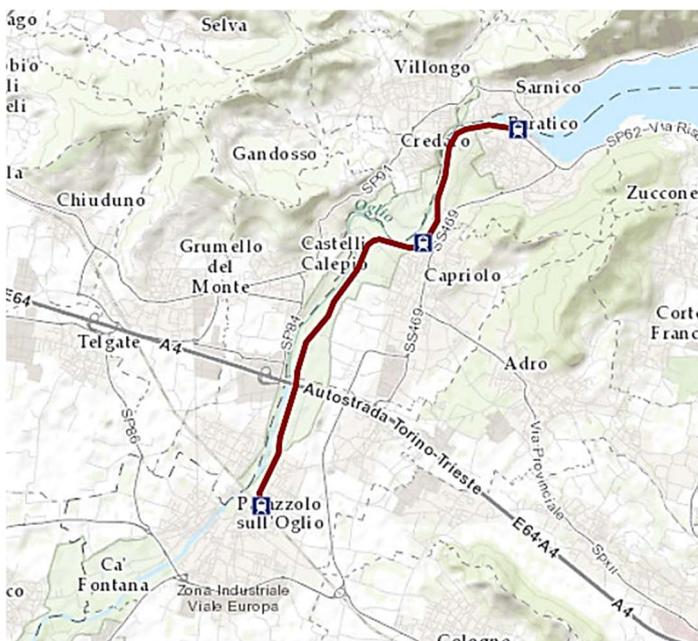


La Ferrovia Palazzolo-Paratico

Mario Bonacina

Il progetto e la costruzione

Il concepimento della linea fu dovuto all'interesse congiunto di diverse società che operavano sul Sebino, come lo stabilimento siderurgico di Castro e la Società Italiana dei cementi e delle calci idrauliche, ad avere delle linee ferroviarie che unissero il lago alla Milano-Venezia. Giovanni Andrea Gregorini, proprietario dello stabilimento loverese, produsse un opuscolo in cui confrontava le due ipotesi ferroviarie che andavano per la maggiore: la **Iseo-Coccaglio** e la **Sarnico-Palazzolo sull'Oglio**. Le sue conclusioni vertevano favorevolmente verso quest'ultimo progetto, in grado di poter servire sia la provincia di Bergamo sia quella di Brescia.



Le discussioni relative alla costruzione della Treviglio-Coccaglio, che avrebbe permesso il collegamento ferroviario diretto fra Brescia e Milano, convinsero i comuni potenzialmente interessati e alcuni notabili bergamaschi a costituire un comitato che in alternativa proponesse una linea diretta tra Palazzolo sull'Oglio e Treviglio, la quale avrebbe potuto essere prolungata fino a Sarnico costituendo il desiderato raccordo con il lago. La Società per le Ferrovie dell'Alta Italia (SFAI), a cui spettava il compito di costruire la linea diretta, sembrò essere piuttosto favorevole al progetto bergamasco. Tuttavia l'opposizione di Giuseppe Zanardelli e del notabilato bresciano, ebbero effetti presso il Ministero dei lavori pubblici: il 10 gennaio 1873 il dicastero emanò un decreto che imponeva alla SFAI l'«adempimento dei suoi obblighi secondo gli originali disposti», in altre

parole la costruzione di una nuova tratta ferroviaria diretta tra Treviglio e Brescia. Tuttavia la costituzione del comitato non fu vana, perché tra i suoi membri si costituì una società, la Gregorini-Cicogna & Mazzuchelli, che ottenne la concessione per costruire la Palazzolo-Paratico.

La società concessionaria ottenne finanziamenti da parte di tutti i paesi interessati dal tronco ferroviario e iniziò i lavori nel maggio 1874.

La costruzione fu organizzata in tre lotti:

Lotto 1 - Dalla frazione di Rivalta di Paratico, dove sarebbe stato ubicato l'imbarcadero, fino al confine con Capriolo;
 Lotto 2 - Costruzione sul territorio di Capriolo, Lotto 3 - Dalla stazione di Palazzolo sull'Oglio fino al confine con Capriolo.

