

# NORD

## LA FERROVIA DEL SEBINO



# NORD LA FERROVIA DEL SEBINO



10 KM



1874-1876



1966

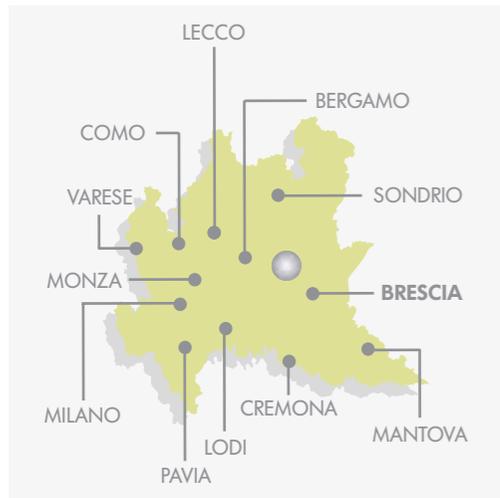


2014

## LA LINEA

### LOMBARDIA

#### PALAZZOLO SULL'OGLIO- PARATICO SARNICO



Una linea unica con un sistema di trasporto merci combinato treno e chiatte. La costruzione della linea ferroviaria Palazzolo sull'Oglio-Paratico Sarnico fu avviata nel 1874 e completata nel 1876 dalla Società per le Ferrovie dell'Alta Italia. Essa serviva soprattutto per il collegamento delle industrie siderurgiche del lago di Iseo con la direttrice Milano-Venezia e per il trasporto del calcare dalle cave del Sebino bresciano al cementificio di Palazzolo, prima fabbrica sorta in Italia per la produzione di calce idraulica. Il treno sostituiva il trasporto per acqua sul canale Fusia utilizzato fino ad allora. La linea si stacca a Palazzolo dalla linea Brescia-Bergamo, connessa a sua volta a Rovato con la Milano-Venezia, per dirigersi verso nord, percorrendo la valle dell'Oglio. Essa raggiunge il lago di Iseo nel comune di Paratico, lungo il confine con quello di Sarnico, da cui la doppia denominazione della stazione capolinea. La concessione definitiva all'esercizio venne data nel 1880 alla Società Anonima per la ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo. Nel 1911 la ferrovia venne riscattata dalle Ferrovie dello Stato che proseguirono il servizio di trasporto merci e passeggeri. Quest'ultimo, sempre secondario rispetto a quello delle merci venne soppresso nel 1966 mentre il traffico merci proseguì invece fino al 1998. Nel frattempo avevano cominciato a circolare sulla linea treni turistici, un servizio che la Fondazione FS ha ripreso dal 2014.

