

INTENDENZA DI TERRA DI LAVORO

PONTI E STRADE

INVENTARIO

a cura di **CRISTINA FORTE**

B.8

Ponti e Strade

Il rapporto che si instaurò nel Regno di Napoli tra le province e la capitale ha avuto influenze positive per tutta l'età moderna, con riflessi non ancora esauriti e con immagini che si riflettono tuttora nel mezzogiorno d'Italia nel suo insieme. Il Regno di Napoli non è terra di primati, ma neanche di completa stagnazione economica. L'abolizione della feudalità, l'eversione dell'asse ecclesiastico, e le quotizzazioni demaniali non passano inosservate. Dove però i francesi fanno centro è nella riforma amministrativa dello Stato, che si basa sul modello francese e segna l'inizio del processo di ammodernamento dello Stato napoletano. In questo contesto si segnala l'importanza e l'originalità della nascita del Corpo di Ponti e Strade istituito con decreto 18/11/1808 e organizzato e sanzionato con decreto 21/1/1809. Dalla Francia si esporta il Corpo in mezza Europa. In Italia, in particolare, oltre al Regno di Napoli adottano l'importante Istituzione la Lombardia e quindi il Veneto nel 1806, il Piemonte nel 1812, lo Stato della Chiesa nel 1817 e la Toscana nel 1825. Dovunque ha vita difficile, per una generale tentazione di ritorno al

passato e un desiderio diffuso di cancellare, dopo il congresso di Vienna, le Istituzioni che testimoniano una incontestabile superiorità dell'apparato amministrativo creato dai francesi. In Toscana viene smantellato nel 1849. Nel Lombardo-Veneto le autorità di Vienna cercano di svuotarlo di ogni contenuto. Nel Piemonte si ha una drastica riduzione del numero degli ingegneri. Nello Stato della Chiesa l'organico non viene mai totalmente coperto. Nel Regno di Napoli molti si adoperano per un rimaneggiamento del Corpo, che nel 1817 venne soppresso, e solo per la presenza alla sua guida di un tecnico dal valore unanimemente riconosciuto come Carlo Afan De Rivera si consente il recupero delle limitazioni imposte nel 1817 e la neutralizzazione ed il superamento delle privazioni subite nei decenni successivi. Nel Regno di Napoli il Corpo di Ponti e Strade è l'Ente che ha acquistato il maggior bagaglio tecnico scientifico e culturale allora possibile. I provvedimenti della sua istituzione sottolineano la vastità dei suoi interessi e competenze. Gli ingegneri del Corpo sono organizzati gerarchicamente e divisi per fasce di competenze e responsabilità, sono incaricati di tutti i lavori pubblici relativi alla costruzione e alla manutenzione delle strade, dei ponti e delle opere di bonifica sotto la giurisdizione del Ministero degli Interni che per questo è stato dotato di una apposita istituzione, il Consiglio dei Lavori Pubblici, in grado di risolvere le questioni tecniche connesse alla realizzazione delle opere. In considerazione dell'importanza del Consiglio, vengono chiamati a farne parte con il direttore del Corpo i migliori tecnici del regno. Il

Corpo con il Consiglio è una scuola di perfezionamento dei propri ingegneri, divisi in tre gradi: ispettori, ingegneri in capo e ingegneri ordinari, che a loro volta si dividono in tre classi. Agli ispettori, oltre all'incarico di partecipare alle sedute del Consiglio dei Lavori Pubblici, compete ispezionare tutto il personale e il materiale di servizio della propria divisione, intervenendo alle dirette consegne delle opere e formando progetti per la loro estensione. Gli ingegneri capo progettano le opere e dirigono i lavori. Gli ingegneri ordinari sono responsabili del dettaglio dei lavori, ne seguono le esecuzioni e collaborano con gli ingegneri in capo alle elaborazioni dei progetti. Vi sono poi i sottoingegneri e gli aspiranti, che lavorano alle dirette dipendenze degli ingegneri e li sostituiscono in caso di necessità. Al contrario di quello che succede in Francia nel Corps des Ponts et Chaussées che ha un Commissariato Generale addetto all'amministrazione e un Primo Ingegnere per le attività legate ai problemi delle tecniche e scienze, nel regno di Napoli le due funzioni si uniscono nella persona del Direttore Generale che soprintende a tutte le attività. Il 4/3/1811 nasce la Scuola di Applicazione, per integrazione e completamento del Corpo di Ponti e Strade per esigenze d'immediato intervento nell'esecuzione delle opere, e per la prima volta nella storia del Regno di Napoli si ha la creazione di una stabile struttura tecnico-amministrativa con compiti di costruzione e manutenzione delle strade da una parte e di progettazione e realizzazione delle opere di bonifica dall'altra. Il Congresso di Vienna e la fine del governo francese portano un cambiamento radicale nei lavori

