

Regione Lombardia

Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile



FERROVIENORD
FNMGROUP



NORD_ING
FNMGROUP

CODICE
COMMESSA

K 1 4 A

LIVELLO
PROGETTAZIONE

D

D.P.R.
207/10

e

PROGRESSIVO
ELABORATO

0 0 4

CATEGORIA
OPERA

I A

NUMERO
OPERA

0 2

REVISIONE

R 0

SCALA

=

INTERVENTI PER LA SICUREZZA FERROVIE ISOLATE
LINEA BRESCIA-ISEO-EDOLO SOSTITUZIONE SISTEMA DI SICUREZZA ATTUALE CON ACC_M
Progetto Definitivo

OPERE DI ADEGUAMENTO FABBRICATI VIAGGIATORI
RELAZIONE STORICO ARTISTICA
Sale Marasino

Revisioni		Data	Descrizione	Redatto	Controllato
	3		-		
	2		-		
	1		-		
	0	Giu. '23	PRIMA EMISSIONE		

NORD_ING

NORD_ING Srl
IL DIRETTORE TECNICO
Ing. Luca Erba

FERROVIENORD

FERROVIENORD S.p.A.
DIREZIONE SVILUPPO INFRASTRUTTURA
IL DIRETTORE
Ing. Andrea Lucia Passarelli

Progettista



Collaborazione

ARCADIA PROGETTI s.r.l.
SOCIETÀ D'INGEGNERIA E ARCHITETTURA
Via Pieve, 55 - 25040 CAMBATE CAMUNO (BS)
P.IVA: 03784410981
IL DIRETTORE TECNICO
Arch. Ruggero Bontempi

REDATTO

CONTROLLATO

APPROVATO

DATA

CODICE ARCHIVIO COLLABORATORE

AGG.

SOMMARIO

1	INTRODUZIONE: LA LINEA FERROVIARIA ISEO-EDOLO	3
2	IL FABBRICATO VIAGGIATORI DI SALE MARASINO	12

1 INTRODUZIONE: LA LINEA FERROVIARIA ISEO- EDOLO

Già dal 1859 era sentita l'esigenza di collegare le terre del Lago d'Iseo alla ferrovia Milano-Venezia: in quell'anno infatti, l'ingegnere Angelo Felino Luè propose la costruzione di una ferrovia a trazione equina per collegare Brescia a Iseo.

Questa esigenza sembrò concretizzarsi solo agli inizi degli anni Settanta del XIX secolo, per quanto riguarda con la costruzione della Treviglio-Coccaglio, che SFAI si era impegnata a realizzare durante la stesura della Convenzione del 1865. I progetti valutati allo scopo erano due: la Iseo-Coccaglio e la Coccaglio-Chiari-Orzinuovi-Soncino-Soresina.

Il municipio di Brescia, che era stato tra gli aderenti della petizione per la Treviglio-Coccaglio, il 10 agosto fece presentare un progetto alternativo alla Iseo-Coccaglio: la ferrovia a scartamento ridotto Brescia-Iseo. Lo studio, sviluppato dall'ingegner Ravelli, prevedeva di ridurre al minimo i costi dell'infrastruttura, affiancandola a strade già esistenti. Il progetto venne bocciato nei mesi successivi, ma mise in mostra l'esistenza di un interesse alla costruzione di una ferrovia che collegasse Brescia al Sebino. Iniziò un dibattito fra i fautori del collegamento a Coccaglio e di quello a Brescia che ebbe fine nella seconda metà del 1873 quando fu rilasciata la concessione per la costruzione della ferrovia Palazzolo-Paratico.

Negli anni successivi, tuttavia, Iseo e Gabriele Rosa, un notevole di quella cittadina con diverse influenze a Roma, tentarono in ogni occasione pubblica di proporre la Iseo-Coccaglio o in alternativa la Iseo-Rovato.

Agli inizi del febbraio 1874, la Deputazione provinciale di Brescia approvò la costituzione di una commissione che si occupasse dello studio di nuove linee ferroviarie, in modo particolare la Brescia-Iseo. L'anno successivo, la provincia stanziò dei contributi per la costruzione di tre linee: la Brescia-Iseo, la Brescia-Parma e la Brescia Salò-Trento.

La strada ferrata che congiungeva Brescia a Iseo fu completata nel 1885 dalla Società Nazionale, ma le vicissitudini del tratto fino ad Edolo furono più travagliate. Originariamente la linea era composta da due tratte distinte e solo nel 1908, con la presa in carico del tronco Brescia Iseo da parte della società SNFT, le due linee furono unificate in un solo esercizio. Il piano di costruzione era diviso in tre tronchi (Iseo-Pisogne, Pisogne-Breno, Breno-Edolo).

La convenzione con la Provincia di Brescia venne stipulata il 27 giugno 1904. Il piano operativo di costruzione, proposto dal Conti-Vecchi, venne interamente ripreso negli accordi col Ministero del lavoro e con l'Amministrazione provinciale di Brescia, approvati con R.D. 8 dicembre 1904. Essi prevedevano la costruzione e l'apertura dei tre tronchi in successione: 1. la Iseo-Pisogne, 2. la Pisogne-Breno, 3. la Breno-Edolo. Gli studi per il progetto definitivo furono iniziati nell'agosto del 1904. L'apertura all'esercizio del tratto Iseo-Pisogne avvenne l'8 luglio 1907, quella del tratto Pisogne-Breno il 31 dicembre 1908 mentre la Breno-Edolo fu inaugurata il 4 luglio 1909. La linea fu costruita sotto la direzione di Conti-Vecchi.

