

UN TRENINO CHIAMATO DESIDERIO

Marco Astrua

A volte i ricordi sono forieri di grandi imprese, altre solo di progetti condivisi da tante persone.

Cosa spinse tre baldi giovanotti, Carlo, Romano e il sottoscritto, studenti di architettura a Torino, ad intraprendere quella grande avventura, purtroppo rimasta tale, di progettare o meglio riprogettare, un collegamento tra la città di Biella e il Santuario di Oropa?

A quel tempo, come si dice nelle favole, uscì un volume sulla storia delle Ferrovie Biellesi. La cosa subito suscitò molto interesse e non solo tra gli appassionati del settore. I ricordi corrono ad una fredda mattinata del gennaio del 1984, sul treno (diretto!) per Torino e ai nostri commenti su quel libro che riportava alla luce storie di appena 25 anni prima.

Quelli erano i famigerati anni della politica dei rami secchi, perché i nostri illuminati politici dell'epoca avevano pianificato di eliminare tutte le tratte ferroviarie che necessitavano di ammodernamenti per renderle più funzionali, compresa la "Biella – Santhià", infischandosene dei tanti studenti e lavoratori che tutte le mattine ne usufruivano.

I ricordi di molte persone tornarono indietro di trent'anni, quando in nome di presunte economie del trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia, venne messa sull'altare sacrificale la Biella – Oropa, amata da tutti i Biellesi e con un bilancio in attivo.

Così, nell'animo di questi tre ventenni si sviluppò un sentimento di repulsione per l'ottusità di una certa classe politica, sia vecchia che nuova, e prontamente, anche grazie al supporto delle tante storie sentite dai nostri vecchi, ci si chiese: perché non provare a ridisegnare un percorso per l'amato trenino.

C'è da dire che, da bravi geometri, avevamo conoscenze topografiche assolutamente valide, ma prima bisognava andare sul posto e toccare con mano quanto rimasto, e questo fu quello che riscoprimmo.....

La graziosa stazione, seppur rimaneggiata nel corso degli anni, era sempre lì in via Lamarmora (la metà di quella attuale), a far bella mostra di sé, ora ad offrire al turista tutte le informazioni necessarie.

Non vi era più traccia del percorso cittadino ma ecco, al fondo di via Galilei, la pensilina del "Circolo del Tramway", storico ritrovo di Biella, a testimoniare l'antico passaggio.

A Cossila poi, salendo lungo la strada sulla destra, era ed è tuttora presente un grazioso ponticello in muratura,

La sorpresa giunse appena arrivati lungo la via Juvarra, poiché scoprimmo che sui muri di sostegno della carreggiata stradale erano ancora presenti i "moncherini" della linea

elettrica di alimentazione.

Questo ci fece balenare l'idea di tornare alla base e numerarli uno ad uno, come primo atto del nostro grande lavoro di rilievo.

Profondo fu poi lo stupore nel risalire verso Oropa e scoprire che dal Favaro, fino all'ex stabilimento idroterapico, allora meta di riti satanici, tutto il tracciato era rimasto intatto e la stupenda galleria del "Girone" era ancora lì a testimoniare la grandiosità dell'opera.

A proposito del "Girone", la sensazione che ancora ricordo fu quella di sentire al suo interno il classico odore delle gallerie ferroviarie senza notare alcun segno di umidità o infiltrazioni dall'esterno, esempio di un lavoro realizzato a regola d'arte seppur con i mezzi dell'epoca.

Affascinante fu sicuramente il passaggio sul ponte dei "Tre Archi", tuttora in perfetto stato di conservazione, come anche la percorrenza dell'ultimo tratto del tracciato a fianco della Cappella di S. Luca, là dove il trenino attraversava la sede stradale.

L'arrivo al Santuario di Oropa fu per noi denso di emozioni, le stesse che provava il turista nel trovarsi, dopo l'ultima curva del tracciato, davanti alla maestosità del complesso.

Tutto ciò fece maturare definitivamente in noi la volontà di provare a riproporre alla gente biellese un progetto per recuperare ciò che l'ottusità della classe politica del tempo aveva spazzato via in tempi record.

In questa fase iniziale un grande aiuto ci venne fornito dall'Ufficio Tecnico di Biella, che non finiremo mai di ringraziare per la pazienza avuta nell'ascoltare le richieste di tre studentelli di architettura e per averci fornito l'intera cartografia a curve di livello di Biella.

Su una cosa ci trovammo subito d'accordo, la partenza del tracciato doveva essere dalla Stazione di S.Paolo, in parte per motivi legislativi, in quanto non era più possibile far transitare i convogli a fianco delle autovetture, ma soprattutto per collegare idealmente Oropa sia con Torino che con Milano.

Biella all'epoca era collegata direttamente con le due città: lo era stata da sempre, da quando i nostri grandi capitani d'industria dell'Ottocento capirono che senza collegamenti non era possibile sviluppare alcun tipo di economia e furono i grandi fautori della prima ferrovia per portare le merci fino al Porto di Genova.