pubblici: calano gli investimenti, viene ridimensionato e soppresso il Corpo di Ponti e Strade come istituzione collegiale e sorgono le Deputazioni alle Opere Pubbliche Provinciali. Con decreto 20/9/1816 si affidano a queste le realizzazioni delle opere pubbliche, sia quelle di conto regio sia quelle provinciali, utilizzando però casse diverse. La Deputazione è nominata dal Ministro degli Interni su proposta del Consiglio Provinciale a cui a fine anno viene presentato il conto morale e materiale della propria gestione. È presieduta dall'Intendente ed è composta da tre Consiglieri provinciali e da tre cittadini tra i più intelligenti e zelanti della provincia: in caso di particolari necessità la Deputazione può usufruire dell'aiuto di deputazioni locali, le quali governano le opere speciali cioè quelle realizzate dal consorzio di più comuni. Controlli e verifiche sono di esclusiva competenza dei Consigli Provinciali. Questo porta tensioni e contrasto tra deputati e ingegneri, per cui si sollecita una necessità di riforma del sistema. Viene ricostituito il Corpo di Ponti e Strade come struttura collegiale, organizzato da un Consiglio d'Arte per la discussione e l'analisi dei progetti e da tre ispettori per la vigilanza, vi si inseriscono poi tre classi di ingegneri ordinari da destinare alle province e un limitato numero di sottoingegneri come assistenti di ispettori e ingegneri. Con decreto 25/2/1826 si dà vita ad una Istituzione con un organo collegiale per tutti i rami del servizio. Al vertice vi è la Direzione Generale che articola i suoi uffici in sei ripartimenti amministrativi. Il direttore aiutato dal segretario generale è responsabile di tutte le attività

del Corpo. Il Regno è diviso in tre “reparti”, affidato ciascuno ad un ispettore. Il successivo regolamento organico della sezione delle opere pubbliche provinciali varato con decreto 30/8/1840 dà concretezza alla sezione provinciale, composta da due ispettori generali facenti parte del Consiglio di Ponti e Strade, che dal Ministro degli Interni possono essere destinati alle ispezioni delle opere pubbliche provinciali. Inoltre fanno parte della sezione tre ispettori, otto ingegneri di prima classe e nove di seconda. Di questi, 15 destinati alla Direzione delle Opere Provinciali e due destinati alla Commissione di Revisione. Seguono 12 ingegneri di terza classe e 20 ingegneri aggiunti; 30 di questi sono inviati nelle province in aiuto agli ingegneri direttori. Completano la sezione 8 ingegneri alunni per le operazioni geodetiche. Presso la sezione provinciale vi è una apposita Commissione di Revisione divisa dalla sezione regia, composta da un ingegnere di prima classe, da uno di seconda ed uno di terza classe. Vi è pari dignità tra la sezione regia e la provinciale. Nel 1847 le due sezioni sono unite sotto la giurisdizione del Ministro dei Lavori Pubblici e con decreto 18/3/1852 viene definitivamente sistemata la pianta organica del Corpo di Ponti e Strade. L’unità d’Italia porta allo smantellamento del Corpo, una delle più importanti Istituzioni napoletane.

Il fondo "Ponti e Strade" dell'Intendenza di Terra di Lavoro è formato da 299 buste. Nell'ordinare i documenti si è data alle buste una numerazione progressiva secondo l'ordine dei fasci dato a suo tempo dal vecchio ordinatore; tuttavia, l'ex fascio 432 è stato spostato dopo il fascio 108-122 per continuità di oggetto, poiché concerne sempre la costruzione di strade. Il fondo comprende, oltre ai lavori di Ponti e Strade in senso stretto, tutto ciò che riguarda i lavori pubblici: quindi scafe, monasteri, quartieri militari, edifici provinciali, chiese. Sono stati redatti inventari a parte per le serie "Bonifiche" (ff. 177-232), a cura del dott. Arnaldo Fiori, e "Circoscrizioni territoriali" (ff. 336-431), ad opera della dott.ssa Elodia De Gennaro, quest'ultimo pubblicato in La nascita della provincia di Terra di Lavoro - Istituzioni e territorio.