La nuova possibilità di un passaggio diretto dalle linee delle Ferrovie dello stato a Rovato per raggiungere l'alta Valle Camonica, fu opportunamente sfruttato dai convogli militari durante la prima guerra mondiale. Molti treni raggiunsero così le truppe italiane attestate sull'Adamello, il Tonale e le Giudicarie. I trasporti venivano effettuati o con treni speciali, o con l'accodamento di vetture e carri ai treni ordinari, o con treni merci ordinari e facoltativi. A guerra inoltrata furono istituite apposite tradotte giornaliere e periodiche ed anche per il trasporto dei feriti, nel caso di azioni belliche importanti, fu attrezzato un treno completo.

A differenza della prima guerra mondiale, il secondo conflitto colpì il Sebino e la Valle Camonica arrecando lutti e distruzioni. La guerra accentuò i problemi della ferrovia camuna. Innanzitutto vi furono i danni recati

alle strutture e al materiale rotabile. La ricostruzione postbellica avrebbe potuto costituire l'occasione per rendere il servizio adeguato alle esigenze degli utenti.

Fu grazie all'approvazione da parte del Parlamento del Regno della Legge 29 luglio 1879, n. 5002, che il progetto della ferrovia Brescia-Iseo poté essere realizzato. La legge prevedeva la suddivisione della rete ferroviaria in categorie; la linea fu inserita all'interno delle linee di quarta categoria ed unita al progetto della Parma-Brescia, per via della sua breve lunghezza.

La costruzione della Brescia-Iseo rimase di competenza della Provincia di Brescia che li suddivise in quattro lotti:

- Brescia-Mandolossa;
- Mandolossa-Provaglio;
- Provaglio-Iseo
- abitato di Iseo.

I lavori cominciarono l'anno successivo nel tratto da Iseo a Provaglio e a gennaio del 1883 su quelli restanti. La linea ferroviaria Iseo/Edolo fu progettata e costruita sotto la direzione dell'ingegner Luigi Conti Vecchi che progetterà anche la ferrovia Belluno/Cadore.

La linea ferroviaria Brescia/Iseo fu inaugurata il 21 giugno 1885. Nel 1888 si conclusero i lavori per collegare la stazione di Iseo al porto.

La restante parte della linea venne costruita successivamente: bisogna attendere l'8 luglio 1907 per il primo tronco Iseo/Pisogne, il 31 dicembre 1907 per il tronco Pisogne/Breno e fino al 4 luglio 1909 per terminare la linea fino a Edolo.

Successivamente si realizzarono anche il tratto Rovato/Bornato/Iseo, inaugurato il 3 settembre 1911, e alla fine dello stesso anno il tratto Paderno/Bornato.

La linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo, lunga circa 101 chilometri, nacque come prolungamento verso le Prealpi Lombarde di una ferrovia che attraversava la Pianura Padana: nel 1879 la linea Parma-Piadena-Brescia-Iseo venne infatti inserita nel gruppo di linee previste a scartamento ordinario, direttamente finanziata dal giovane Stato unitario.

In particolare, la tratta ferroviaria che avrebbe collegato Brescia alla città lacustre era spinta e sostenuta dall'Onorevole Giuseppe Zanardelli, personaggio di spicco della politica italiana di fine Ottocento. La linea fu aperta il 30 maggio 1885 e inaugurata solennemente il 21 giugno. Nel 1888 si conclusero i lavori per collegare la stazione di Iseo al porto. Contemporaneamente cresceva l'interesse per un prolungamento della stessa fino alla Val Camonica, fortemente voluta dagli abitanti ma anche per la sua posizione strategica (vista la vicinanza di Edolo con il confine dell'Impero Asburgico).

La subconcessione fu affidata alla Società Nazionale Ferrovie e Tranvie SNFT e i lavori iniziarono nel 1905. Il 4 luglio 1909 segna la tanto attesa inaugurazione della ferrovia camuna.

La costruzione dei fabbricati della linea ferroviaria da Brescia Iseo fu opera della RA (Rete Adriatica), successivamente da Iseo a Edolo e la Iseo/Rovato dalla S.N.F.T. (Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie). La linea ferroviaria è dotata di trentuno stazioni e fermate funzionanti. Ad esse si aggiungono tre impianti posti lungo la diramazione Bornato-Rovato (Cazzago, Rovato Città e Rovato Borgo) e quattro fermate senza traffico passeggeri (Artogne-Gianico, Erbanno-Angone, Mandolossa, Niardo-Losine).



Immagine 1 – Linea Brescia/Iseo/Edolo

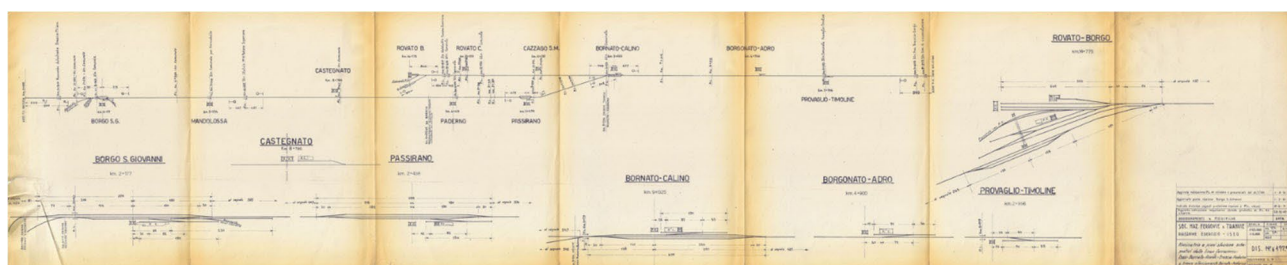


Immagine 2 – Piano stazioni Brescia/Iseo, 1951, Archivio storico SNFT

Oggi la linea ferroviaria Brescia/Iseo/Edolo è gestita da Ferrovienord che le ha distinte in tre categorie: stazioni principali, stazioni secondarie e fermate. La vecchia stazione di Iseo-Porto è ricompresa nell'area del deposito locomotive iseano, mentre il fabbricato viene utilizzato da CRAL.