E adesso, cosa resta di tutto ciò? Nulla, solo l'amara considerazione che Biella ha dissipato tutto il grande patrimonio e la storia lasciataci in eredità dai nostri grandi vecchi, le cui figure nel panorama attuale svetterebbero su quelle di chiunque altro.

Considerazioni a parte, la fase progettuale iniziò e in noi tre maturò l'idea di utilizzarla anche come tesi di laurea in quanto ormai prossimi al coronamento degli studi.

Venne naturale rivolgersi al nostro più illustre e valido professore dell'epoca, Roberto Gabetti, grande architetto e, con nostra sorpresa, amante e profondo conoscitore del trenino di Oropa, di cui aveva usufruito parecchie volte.

Grazie al rapporto amichevole che si instaurò con questa vera personalità, tutte le porte utili ci furono spalancate, una su tutte la collaborazione con la Fiat Engineering nella

figura dell'Ingegnere Giovanni Vallino, all'epoca all'avanguardia nella progettazione di materiale ferroviario.

Un mondo ci si stava aprendo davanti e tutto aveva avuto inizio dai ricordi, dalla memoria di un qualcosa che fu tolto ai Biellesi in modo traumatico e profondamente ingiusto.

La passione e l'amore per la nostra terra fu sicuramente la molla che ci spinse a proseguire, togliendo tanto tempo a quelli che potevano essere gli interessi di tre giovani di vent'anni, ma dandoci momenti di vera allegria.

Mi ricorderò sempre di quando, rendendoci conto di non essere in possesso della cartografia del tratto di tracciato dal Favaro alla galleria del Girone, perché in territorio di Pollone, decidemmo di effettuare un rilievo dei luoghi.

Andammo ad affittare al Collegio dei Geometri di Biella, allora in via Lamarmora, lo strumento rilevatore e la stadia necessaria ad eseguire l'operazione.

Ovviamente all'epoca non si utilizzava nulla di elettronico, alla base di tutto c'era solo la conoscenza dello strumento e l'abilità nel metterlo in bolla, anche in condizioni disagiate.

Ebbene nell'arco di tre giorni riuscimmo a rilevare tutto il tracciato con uno scarto finale di pochi centimetri, tanto che l'ultimo giorno decidemmo di portare con noi, assieme ai panini per il pranzo, un "pintone" di vino per festeggiare.

Non mi soffermo a descriverne gli effetti, ma sicuramente l'appisolarsi sul vecchio tracciato del trenino fu fonte di ispirazione tale che nel giro di pochi mesi il progetto venne portato a termine.

Da S. Paolo, salendo lungo Via Cernaia e sbucando a Cossila dopo una galleria, il nostro progetto prevedeva di risolvere così il problema dell'attraversamento cittadino.

Procedendo da Cossila e tenendo la sinistra, si costeggiava poi tutta la strada statale, fino a giungere al Favaro dove, in località Serramonda, avevamo previsto una stazioncina per chi arrivava dalla Valle dell'Elvo.

Un paio di piccoli viadotti avrebbero permesso il raggiungimento della zona dell' Antica Locanda della Prussiana, nel grande piazzale, dove già sorgeva la sede degli Alpini. Quello sarebbe dovuto diventare un luogo fondamentale del tracciato in quanto si era previsto un grande parcheggio, una bella stazione, e soprattutto da lì sarebbe partito il vero e proprio tracciato panoramico della nuova linea.

Il bello del nostro progetto consisteva nell'aver portato avanti il tutto col solo ausilio del tecnigrafo, perciò ogni sezione stradale progettata, delle circa 1.600 necessarie, era da noi vissuta nel modo più coinvolgente possibile, come se ogni metro cubo di terra da togliere o da riportare fosse materialmente rimosso da noi e tanta era la passione riversata nel progetto che tutto veniva percepito in maniera entusiastica.

Inoltre, in quei mesi conoscemmo in modo approfondito un'altra figura di spicco del panorama biellese, il Rettore del Santuario d'Oropa, don Giovanni Saino.

Fu lui che anni dopo, ci organizzò due incontri personali prima ad Oropa e poi a Roma, al Quirinale, con l'allora Presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro.

Per noi venire a contatto con queste due figure fu fondamentale perché scoprimmo in loro, oltre alla grande amicizia che li legava, un'umanità ed un grande amore verso il vecchio trenino di Oropa.

Non dimenticheremo mai le parole del Presidente Scalfaro, piemontese e grande devoto della Madonna d'Oropa, né i suoi ricordi di giovane avvocato nell'affrontare la prima campagna elettorale della neonata Repubblica Italiana a bordo di una malridotta Topolino, ma anche come passeggero del trenino di Oropa, poiché il suo collegio elettorale comprendeva anche il territorio biellese.