Vi furono alcuni ritardi nell'andamento dei lavori, dovuti principalmente a contrasti con l'ente gestore della roggia Fusia, la quale era diretta concorrente per i traffici dal Lago d'Iseo a Palazzolo. Nonostante questi ritardi, due anni dopo la linea era quasi completa: fu quindi autorizzato l'esercizio provvisorio. L'inaugurazione avvenne il **31 agosto 1876**.



Stazione di Paratico-Sarnico (BG)

Stando agli accordi, l'esercizio del trasporto di passeggeri e merci sarebbe stato competenza della Società per le Ferrovie dell'Alta Italia. Nonostante il successo raggiunto, la società concessionaria non fu in grado di far fronte agli impegni finanziari derivanti dai ritardi e per l'esecuzione delle opere necessarie all'ottenimento della concessione definitiva. Si dovette costituire una nuova società, la Società Anonima per la ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo, che nel 1879 rilevò la proprietà della linea.

Fu questa impresa che completò i lavori di costruzione ottenendo la concessione per l'esercizio definitivo nel 1880.



Stazione di Palazzolo sull' Oglio (BS)

La gestione diretta delle Ferrovie dello Stato

Nel 1911 la Società Anonima fu posta in liquidazione, la linea fu riscattata dallo Stato italiano e la gestione passò completamente alle Ferrovie dello Stato.

La ferrovia aveva il suo punto di forza nel movimento di merci dallo stabilimento di Lovere e dalla Italcementi di Pilzone. Il traffico passeggeri era principalmente costituito dai pendolari che si dirigevano verso le fabbriche delle città lombarde.

Fino al 1943, lo scalo di Palazzolo sull'Oglio era il più trafficato della provincia dopo quello del capoluogo.

Durante la seconda guerra mondiale, la ferrovia subì diversi bombardamenti che danneggiarono ponti, fabbricati e persino le chiatte usate nell'imbarcadero.

A seguito di un Decreto del Ministero dei Trasporti, il 30 giugno 1966 le Ferrovie dello Stato decisero di sospendere il traffico passeggeri.

La linea non fu smantellata, perché rimase utilizzata per il traffico merci.

Negli anni settanta si demolì il fabbricato viaggiatori della stazione di Capriolo, mentre i caselli ferroviari persero la loro funzione: è in quel periodo che ai convogli fu imposta la marcia a vista.

Dal 1994, l'Associazione FBS - Ferrovia del Basso Sebino, ora appartenente al Gruppo FTI -



Chiatte per il trasporto dei vagoni merce da Lovere verso la linea ferroviaria.

Ferrovie Turistiche Italiane gestisce il traffico passeggeri festivo durante la primavera e nei mesi di settembre e ottobre, grazie ad un accordo con le Ferrovie dello Stato.

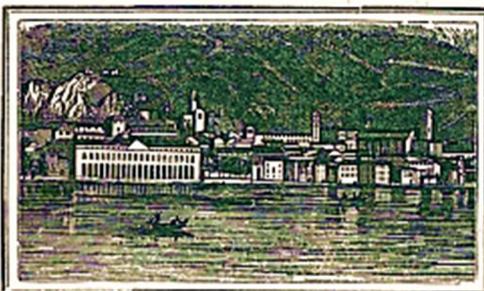
L'imbarcadero posto al termine della linea in riva al Lago d'Iseo fu impiegato fino al 31 gennaio 1998 per caricare e scaricare i carri ferroviari sulle chiatte destinate allo stabilimento di Lovere.

Quello della ferrovia Palazzolo-Paratico era l'ultimo caso di servizio di trasporto combinato merci tramite treno e chiatte in Europa.

Documenti e bolli postali

COLLEGIO COMUNALE DI LOVERE - PROVINCIA DI BERGAMO

Convittori 300 dalle varie provincie dell'Italia superiore, divisi in sezioni separate, con quattro Vice-rettori. Pensione L. 450 compresi tutti i libri, tasse scolastiche, lavatura, stiratura, rattoppatura delle scarpe e degli abiti, medico, teatro, ecc.