Le strutture dei fabbricati viaggiatori si presentano in cinque diverse forme stilistiche, che rispecchiano le esigenze di traffico che esse avrebbero dovuto soddisfare originariamente. Non vi è quindi corrispondenza fra la capacità ricettiva dell'edificio e l'attuale classificazione.

Le facciate dei fabbricati viaggiatori furono pensate secondo i canoni estetici del momento, definiti a seguito di un ampio dibattito circa l'organizzazione funzionale di tali edifici, ma anche sull'abbellimento decorativo di questi. Le stazioni ferroviarie della Brescia/Iseo//Edolo sono il frutto di una progettazione effettuata sulla base di modelli progettuali già adottati in altre realtà, i cui schemi avevano trovato ampia diffusione in pubblicazioni specialistiche di album contenenti i disegni dei tipi di fabbricati ferroviari, presentandoli in ogni sua parte¹.

Per quanto riguarda i fabbricati viaggiatori dei centri minori, i manuali grafici e i testi delle scuole di ingegneria, hanno in comune oltre alla sobrietà formale, dovuta ad una economia stringata, la medesima tipologia del fabbricato caratterizzata da un corpo di fabbrica in muratura a pianta rettangolare con due piani fuori terra: il piano terra per i locali a servizio dei viaggiatori e il primo per l'alloggio del capo stazione o di altro personale della rete ferroviaria.

L'edificio tipo è in muratura intonacata, simmetrico nelle aperture e suddiviso orizzontalmente da una fascia marca piano, messa in evidenza dall'utilizzo di colori diversi, arancio/mattone e bianco/giallo. Il tetto è quattro falde, in legno, ricoperto da tegole. Normalmente sotto al tetto vi è una fila di listelli in legno o lamiera. L'edificio è pensato per poter essere ampliato o modificato.

¹ Si fa riferimento all'elenco delle tavole componenti la raccolta dei tipi per fabbricati ferroviari redatti dalla Direzione Tecnica Governativa di Caltanissetta (1883), dove si trovano tre categorie di casa cantoniera e sei modelli di fabbricato viaggiatori, e alle schede grafiche prodotte dalla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali Esercizio della Rete Adriatica, stampato in Ancona (1890). (Burlotti)

