

LA FERROVIA BRESCIA – ISEO – EDOLO

La linea ferroviaria Brescia - Iseo - Edolo è lunga circa 103 km. e si snoda dalla città della Leonessa fino alle pendici dell'Adamello dopo aver attraversato la Franciacorta, costeggiato il Lago d'Iseo e percorso il fondovalle della Valle Camonica.



Inaugurata a tratti dopo anni di discussioni e progetti, finalmente il 21 giugno 1885 il primo treno raggiungeva Iseo (via Passirano - Monterotondo) dove, dopo circa 25 km. da Brescia, il binario terminava nell'attuale porto lacuale.

Superando non poche difficoltà tecniche (circa 40 di gallerie da scavare nella roccia e centinaia tra ponti e viadotti da costruire) ed economiche, negli anni tra il 1907 ed il 1909 la linea venne prolungata fino a Edolo passando interamente sotto la gestione della "SNFT" (Società Nazionale Ferrovie e Tramvie) subentrata alla "Rete Adriatica" che aveva gestito anche le Milano - Venezia.

L'apertura della linea in alta valle generò nuovi flussi di traffici, soprattutto merci, che portarono anche alla decisione di costruire nel 1911 un nuovo tratto, tra Iseo e Rovato, per evitare il tracciato, molto acclive, via Monterotondo e consentendo alle merci provenienti dalla valle di raggiungere più facilmente la linea Milano - Venezia e da qui il resto del Paese. Contemporaneamente venne aperto anche un tratto di raccordo tra i due rami di linea che si dipartivano da Iseo, precisamente tra Paderno e Bornato Calino.



In questo primo periodo di esercizio, come sulla maggior parte delle linee secondarie italiane, anche la SNFT impiegava esclusivamente locomotive a vapore per il traino dei treni sia merci che passeggeri.

I treni per il servizio viaggiatori, fermando in tutte le stazioni, impiegavano circa 3h e 30' in entrambe le direzioni tra Edolo e Rovato mentre il viaggio durava circa 4 ore da e per Brescia.

Le vicende della Prima Guerra Mondiale evidenziarono anche l'importanza militare della linea: numerose tradotte risalirono la Valcamonica, trasportando uomini, animali e rifornimenti verso il fronte dell'Adamello.

Nel frattempo la SNFT proseguiva nella sua politica di espansione. Con le vicende belliche che rallentarono i lavori, solo nell'agosto 1932 si concluse la costruzione della Rovato - Soncino - Cremona inaugurata a tratti (Rovato - Soresina nel 1914; Soresina - Cremona nel 1926).

Nel 1931 l'originaria tratta via Monterotondo venne definitivamente soppressa ormai soppiantata dalla relazione diretta via Bornato.



La seconda guerra mondiale lasciò il segno anche sulla nostra linea.

I danni maggiori vennero registrati sulla linea per Cremona, ma anche sulla tratta per Iseo ed Edolo furono segnalati gravi danni, tra cui la distruzione del ponte sull'Oglio presso Sonico, oltre al danneggiamento di parte del materiale rotabile.

Al termine della guerra, il ripristino della linea della Valcamonica venne completato in tempi relativamente brevi, mentre solo nel 1950 fu possibile ripristinare il collegamento da Rovato verso Cremona. E fu proprio in occasione della ricostruzione post-bellica che la SNFT iniziò il processo di abbandono della trazione a vapore a favore di quella diesel iniziando dall'acquisto di materiale ex FS: quattro automotrici gruppo ALn 56 di prima serie, riclassificate nel gruppo SNFT ALn 64.101÷104, dopo lavori di rinnovo ed adeguamento. Il nuovo materiale, rimasto in servizio per un trentennio, contribuì ad una sostanziale riduzione dei tempi di viaggio e ad un deciso aumento del confort di viaggio.