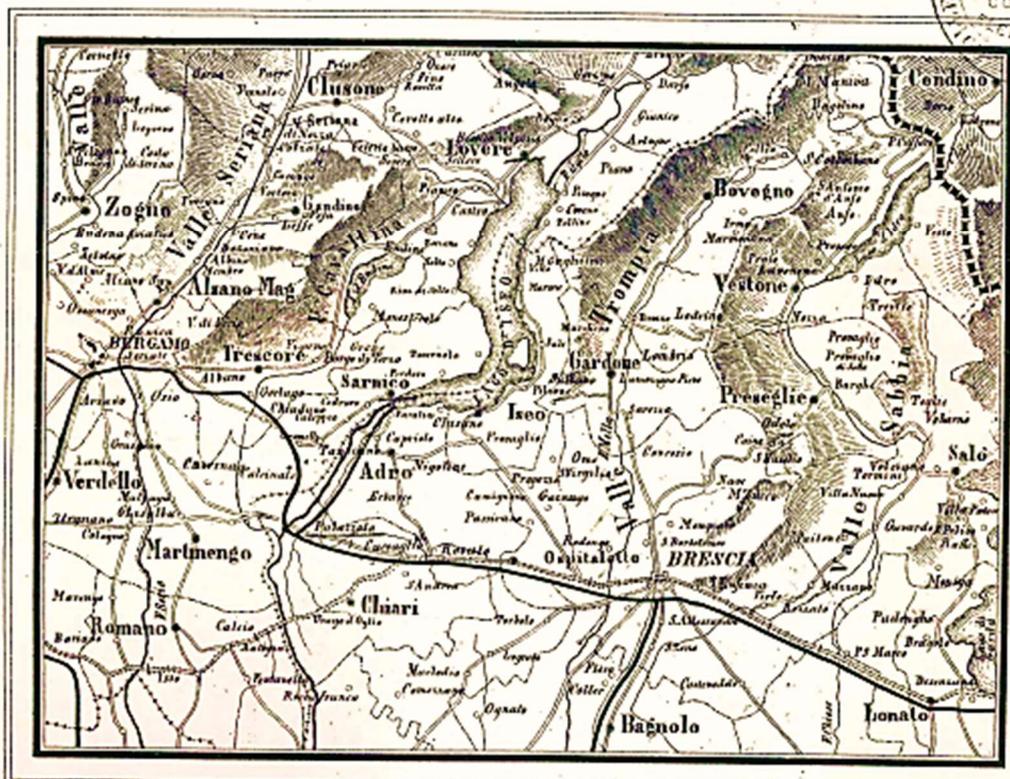
Scuole elementari, commerciali, tecniche e ginnasiali pareggiate alle regie, sussidiate dal Governo, con 22 insegnanti patentati, istruzione religiosa, ginnastica, galateo e scuole gratuite di belle arti, fondazione del benemerito conte Luigi Tadini.

CIRCOLARE

L'Amministrazione di questo Collegio ha più volte annunciato ed asserito che si stava compiendo il tronco ferroviario Palazzolo-Sarnico, il quale tronco deve congiungere la linea Milano-Venezia coi battelli a vapore della Società Loverese. Questa Amministrazione, avendo saputo essersi diffusa la falsa voce che per imprevedute circostanze quest'opera tanto desiderata fosse stata sospesa, crede necessario d'annunciare che i lavori alacramente continuano, onde nel prossimo luglio il suddetto tronco verrà inaugurato. In tal modo la corrispondenza della Lombardia con Lovere verrà regolata come alla seguente Carta topografica.

in Via - palazzolo il 21 agosto 1876 -

Bergamo, 1876 - Tip. Frat. Bolli.