R. CORPO DEL GENIO CIVILE
DIREZIONE TECNICA GOV. DELLE FERROVIE SICULE

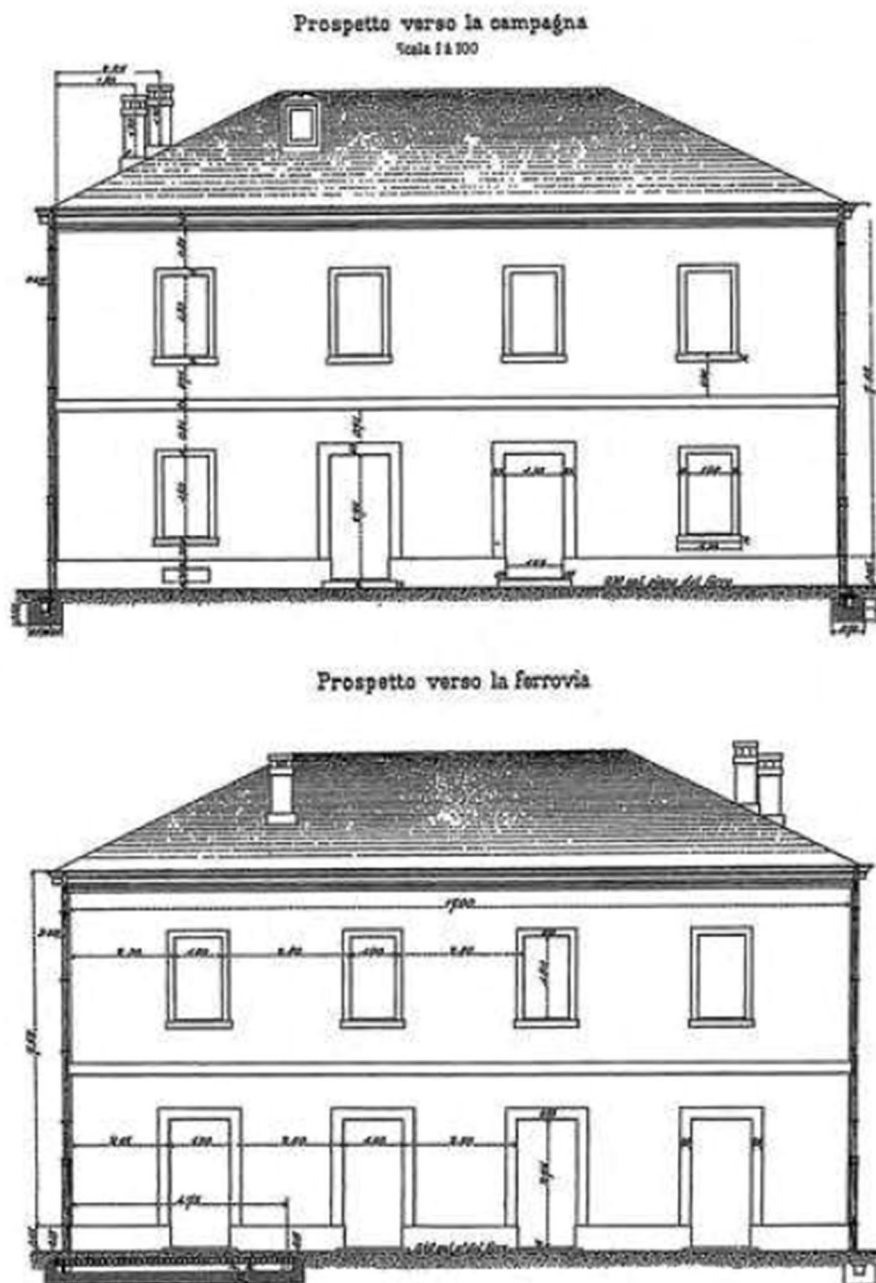


Immagine 3 – Fabbricato tipo fabbricato viaggiatori di seconda classe - Elaborato grafico, Regio corpo del Genio Civile. Direzione tecnica governativa delle Ferrovie Sicule

Il modello tipo del fabbricato viaggiatori di una stazione secondaria della linea ferroviaria in oggetto ha dimensioni 14,90x8,10 m, al piano terra si trovano due ampie finestre e due porte centrali, al piano superiore, simmetricamente collocate, quattro finestre con le stesse caratteristiche formali e finiture.

La distribuzione interna dell'edificio originariamente era così composta: al primo piano era presente un ampio locale (120 mq circa) raggiungibile per mezzo di una scala interna in pietra di Sarnico che partiva dal piano

terra del fabbricato. Sul pianerottolo si trovavano due porte: una portava alla latrina, l'altra faceva accedere ad un appartamento di sette stanze, tra loro comunicanti, due delle quali contenevano un camino. I pavimenti originali erano in mattonelle esagonali di colore grigio e amaranto alternati. Le stanze avevano ampie finestre con infissi in legno, per un numero complessivo di dieci.

Il piano terra dell'edificio per i viaggiatori era raggiungibile da un viale che terminava in un piazzale per le manovre delle vetture. La facciata era caratterizzata da due ampie aperture centrali e due finestre laterali ad arco ribassato, con stipiti in granito. Le porte conducevano in un ampio atrio, dove sul lato opposto erano presenti altrettante aperture per permettere al viaggiatore di raggiungere le sale d'aspetto di prima, seconda e terza classe. Qui erano presenti una stufa e dei sedili in legno lungo le pareti. Da entrambe le sale si aveva diretto accesso al marciapiede.

Nell'atrio erano presenti anche il deposito bagagli, separato da un muretto, lo sportello della biglietteria all'interno di un telaio in legno, con annesso l'ufficio del capostazione.

Sul prospetto lato piazzale era presente la porta privata per accedere al vano scale che portava all'abitazione presente al piano superiore, e in alcuni fabbricati anche una porta per una cantina. Sul lato opposto un'altra stanza era adibita a lampisteria. Le funzioni di ogni ambiente erano indicate da una scritta nera dipinta.



Immagine 4 - Lampisteria Immagine 5 – Biglietteria e deposito bagagli Immagine 6 – Scala che porta alle abitazioni al piano primo

Sulla linea ferroviaria Brescia/Iseo i fabbricati di seconda classe, quindi costruiti secondo questo modello, erano le fermate di: Borgo San Giovanni, Castegnato, Paderno, Passirano, Bornato con Calino, Sale Marasino, Marone con Zone, Darfo, Civate Camuno/Malegno, Capo di Ponte, Cadegolo e Malonno.