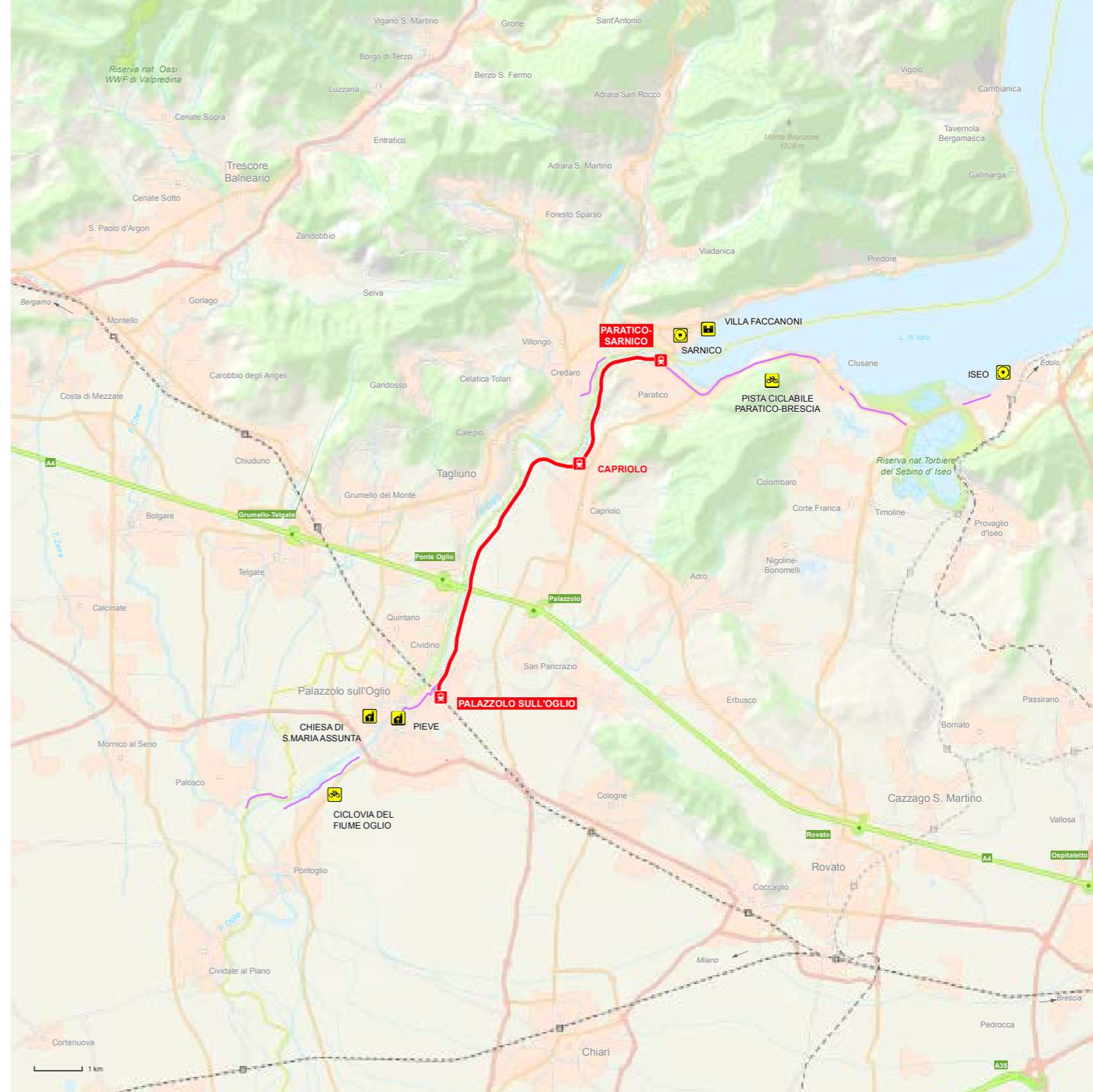
PALAZZOLO SULL'OGLIO

KM 0,0

PARATICO SARNICO

KM 10

CAPRIOLO



### IL TERRITORIO

La linea ha inizio a Palazzolo sull'Oglio e dopo 9,7 km termina in corrispondenza del magazzino merci della stazione di Paratico, circa 500 m prima dell'imbarcadere nella frazione di Rivatica. Poco dopo la partenza da Palazzolo è possibile osservare sulla sinistra i resti del raccordo con l'Italcementi, utilizzato un tempo per il carico e scarico merci all'interno delle fornaci. Da qui la linea si snoda nel Parco Regionale del Fiume Oglio affiancata dal canale Fusia sulla sinistra e dalle prime colline della Franciacorta sulla destra.

Dopo aver sottopassato l'autostrada Milano Venezia si passa dalla stazione di Capriolo, il cui fabbricato è stato demolito negli anni '70, per poi entrare nel territorio di Paratico con due ponti che attraversano, prima in un senso e poi nell'altro, il canale Fusia e giungere al magazzino merci della stazione di Paratico.

Il tratto finale fino all'imbarcadere è stato infatti trasformato in una piacevole greenway dove si possono ancora osservare non solo tratti di binari inclusi nella pavimentazione ma anche la piattaforma girevole, un tempo utilizzata per l'inversione di marcia delle locomotive a vapore, e i due pontili necessari al trasbordo dei carri ferroviari sulle chiatte.

