

Pubblicato in versione elettronica sul sito IBC

<http://www.ibc.regione.emilia-romagna.it>

Home >>Parliamo di...>>Lucio Gambi: un catalogo multimediale, 2008>>

<http://www.ibc.regione.emilia-romagna.it/wcm/menu/dx/07/parliamo/storico/gambi.htm>

Per una riedizione delle opere scientifiche di Alfredo Baccarini

Di Alfredo Baccarini, come è noto, è stata pubblicata nel 1907 per iniziativa dell'editore bolognese Zanichelli e a cura di Luigi Rava, una antologia di *Discorsi politici* tenuti fra il 1876 e il 1890. Chi si soffermi ad esaminare con la dovuta diligenza la impostazione di questi discorsi, svolti in genere in significative circostanze politiche non parlamentari, e soprattutto di numerosi suoi interventi parlamentari che non sono raccolti fra quei discorsi (in modo particolare quelli di presentazione di disegni di legge fra '79 e '83), noterà - salvo qualche moderata coloritura retorica che per vecchia tradizione italiana qua e là li infiora - una cosa che già in quegli anni aveva cominciato ad essere meno consueta e frequente nella prassi parlamentare italiana. Cioè l'abitudine a tratteggiare la storia dell'oggetto di cui si discute; il procedere ordinato nella individuazione e nella definizione dei problemi, ricercando per ciascuno la soluzione più adeguata e ordinandoli fra loro in scala logica; il verificare la convenienza delle soluzioni scelte da ogni punto di vista implicato (economico, sociale, giuridico, tecnico). Infine la concreta e mai annacquata pasta delle argomentazioni e la linearità e la chiarezza della esposizione.

Queste cose conferiscono al discorso teso a fini politici il rigore di una costruzione scientifica: un rigore che oggi è divenuto molto raro nella produzione orale e scritta dei nostri parlamentari. In una parola, nei discorsi politici di Baccarini si sente senza sforzi l'uomo che sa coniugare, soprattutto in fase di progetto, l'azione politica con i saperi e i metodi scientifici. Di una scienza particolare logicamente: che rientra in quegli ambiti ove oggi operano le scienze territoriali e regionali e lo spazio è considerato non come una astrazione (come è cosa abituale da parte dei politici, e a volte anche degli urbanisti) ma in funzione degli uomini reali che lo abitano, e delle sue effettive capacità a fornire energia, e del grado di infrastrutture che vi promuovono lavoro. Si vedano a tale riguardo le originali formule di "potenza idrografica delle regioni" (*Appunti di statistica idrografica ecc.*, 1877, p. 24) e ai "potenza ferroviaria regionale" (*Interpellanza degli onorevoli deputati ecc.*, 1877, p. 23) che egli usò agli inizi della sua vita parlamentare.

È per questo motivo che, a fianco del volume *Discorsi politici*, vedrei con piacere un volume di *Scritti scientifici*: un volume che, a parte i suoi intrinseci contenuti, consentirà in primo luogo di capire meglio in che modo il parlamentare e ministro ha incrociato e integrato scienza e politica.

Che cosa inserire in questo volume? Nella produzione scientifica di Baccarini si riescono a individuare facilmente almeno tre canali che fra loro fortemente si intersecano e intrecciano: *a)* le situazioni o i fenomeni idrografici e i problemi connessi; *b)* le bonifiche; *c)* le costruzioni ferroviarie. La notevole quantità di scritti e in primo luogo la loro diversa portata come termini significativi di un tipo di cultura,

consiglia di fare per ciascuno di questi canali una scelta di titoli (e fors'anche, interiormente a qualche titolo, alcune riduzioni). Qui in ogni modo mi limito a citare e giustificare telegraficamente (perché altri in dettaglio le esamina nella presente giornata di studio) le cose che a mio parere è indispensabile che siano inserite.

Per il punto a): *Le acque e le trasformazioni idrografiche in Italia*, nel volume "Studi sulla geografia naturale e civile dell'Italia" edito dalla Deputazione ministeriale istituita presso la Società Geografica Italiana, Roma, 1875, pp. 153-246 con sei tavole statistiche, e *Appunti di statistica idrografica italiana*, in "Archivio di Statistica" 1877, fasc. 2, pp. 5-32 e fasc. 3, pp. 146-148 con una carta a colori della idrografia italiana a scala 2 milioni e 500 mila. Sono due molto interessanti memorie che disegnano un quadro ampio e lucido dei problemi idrografici della penisola dopo l'unificazione nazionale, che aveva aperto per i suoi fiumi un'epoca nuova di gestione, non più ritagliata - da nord fino alla latitudine laziale e abruzzese - fra vari stati e guidata da politiche idrografiche non concordi. Il loro pregio consiste in parecchi elementi: forniscono per la prima volta una ricostruzione storica delle modificazioni continentali e costiere della idrografia peninsulare avvenute dal medioevo in qua (la prima, presentata al Congresso geografico internazionale di Parigi, si arricchiva di 16 carte storico corografiche, là molto ammirate e lodate, ma oggi introvabili); indicano le vie per l'organizzazione di una soddisfacente cognizione della situazione idrografica nelle diverse regioni italiane e per la creazione di istituzioni e la elaborazione di una legislazione al riguardo; sostengono alcune linee di azione da usare per il controllo delle estreme piene fluviali che erano divenute da un secolo in qua più frequenti (arginature golenali, bacini montani di ritenuta); tratteggiano - per la prima volta globalmente per la penisola - i procedimenti di bonifica, sottolineando le loro funzioni non solo economiche, ma anche igieniche e di equilibrio idrografico. Una buona parte delle iniziative politiche di Baccarini negli anni seguenti, trova in queste due memorie le sue radici.