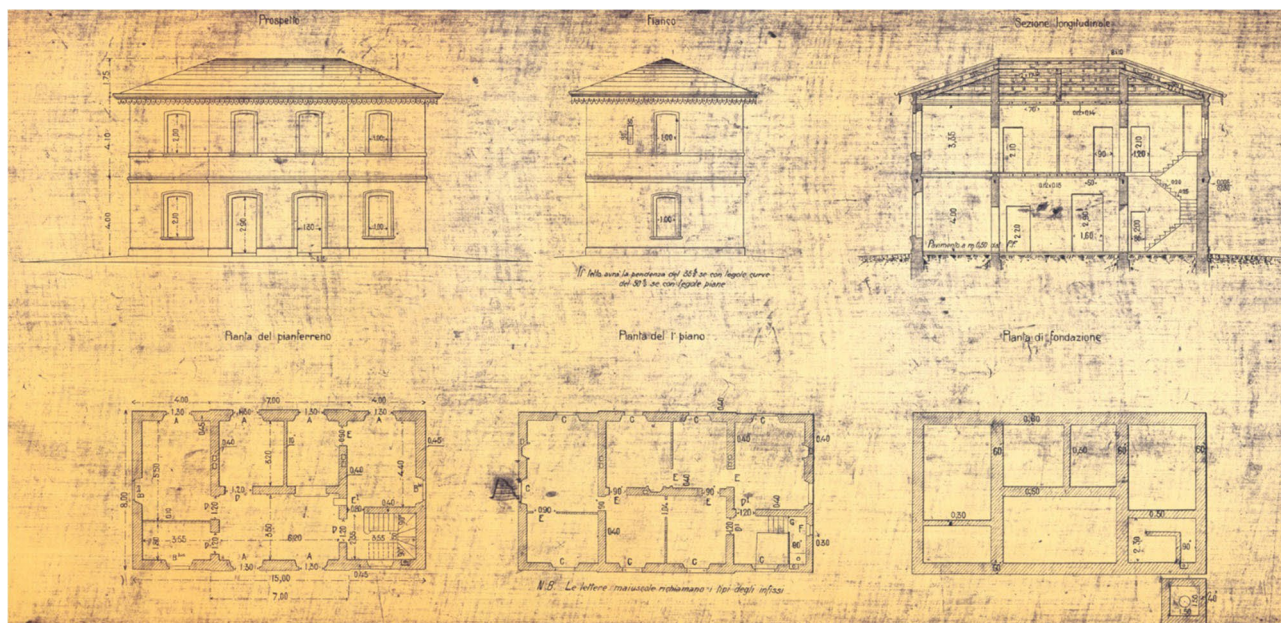


Immagine 7– Fabbricato per stazione di 2° classe, 19xx, Archivio storico SNFT

I fabbricati di prima classe invece erano quelli di: Iseo, Pisogne, Breno e Edolo, costruiti tra il 1885 e il 1909.

Dal punto di vista architettonico quest'ultimi non sono molto differenti dal modello di fabbricato di seconda classe descritto precedentemente, se non per le maggiori dimensioni (19,10x9,40 m). Il primo piano ospitava due appartamenti composti da cucina, tinello o salotto e due camere da letto per dare alloggio ad un Capo Stazione di prima classe e uno di seconda classe.

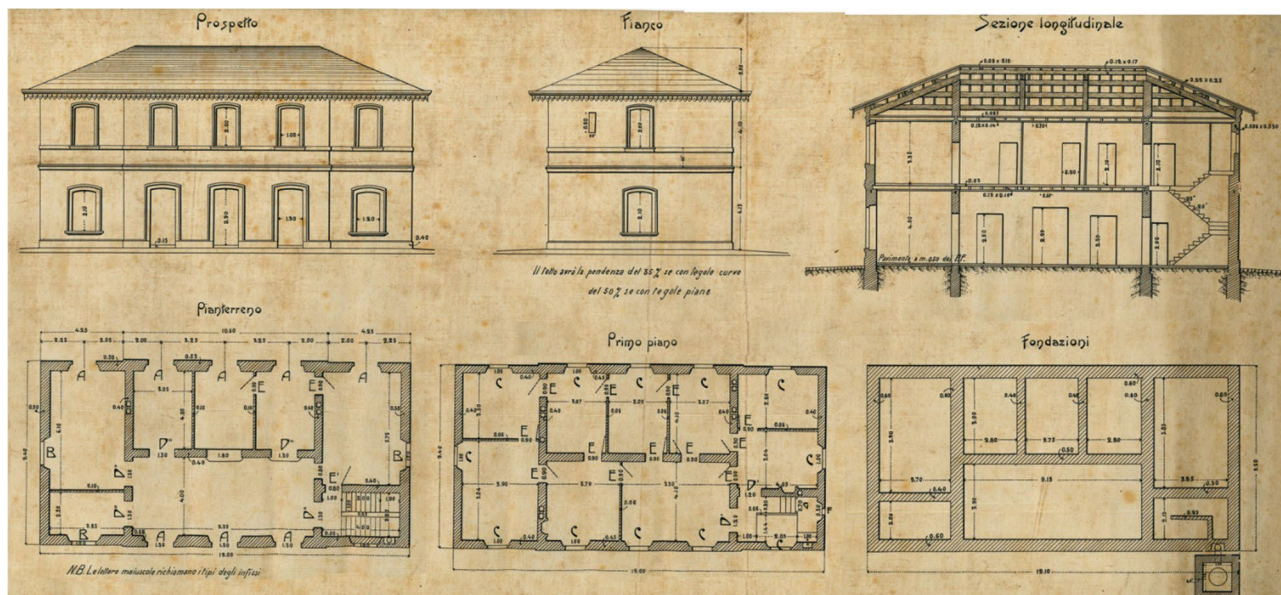


Immagine 8 – Fabbricato per stazione di 1° classe, 19xx, Archivio storico SNFT

Nelle stazioni, oltre al fabbricato viaggiatori era sempre presente anche un magazzino in muratura, delle latrine al di fuori del fabbricato e dei rifornitori d'acqua.

Il magazzino era costruito in muratura, con binario di servizio e piano di caricamento per la custodia, carico e scarico merci dove il piano era alla stessa quota con il tavolato del vagone per permettere un lavoro più agevole. Il tetto era ligneo a doppio spiovente, ricoperto da coppi, con falde molto pronunciate sorrette da

travatura in legno a vista. Normalmente le aperture erano tre, a volte affiancate da una piccola porta di servizio. All'interno il pavimento era in cemento e si raggiungeva il piano di caricamento per mezzo di qualche gradino. Sul fronte era presente una finestra circolare.