Le otto chiatte un tempo presenti venivano agganciate al pontile, tramite un complicato sistema di funi, e consentivano di trasportare ciascuna fino a quattro carri a due assi fino all'imbarcadere di Lovere, dopo un viaggio di circa due ore e mezza.

#### CENTRI DI INTERESSE

##### SARNICO

Sulla sponda opposta del fiume Oglio rispetto alla stazione terminale della linea ferroviaria, si trova il paese di Sarnico, porta di accesso al lago e quindi alla valle Camonica. Il centro storico, estremamente compatto, si sviluppa a semicerchio attorno alla chiesa di San Paolo. A Sarnico è possibile ammirare un originale nucleo di costruzioni Liberty a firma dell'architetto milanese Giuseppe Sommaruga che, ad inizio '900, nel piccolo centro lacustre sviluppò un rapporto fiduciario con la famiglia degli imprenditori edili Faccanoni. La famiglia gli affidò la trasformazione di una vecchia filanda in una villa liberty (ora Villa Passeri), la costruzione del locale asilo infantile e del mausoleo di famiglia, la realizzazione di diverse ville: Villa Giuseppe Faccanoni, Villa Surre e un'altra Villa Faccanoni, quest'ultima posta fuori dall'abitato, sulla riva del lago.



**APPROFONDIMENTO****LA FRANCIACORTA**

La linea lambisce il territorio della Franciacorta, un'area collinare di circa 200 kmq che comprende 19 comuni della provincia di Brescia, delimitata a nord dalle sponde del lago di Iseo e dalle ultime propaggini delle Alpi retiche, ad ovest dal fiume Oglio.

L'origine morenica di queste colline dona ai terreni una straordinaria ricchezza minerale che costituisce l'elemento distintivo di una viticoltura di qualità; per questo la coltivazione della vite è stata una costante della Franciacorta fin dall'epoca romana.

In quest'area dal periodo tardo-antico fino al pieno medioevo, sono cresciuti i vigneti soprattutto grazie alla presenza di grandi ordini monastici. Ancora oggi filari di viti, colline, borghi, castelli e ville disegnano il territorio di produzione del famoso Franciacorta DOCG prodotto in diverse tipologie di sapore Franciacorta, Franciacorta Satèn e Franciacorta Rosé. In funzione del quantitativo di liqueur di dosage inserito durante la sboccatura si distinguono invece i sapori: Pas Dosé, Extra Brut, Brut, Extra Dry, Dry, Sec e Demisec.

Le 115 cantine associate al Consorzio coltivano 2.902 ettari vitati Franciacorta DOCG e 327 ettari vitati Curtefranca DOC bianco e rosso.

Il paesaggio e i monumenti della Franciacorta possono essere scoperti anche percorrendo uno dei numerosi itinerari ciclabili.





#### PRODOTTI TIPICI E OPERE D'ARTE

##### **I TESORI DEL LAGO D'ISEO**

Le condizioni climatiche dei laghi lombardi permettono la coltivazione dell'ulivo, con la produzione dell'Olio extravergine d'oliva Laghi Lombardi (DOP); qui individuato dalla sottodenominazione Sebino. Il lago mette a disposizione altri prodotti pregiati quali la sardina essiccata del lago d'Iseo ed il salame di Montisola, salame prodotto con carni nobili del maiale, tagliato a coltello e affumicato con legno d'olivo.

##### **TRENI SULLE CHIATTE**

Il trasporto su acqua dei vagoni ferroviari ha visto il suo massimo sviluppo sui laghi del nord Italia nel periodo fra le due guerre mondiali, venendo poi progressivamente sostituito da quello su gomma. Sul lago d'Iseo il sistema prese avvio nel 1906 e rimase in esercizio fino al 1998, ultimo sopravvissuto a livello europeo.

I pontili articolati per il carico sulle chiatte erano due e servivano a caricare fino a 24 carri sulle 8 chiatte. Esse erano poi trasportate da un rimorchiatore fino a Lovere con un viaggio di circa 2 ore e mezza. Grazie a questo utilizzo la linea è stata mantenuta in esercizio fino al 1998 consentendo oggi il suo riutilizzo per i treni turistici.