A questi due caposaldi si potrebbero inoltre aggiungere due memorie che sono meno congiunturali di quanto dicano i titoli e che presentano un notevole valore metodologico per lo studio e la soluzione dei problemi connessi alla grande variabilità stagionale del regime dei fiumi italiani. Precisamente: *Sulle piene dei fiumi nell'autunno dell'anno 1872*, relazione del ministero dei Lavori Pubblici alla Camera dei Deputati, giugno 1873, pp. 49, più 13 quadri statistici e 5 tavole con carte e diagrammi, e *Sull'altezza di piena massima nel Tevere urbano e sui provvedimenti contro le inondazioni, considerazioni e proposte*, in "Il Politecnico" 1875, pp. 649-674 e 702-732, con una carta e vari profili idrometrici.

Quest'ultimo lavoro, che formula l'idea di un deviatore fluviale ad oriente e a sud di Roma, affianca - traducendole in un corposo, eseguibile progetto - le istanze sostenute da Garibaldi per dare disciplina al Tevere urbano e risanare l'Agro romano.

E si potrebbe infine ancora inserire, perché ci porta dalle acque continentali a quelle marine, l'articolo *Gli studi e i lavori talassografici in Italia*, in "Nuova Antologia" vol. LXXI, 1883, pp. 455-461, che dà conto della prima organizzazione degli studi oceanografici sui bacini marini che contornano la penisola e le sue isole, intrapresi in Italia dopo l'Unità, con risultati già rilevanti negli anni '80, e della istituzione nel 1881 di un sistema coordinato di partecipazione alle indagini in cui - cosa che oggi sa quasi di favola - confluivano vari ministeri (Marina, Agricoltura Industria e Commercio, Lavori Pubblici, Pubblica Istruzione) e l'Accademia dei Lincei.

Questa apertura ai problemi del mare consiglia infine di fare posto ai due scritti relativi alla costruzione del porto canale di Ravenna e ai traffici che lo sostenevano, con cui si era iniziata la operosità scientifica di Baccarini: *Ragguaglio storico-tecnico del Porto Canale Corsini dal 1731 al 1868*, in "Giornale del Genio Civile", 1868, pp. 201-227 e 282-297 e una tavola topografica a scala 64 mila, e *Del movimento marittimo commerciale del Porto Corsini o di Ravenna, e di alcune proposte che ne dipendono*, Ravenna 1870, pp. 56. Mi pare utile una chiosa al primo titolo: "ragguaglio" sta per: relazione informativa, precisa, minuziosa, insieme ad un esame critico; "storico-tecnico" significa: che deve muovere da una ricostruzione storica dell'oggetto e deve procedere con scrupolo scientifico. Dunque troviamo già bene espliciti in questi termini del suo primo lavoro edito i criteri che ispirano Baccarini anche come politico. Ma emergono pure nei due scritti, che sono basilari per capire i faticosi inizi del porto di Ravenna, dei singolari legami o richiami alle altre sue direzioni di studio. Cioè in primo luogo al sistema ferroviario che - data la configurazione della penisola - va efficacemente coordinato con i porti. Da qui la richiesta di una linea Ravenna-Firenze e di un'altra per Ferrara e Verona che apra a Ravenna la grande via di val d'Adige. E poi al rapporto fra bonifica e vitalità dello scalo marino, o più in genere vitalità di una fascia costiera bordata da stagni. Qui in particolare il riferimento va al fatto che prima del 1839 il Lamone, facendo irruzione di frequente nella piallassa della Baiona, portava disordine al regime idraulico del porto, e al fatto che invece dopo il 1846 la sua Cassa di colmata ha reso le acque così chiarificate da favorire l'azione animatrice delle piallasse sul porto.