MERCI A BINARIO INTERNO

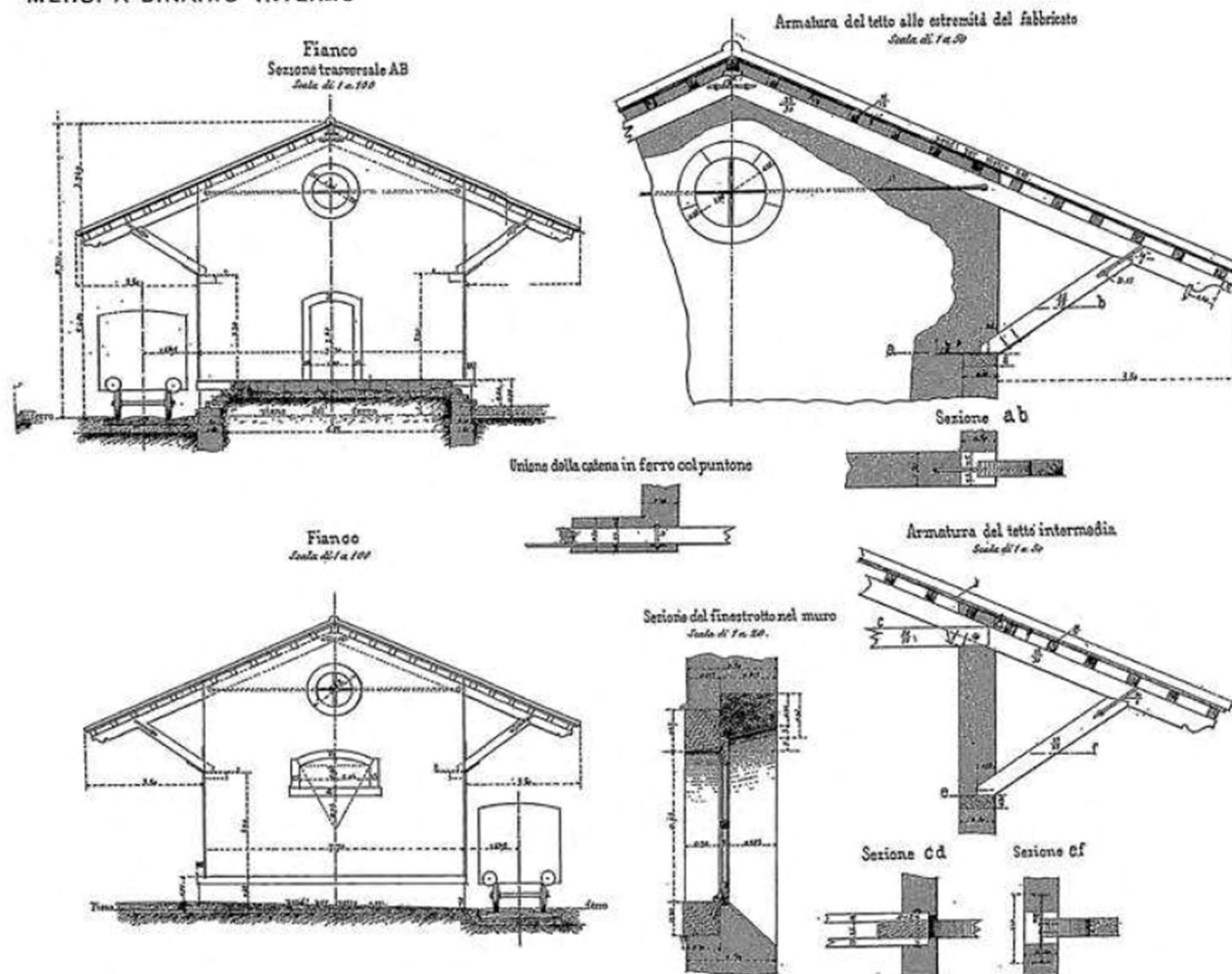


Immagine 9 - magazzino tipo - Elaborato grafico, Francesca Benedetti da originali conservati presso l'Ufficio Tecnico FNME-ISEO

Ad alcuni comuni è stata data la funzione di scalo o fermata, cioè stazioni formate dal solo fabbricato viaggiatori, posto in linea alla ferrovia, senza alcun binario di raddoppio con annessa latrina. Questo è il caso di Castegnato, Borgonato/Adro, Provaglio d'Iseo/Timoline, Sulzano, Vello, Toline, Gratacasolo/Pian Comuni, Artogne/Gianico, Boario, Erbanno/Angone, Pian di Borno, Cagno/Esine, Certo/Cerveno, Sellero e Forno d'Allione.

Questi fabbricati hanno dimensioni più piccole, 12,00x5,90 m. Sul lato del marciapiede ferroviario si trovavano tre porte, dal lato opposto una che collega al viale. Sul lato corto del fabbricato erano contenute due finestre. Il tetto era in legno a doppio spiovente. Al piano terra erano presenti tre stanze: ufficio/biglietteria, sala d'aspetto e cucina contenente la scala per andare al piano superiore. Al piano superiore si trovava l'abitazione del custode. Esisteva una variante a questo modello che vedeva l'aggiunta di una quarta stanza, con funzione di magazzino, allineata alle tre, che in altezza generava una terrazza al primo piano.

