



Mauro Pennacchio,
La meccanica viabilità'. La ferrovia nella storia del lago d'Iseo e della Valcamonica,
 2006



La nostra storia si divide in due parti. Nella prima si cerca di dipanare le fila di un dibattito estremamente vivace e polemico. Si ha la possibilità di cogliere le strategie di comunità e di personaggi che, spesso, divergevano in maniera sostanziale. Si trattava di divergenze originate da diverse visioni dello sviluppo infrastrutturale e basate su interessi che confliggevano. Questa prima fase assume rilevanza anche per un altro motivo. Nella polifonia costituita da libelli, articoli, deliberazioni e altro ancora, è dato di cogliere una sorta di biografia collettiva.

Spesso, infatti, nelle prese di posizione di corpi morali, o di politici ed intellettuali, circolava la stessa preoccupazione. Le scelte e le proposte si radicavano nella visione della storia della Valcamonica e del Lago d'Iseo. Storia intesa quale guida per le scelte future. Storia letta, a volte, con ottiche diverse o divergenti. Da parte di Zanardelli, ad esempio, lo spirito patriottico e veterorisorgimentale, che celebrava l'acquisizione della valle al Bresciano, serviva a rivendicare una ferrovia camuna che legasse la valle dell'Oglio al capoluogo, in opposizione alle velleità bergamasche. Ma non mancano annotazioni più minute, ad opera di vari interlocutori, che testimoniano la conoscenza delle condizioni economiche locali e dei bisogni da esse espressi.

Zanardelli, grande interprete della politica liberale, ebbe un ruolo fondamentale nelle vicende ferroviarie locali, come del resto in quelle nazionali.

L'assunzione del dicastero dei Lavori Pubblici nel 1876 coincise con il dibattito sulle

concessioni ferroviarie. Quello stesso anno il parlamento si occupò anche della ferrovia Parma-Brescia-Iseo. La ferrovia, con la sua valenza modernizzatrice si collocava, nella strategia zanardelliana, accanto all'opera di emarginazione dei *clericali*, nel complesso di un'azione politica tesa a costituire i capisaldi di un'egemonia progressista sulla società bresciana. Ciò apparve in luce meridiana nello scontro che accompagnò la gestazione della Brescia-Iseo. Si ebbe occasione, allora, di verificare la profondità delle divergenze, che si collocavano anche su un piano di radicale dissenso intorno alla visione delle sorti delle nostre contrade. Si tratta di quanto la storiografia locale ha ampiamente messo in luce e che si potrebbe così sintetizzare: i liberali zanardelliani per la ferrovia e i cattolici per il tram. Allargando lo sguardo alla ferrovia camuna le asprezze politiche, ancorché non scomparse, appaiono molto stemperate. Se lo scontro sulle ipotesi ferroviarie era stato aspro, in particolare attorno alla Brescia-Iseo, è dato di osservare un clima più disteso quando si poneva il problema della viabilità valligiana. I tempi erano indubbiamente evoluti. Talune posizioni filo tranviarie trovavano difficoltà ad accendere gli animi e a predisporre a crociate di sorta. Anzi, in vari momenti si verificavano convergenze significative tra cattolici e zanardelliani, tanto che un sodale dello Zanardelli ebbe ad esecrare, nel 1897, che i *preti* avessero addirittura invitato a votare per il candidato liberale della Valcamonica, proprio in coincidenza di un importante snodo del dibattito sulla ferrovia camuna. Dava i suoi frutti la lezione pragmatica di Giuseppe Tovini.