Milano, lit. F. Tassi

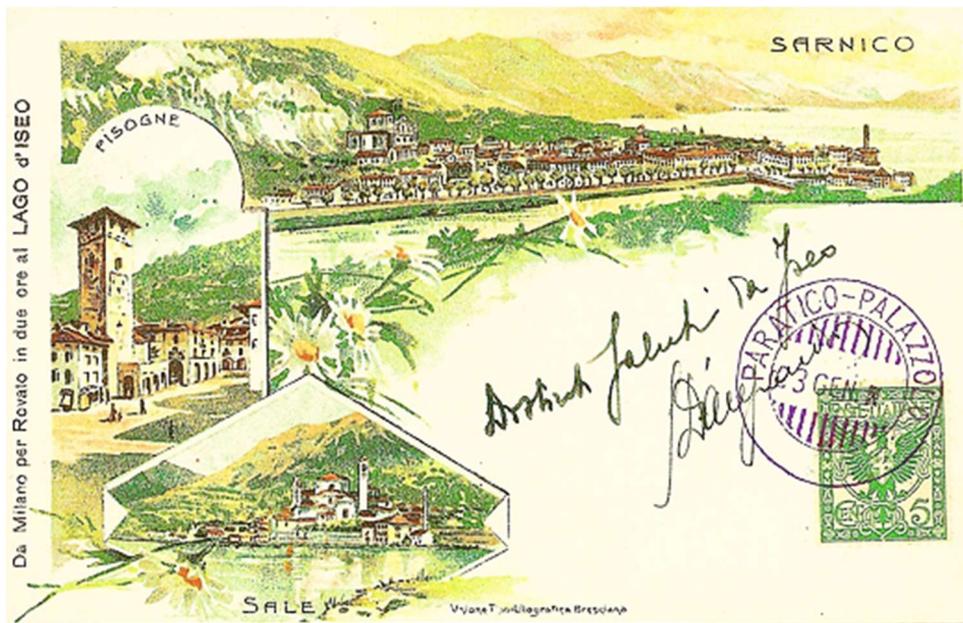
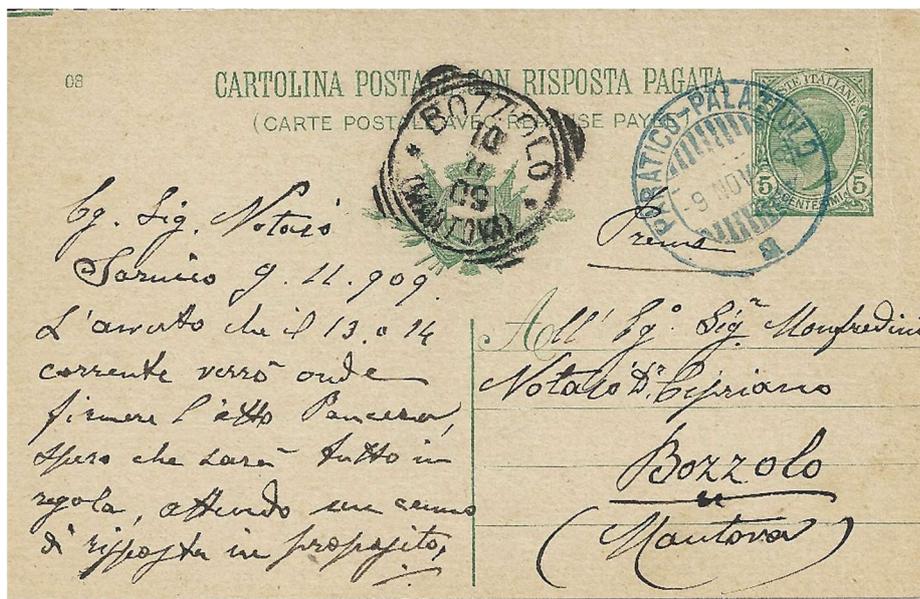
Sulla linea ferroviaria (Sarnico) – Paratico – Palazzolo, vennero dati in dotazione al messaggere dei regolari guller annullatori della corrispondenza. Se ne conoscono di due tipologie, uno, il più antico, utilizzato a partire dagli anni novanta dell'800, è il bollo a doppio cerchio "annullo a corona" con lunette barrate (10 barrette).