Per il punto *b*) la più ponderosa e di certo la più nota opera di Baccarini, ove egli ha dispiegato con maggior larghezza la sua inclinazione ad una visione storica e insieme la sperimentata cultura scientifica nel campo della disciplina delle acque: *Sul compimento delle opere di bonificazione e sulla definitiva regolazione delle acque nelle Maremme Toscane*, Roma 1873, pp. 237 e tavole 17. Un'opera che tracciò le linee definitive degli assetti bonificatori della Maremma grossetana fino almeno al primo quarto del nostro secolo e che, pronunciando i principi della sua legge più conosciuta del giugno 1882, pone come primo scopo delle bonifiche quello di riportare la salubrità al paese in ogni stagione, e solo come secondo fine quello di rendere la terra coltivabile (cfr. pp. 4 e 187 ss.). Forse una riedizione di quest'opera consiglierà qualche riduzione nella parte relativa alle previsioni finanziarie; ma lo studio del quadro

ambientale e l'esposizione di quei "concetti strategici" e di quegli "svolgimenti tattici" (come li chiama Baccarini a p. 101) che devono governare la formulazione e l'esecuzione dei progetti per ogni singola zona della Maremma, sono da ripubblicare per intero insieme al bellissimo materiale topografico.

A quest'opera credo sia da affiancare il *Parere tecnico amministrativo sulla classificazione delle opere idrauliche di Val di Chiana*, Siena 1886, pp. 17: un articolo che dà modo a Baccarini di indicare (col peso della sua paternità) come l'applicazione della sua legge del giugno '82 deve tenere conto delle ragioni storiche di ogni impresa di bonifica e delle condizioni delle aree a cui si estendono i suoi effetti idraulici e igienici, e non si può risolvere unicamente (come già si veniva verificando) entro ambiti di mero burocratismo.

Per il punto *c*) che lo aveva occupato fino dagli inizi della sua operosità professionale (1860: nella commissione per lo studio di una ferrovia transalpina verso l'Europa renana; 1863 nella commissione per la costruzione della ferrovia Castelbolognese-Ravenna) si potranno scegliere quegli scritti che riflettono la discussione sui progetti per completare o perfezionare la rete ferroviaria nazionale e le polemiche intorno alla prospettiva di un riordino della sua gestione, per trasferirla a mani statali. Su questo tema credo sian da ripubblicare l'*Interpellanza degli onorevoli deputati Baccarini, Farini, Gattelli e Saladini, svolta dal primo, sulle intenzioni del governo intorno al completamento della rete ferroviaria italiana*, estratto da "Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate", 1877, in opuscolo di pp. 41 (è da escludere la risposta del ministro Zanardelli); l'articolo *Le costruzioni ferroviarie in Italia*, in "Rivista Generale delle Ferrovie e dei Lavori Pubblici", 1887, pp. 770-775, 801-806, e 1888, pp. 33-37, 49-52, 65-69, 81-83, da cui fu poi ricavato un opuscolo di pp. 88; l'articolo *La direttissima Roma-Napoli*, nello stesso ebdomadario, 1888 a pp. 129-132, 145-148, 163-167, 185-187, 201-203, 217-220, 233-236, 249-251, 265 (con carta a 500 mila) e 281-282, da cui si ricavò poi un opuscolo di pp. 84; ed anche la premessa da lui firmata al libretto di storia della legislazione e della politica ferroviaria, scritto da Antonio Dornig, *Le ferrovie italiane e il Parlamento*, Roma 1884, pp. 3-22. Scritti, i primi tre soprattutto, che nella impostazione dei problemi economici e corografici lasciano trasparire nitidi echi da Cattaneo. E ove Baccarini dà anche il dovuto spazio a considerazioni litologiche (cosa invece lasciata un po' in ombra negli scritti sulle bonifiche: si veda là dove esamina i progetti di tunnels, come la duplicazione dei Giovi e l'abbassamento, per motivi militari, del Borgallo). A parte il fatto che l'articolo edito fra 1887 e 1888 inquadra anche un chiaro profilo di storia della organizzazione ferroviaria in Italia in uno dei suoi periodi più tesi, cioè gli anni '75-'87, c'è da metter in rilievo che le integrazioni di Baccarini al disegno della rete ferroviaria sono guidate da tre criteri: linee che abbreviano le relazioni fra poli urbani di notevole animazione commerciale, ma congiunti ora da itinerari eccessivamente lunghi; linee nuove in aree vuote di ferrovie e non trascurabili sul piano economico (es. le aree montane delle regioni mediane della penisola); linee di travalico del sistema alpino. È in questa visione che si inquadra poi l'idea (già presente

nella interpellanza del '77 e maturata nell'ultimo scritto del 1888) di una Roma-Napoli "direttissima", da aprire lungo un tracciato litoraneo, a cui bisognerà fare seguire una linea costiera lungo la riviera occidentale della penisola bruzia, fino allo stretto di Messina.

Una scelta come quella che ho delineato, da cui la personalità di Baccarini potrebbe uscire meglio lumeggiata e definita nel rapporto fra scienza e politica, si può contenere, secondo me, in un volume di non più di seicento pagine.

da: M.M. Plazzi, A. Varni (a cura di), *Alfredo Baccarini. Il liberalismo romagnolo alla prova*, ERBA, Bologna, Il Nove, 1993, pp. 57-61.