni francesi e il progetto politico murattiano	59
2.1. Politica imperiale e blocco continentale: i trattati di Baiona e la Costituzione imperiale	59
2.2. L'arrivo di Murat a Napoli e il "lascito" politico, istituzionale e finanziario di Giuseppe	64
2.3. Le premesse generali dello sviluppo: paese e finanza statale dopo il biennio giuseppino	73
2.4. Le premesse per una modernizzazione istituzionale: la politica interna e l'avanzamento delle riforme	78
2.4.1. L'eversione della feudalità e la quotizzazione dei demani: un percorso difficile / 2.4.2. L'introduzione della fondiaria e la riforma del sistema tributario / 2.4.3. Il governo dell'asse centro-periferia e il progetto murattiano	
2.5. Verso una nuova geografia del consenso. Le reti di comunicazione interna e lo spazio politico	90
2.6. La riforma dell'amministrazione Ponti e Strade e la politica delle opere pubbliche del primo biennio	94

3.	La prima politica murattiana e la creazione della Direzione e del Corpo degli ingegneri (1808-09)	103
3.1.	L'esordio alla politica interna di Murat, tra obblighi imperiali e aspirazioni nazionali	103
3.2.	La creazione della Direzione generale e l'istituzione del Corpo degli ingegneri di Ponti e Strade (1808-09)	106
3.3.	La politica delle opere pubbliche statali fino alla nomina di Zurlo al ministero (1808-09)	119
4.	L'autonomia "difficile": il governo e la politica delle comunicazioni sotto la direzione di Campredon (1809-11)	131
4.1.	Una difficile emancipazione: il governo di Murat dall'autunno del 1809 alla crisi della "cittadinanza" dell'estate 1811	131
4.2.	La politica statale delle opere pubbliche sotto il ministero Zurlo e il ruolo svolto dalla Direzione di Campredon (1809-11)	136
4.3.	La riforma degli appalti (1810) e la creazione della Scuola di applicazione degli ingegneri di Ponti e Strade (1811)	143
4.4.	Il regime delle carriere e il governo della Direzione tra il 1810 e il 1811: la collisione tra Zurlo e Campredon	149
	4.4.1. Il dissidio tra ministero e Direzione sul riordino delle carriere degli ingegneri / 4.4.2. Il nuovo indirizzo ministeriale sulla gestione delle risorse della Direzione	
4.5.	Il Consiglio, la politica della Direzione e la gestione dei lavori pubblici statali negli ultimi mesi della direzione Campredon	165
5.	Una nuova geografia delle relazioni e del consenso. La politica delle opere locali e le comunità (1809-14)	173
5.1.	Il governo murattiano, i consigli generali e la politica delle opere pubbliche di fronte alle comunità	173
5.2.	I comuni e le opere pubbliche, tra spinte ascendenti e continuità nella logica del paternalismo (1809-14)	178
5.3.	Collegare la capitale, collegarsi alla capitale. Le opere locali, tra programmazione statale e spinte territoriali	194
6.	Verso un incerto destino "nazionale": politica interna e opere pubbliche negli anni della direzione di Colletta (1812-15)	211
6.1.	Dal consenso alla conquista: Murat e il governo del regno (1812-15)	211

6.2. La politica statale delle opere pubbliche dalla reggenza di Carolina alla fine del Decennio (1812-15)	215
6.3. Le riforme del servizio Ponti e Strade durante l'ultima stagione del governo murattiano (1811-15)	226
6.4. Il Corpo degli ingegneri dalla reggenza Winspeare alla direzione di Pietro Colletta (1811-15)	232
6.5. L'organizzazione della Direzione e la programmazione delle attività sotto la direzione di Colletta (1812-15)	243
 Conclusioni	 249
 Bibliografia	 253
 Indice dei nomi	 263