Il nome della linea per esteso in tondo con rosetta equidistante posta nel lato inferiore. In genere il colore utilizzato per questo annullo è il color azzurro spento, più raramente di colore viola.



9.11.1909

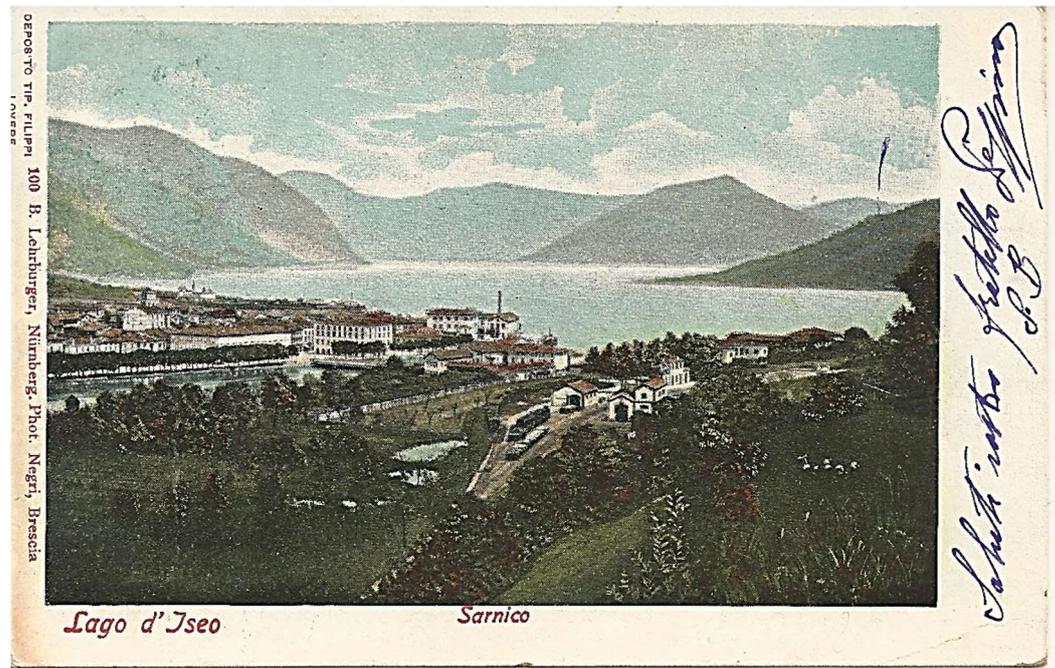
Cartolina da Sarnico a Bozzolo (MN), inviata a mezzo del treno "PARATICO-PALAZZOLO". Annullo doppio cerchio a corona di colore azzurro del I tipo. (Collezione MEB)



23.1.1906

Cartolina da Iseo a Bergamo, impostata a Sarnico ed inviata a mezzo del treno "PARATICO-PALAZZOLO". Annullo doppio cerchio a corona di colore viola, I tipo (Ex Collezione Donati)

Il secondo tipo, invece, venne adottato tra il 1910 e il 1911, cambiando radicalmente il formato e la tipologia. Bollo datario a cerchio semplice con lunette bianche, in tondo, per esteso il nome della linea, "TRENO PARATICO PALAZZOLO" con stella equidistante posta nel lato inferiore. Dimensioni del bollo pari a mm 28 di diametro, di colore nero. Sino ad ora non si conoscono bolli con la dicitura inversa "TRENO PALAZZOLO PARATICO"



6.2.1913

Cartolina da Sarnico a Pieve Porto Morone, (PV), inviata a mezzo del "TRENO PARATICO-PALAZZOLO". Bollo del secondo tipo di colore nero .

Veduta della Stazione di Sarnico- Paratico



29.9.1922 - Cartolina da Sarnico a Bologna, inviata a mezzo del "TRENO PARATICO-PALAZZOLO". Bollo del secondo tipo di colore nero