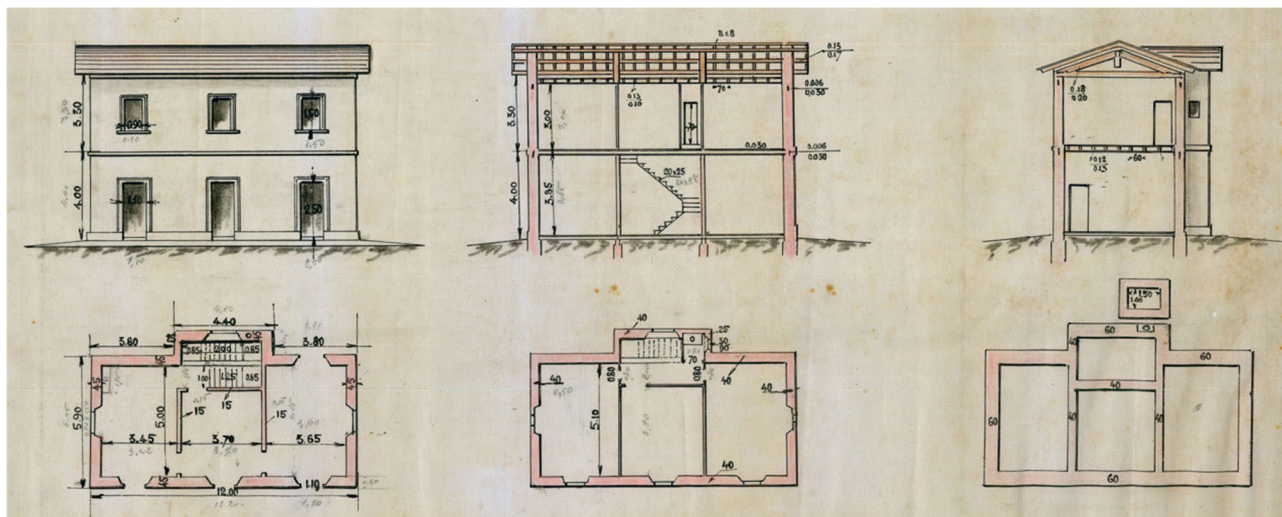


Immagine 10 - Fabbricato per fermata, 19xx, Archivio storico SNFT

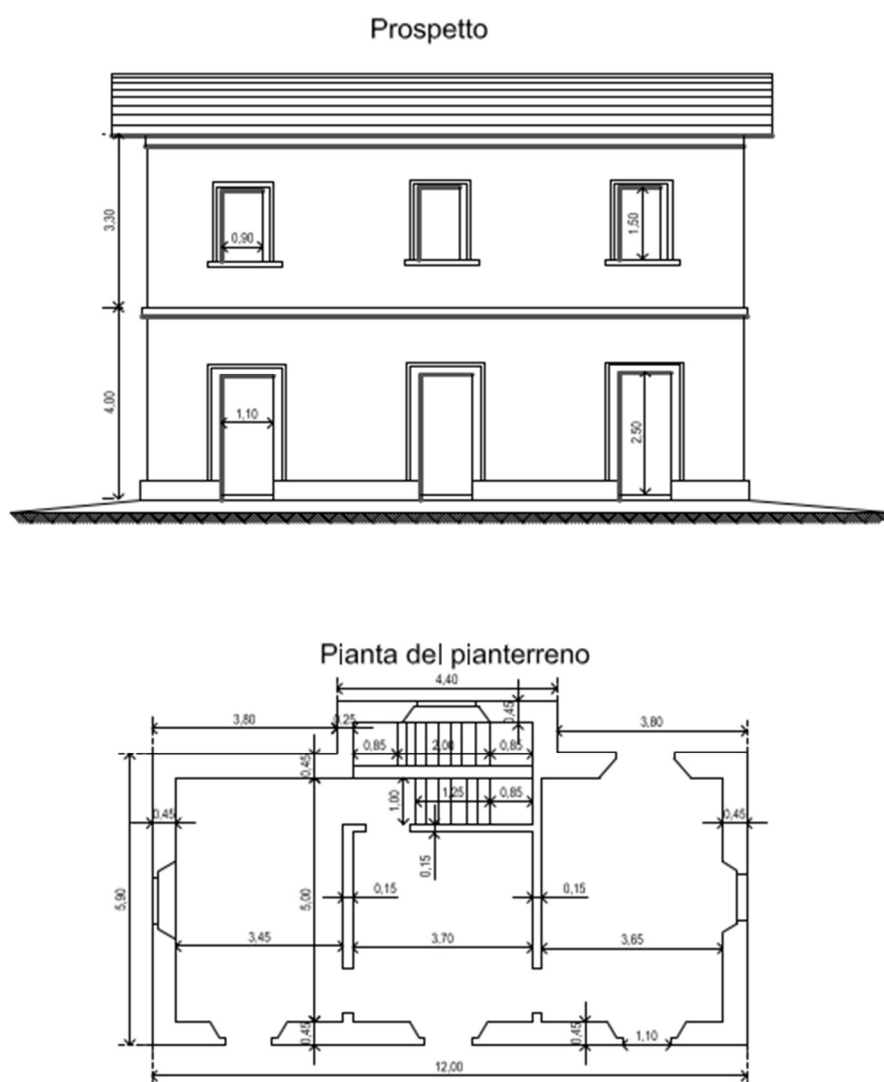


Immagine 11 – Fabbricato tipo fermata - Elaborato grafico, Francesca Benedetti da originali conservati presso l'Ufficio Tecnico FNME-ISEO