Ma sicuramente la novità più originale è l'acquisto, nel 1958, di un'automotrice realizzata a scopo sperimentale dalla FIAT, numerata ALn 70.231 ma meglio conosciuta come *Farukina* in quanto simile ad un'automotrice doppia costruita per le ferrovie egiziane come convoglio reale per Re Faruk.

Nel 1956, dopo appena 6 anni dalla sua ricostruzione, la linea Rovato - Cremona venne chiusa definitivamente ed il servizio ferroviario sostituito con autobus.

Negli periodo successivo il processo di rinnovamento continuò con l'arrivo nel 1960 di quattro nuove automotrici diesel Breda, classificate ALn 64.111÷114. Le automotrici furono accompagnate da 14 nuove rimorchiate e da nuovi locomotori diesel-elettrici serie Cne, portando al definitivo accantonamento delle ultime locomotive a vapore.

Tra la fine degli anni Sessanta e i Settanta dello scorso secolo la vita della nostra linea si svolge senza troppi scossoni, con un traffico passeggeri che raggiunge risultati soddisfacenti, mentre più critica è la situazione del traffico merci, in parte vittima di un diverso modo di gestire il trasporto da parte dell'industria italiana e dei primi segni di crisi del settore più fortemente radicato in valle, quello delle acciaierie.



Nei primi anni Ottanta giungono ad Iseo, a più riprese, sei nuove automotrici FIAT tipo ALn 668.121÷126 (che permettono di accantonare le ormai superate ALn 64 Breda) ed altre nuove locomotive diesel-elettriche.

Viene inoltre provata (con scarso successo) un'automotrice sperimentale a due piani e si interviene anche per il rinnovo di buona parte dell'armamento. La fine del decennio vede l'arrivo di altre tre automotrici del più moderno gruppo ALn 668.131÷133.

Sul finire del 1987, scaduta la concessione alla SNFT, la linea passa in gestione al 'Consorzio Brescia Nord', appositamente formato e composto da Ferrovie Nord Milano, socio di maggioranza, Provincia di Brescia e SNFT.



Con il cambio di gestione hanno nuovo impulso gli interventi di miglioramento previsti in tutti i settori della linea: anche grazie ad un contributo ricevuto dallo Stato, è possibile completare il rinnovo e la sistemazione dell'armamento, vengono apportati dei miglioramenti negli orari dei treni passeggeri.

Vengono acquistate altre otto nuove automotrici (ALn 668.141÷148) ed alcune carrozze svizzere subito revisionate ed immesse in servizio (Bz 80.21÷26), mentre si pensa anche al servizio merci con il noleggio dalle FS di alcune locomotive integrate dall'acquisto di tre nuove moderne locomotive D 145.

Negli ultimi anni sono proseguiti inoltre i lavori per la messa in sicurezza dei punti più soggetti ad essere investiti da frane e si è cominciato ad intervenire per ridurre o comunque migliorare la sicurezza ai numerosi passaggi a livello disseminati lungo la linea (eliminandone anche un buon numero) e per l'ammodernamento degli impianti di segnalamento e regolazione della circolazione.

La maggior parte di questi lavori si è conclusa nel 2008 con la protezione di tutti i passaggi a livello con barriere automatiche e con l'attivazione del sistema centralizzato di controllo e gestione della circolazione che ha permesso anche l'introduzione di un aumento di velocità tra Brescia ed Iseo.

Ad inizio 2009 si è pure conclusa la ristrutturazione delle automotrici di più recente fornitura con nuovi interni e con la pellicolatura esterna nei colori della Provincia di Brescia.

Un'ulteriore ventata di novità è giunta nella primavera del 2009 con l'arrivo di due nuovi complessi diesel ATR 220 di produzione polacca. I due nuovi treni, di moderna ed elegante realizzazione, dispongono di 150 posti a sedere con aria condizionata ed hanno rappresentato il primo passo verso la modernizzazione del parco rotabili recentemente conclusasi nel 2011 con l'ingresso in servizio di otto modernissimi convogli di automotrici diesel ATR 115 costruiti in Svizzera dalla Stadler.