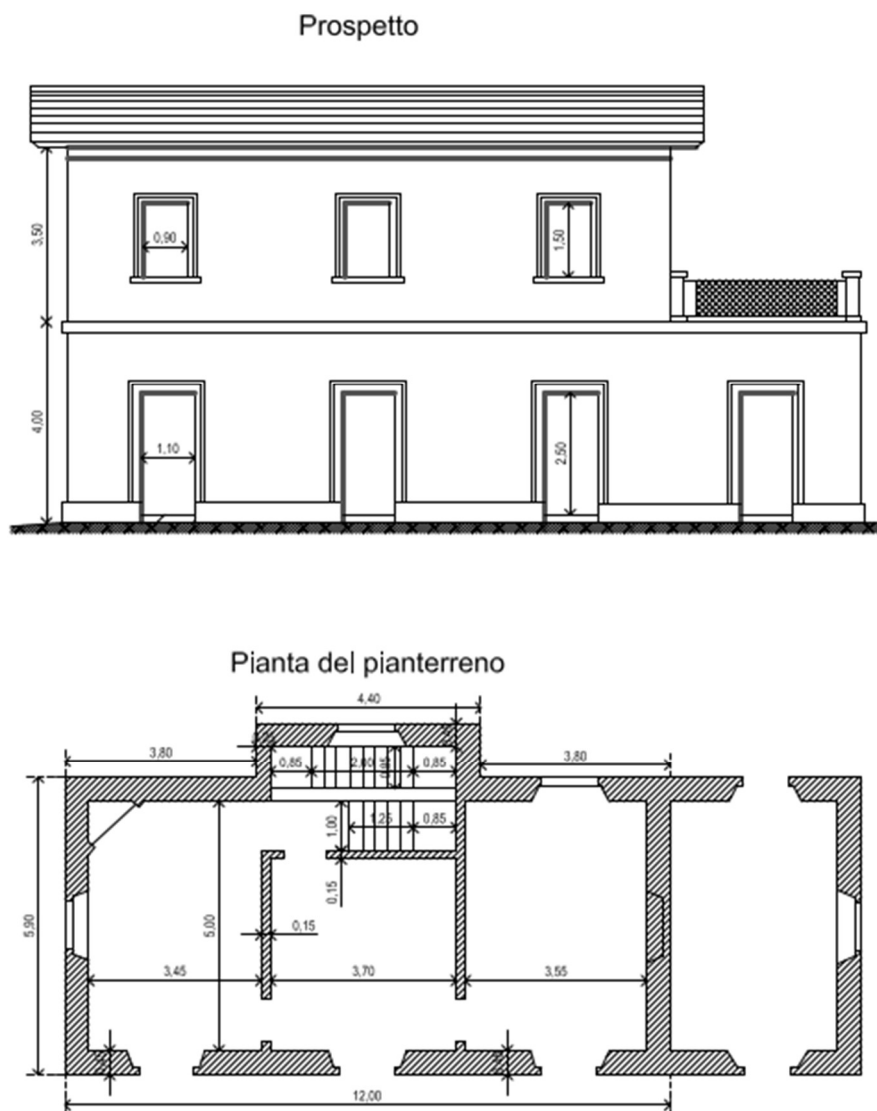


Immagine 12 - fabbricato tipo fermata con ampliamento - Elaborato grafico, Francesca Benedetti da originali conservati presso l'Ufficio Tecnico FNME-ISEO

2 IL FABBRICATO VIAGGIATORI DI SALE MARASINO

Nell'ambito del progetto di adeguamento delle stazioni per l'adozione di un nuovo Apparato Centrale Computerizzato con implementazione in logica di apparato multistazione (ACCM) che verrà realizzata sulla linea ISEO-EDOLO in sostituzione del sistema di sicurezza attuale, comprensivo del sistema di alimentazione si prevede di intervenire all'interno del fabbricato viaggiatori della stazione di Sale Marasino.

La stazione di Sale Marasino entrò in servizio l'8 luglio 1907, all'apertura al pubblico del tronco ferroviario da Iseo a Pisogne. stazione dispone di un fabbricato viaggiatori, dotato di sala d'attesa. L'edificio segue lo stile delle stazioni secondarie della SNT. L'impianto è dotato di due binari passanti per il servizio viaggiatori, serviti da banchine, collegate da attraversamenti a raso del primo binario.



Immagine 13 - fabbricato stazione ferroviaria - Elaborato grafico, archivio storico

Oggi il fabbricato viaggiatori di Sale Marasino si sviluppa su un due livelli altimetrici: quello inferiore è suddiviso in locali prevalentemente ad uso ferroviario, mentre il piano superiore ospita spazi destinati ad attività secondarie (alloggi, magazzini).

Esternamente i prospetti sono caratterizzati dalla tipica bicromia rosso e giallo, per le pareti, bianco, per il marcapiano e le cornici, delle stazioni della linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo. La base è finita in intonaco grezzo tintecciato di bianco.

I prospetti lunghi presentano quattro porte, al piano terra, e quattro finestre, al primo piano, in linea. Le facciate laterali hanno invece ad entrambi i piani una sola finestra posizionata al centro della parete.

Allo stato attuale il piano terra dell'edificio è così disposto: lato binari, entrando dalle porte da sinistra a destra si trovano in ordine la sala relè, locale tecnologico, dietro al quale si trova un altro locale tecnologico; la sala d'attesa, che ha ingressi su entrambi i lati del fabbricato; il locale movimento, dietro al quale sono il vano scale per accedere al piano superiore.



Immagine 14 -Prospetto lato binari stato di fatto

Dalle ricerche all'Archivio storico SNFT non sono state trovate planimetrie storiche, e poiché non si riesce a trovare una corrispondenza planimetrica del fabbricato viaggiatori esistente con quello tipo delle fermate, non si riescono ad avere informazioni sull'evoluzione della disposizione interna dell'edificio.