Dopo mesi e mesi di lavoro, finalmente giungemmo alla stesura definitiva del progetto, senza alcun ausilio informatico, peraltro inesistente all'epoca, bensì orgogliosamente definito solo con un tecnigrafo, una matita, una gomma per cancellare e un'infinita passione nel cuore.

Tutt'ora al vedere quei rotoli di carta da spolvero gelosamente custoditi, ci facciamo prendere da un po' di commozione, perché lì sopra passammo tanti giorni (e notti...) della nostra gioventù; ma i sogni, si sa, sono le cose che ci tengono vivi.

Il progetto, testimoniato dalla grande rassegna stampa dell'epoca, suscitò un grandissimo interesse nell'opinione pubblica, e molte furono le interviste sia radiofoniche che televisive sui media locali.

A questo punto la domanda più ricorrente era relativa ai costi del lavoro, tenendo conto del fatto che più che di un recupero si parlava di una ferrovia ex- novo, all'avanguardia su tutto, sia dal punto di vista delle opere strutturali che da quello del materiale rotabile.

Grazie all'ing. Vallino della Fiat Engineering ci furono aperte le porte del Comune di Torino nella persona dell'ing. Scamardella, all'epoca direttore della rete dei trasporti cittadini.

Da lui ricevemmo un aiuto prezioso e la sua quarantennale esperienza nel ramo dei trasporti su rotaia ci servì per definire tutti gli elementi necessari alla stesura di un computo metrico dettagliato, compresa la forma di alimentazione della linea, assolutamente a trazione elettrica.

La scelta di far salire il trenino con la trazione elettrica fu da subito alla base del nostro progetto, in quanto da una parte si riprendeva la tipologia iniziale e dall'altra si optava per una scelta di trasporto pulito, privo di impatti sia dal punto di vista dell'inquinamento ambientale che di quello acustico.

Ma il nostro entusiasmo ci portò anche ad affrontare un'ipotesi di studio sui costi di manutenzione ed esercizio, tenendo conto del numero di persone da impiegare e delle presenze annuali di turisti al Santuario di Oropa, nell'ipotesi di chiudere ai pullman di linea l'accesso allo stesso.

Alla fine di tutto ci rendemmo conto della grandiosità e della complessità del nostro lavoro, del fatto che tre ragazzi, oramai laureati e tutti, tranne il sottoscritto, convolti a giuste nozze, erano stati in grado di progettare qualcosa di veramente importante.

Era quindi giusto che tutti vedessero e conoscessero il nostro lavoro e ancora una volta il buon Canonico Saino venne in nostro aiuto offrendoci la Sala delle Dottrine per esporre

tutto quanto da noi progettato.

Non c'è che dire: quelli furono giorni da non dimenticare, soprattutto per chi, come me, era anche impegnato nei preparativi dell'imminente matrimonio.

Quel maggio del 1993 ci vide impegnati a costruire i tabelloni per esporre il progetto, a confezionare un video storico fornitoci dal signor Bonesio, ultimo proprietario della linea, e ad ultimare la stesura del nostro volume a corredo dell'opera.

Finalmente il 5 giugno ebbe luogo l'inaugurazione della mostra, alla presenza di tutte le personalità dell'epoca, sia civili che religiose, ma quello che ci diede la gioia maggiore furono i tanti ricordi della gente comune accorsa al Santuario a salutare un sogno che ritornava.

Il sentimento comune si divideva tra il ricordo o il racconto di un viaggio al Santuario e il risentimento nei confronti di chi all'epoca non si oppose allo smantellamento di un tale capolavoro.

Per noi era il coronamento di uno studio e di un lavoro durato quasi 10 anni, in fondo gli anni più belli della nostra vita, quando tutto sembra possibile e ti accompagnano una determinazione e una testardaggine tali che solo la gioventù ti offre.

Vorrei chiudere questo racconto proprio nel giorno della presentazione del lavoro ad Oropa perché quel 5 giugno del 1993 ci si è aperta una porta verso una non più remota possibilità di sentire sferragliare di nuovo il trenino verso il Santuario.

Noi, già allora, lanciammo la palla a chi poteva reperire le risorse necessarie, affidandogli anche il nostro motto: "Perché accadano le cose, basta volerlo, fortemente e con convinzione, perché tutto ciò che proviene dal cuore e che si persegue con tenacia non può che avere un lieto fine".

MARCO ASTRUA è nato a Roma il 29 dicembre 1961, coniugato e residente in Graglia, ha il proprio studio professionale in Biella. Svolge nell'anno 1987/88 il servizio militare nell'Arma Aeronautica presso l'aeroporto militare di Cameri (NO) congedandosi col grado di 1° aviere. Si laurea presso la Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino con la discussione della Tesi "La Biella – Oropa" (Relatore Prof. Roberto Gabetti) ed è iscritto all'Ordine degli Architetti di Biella col n° 163. Negli anni ha svolto numerosi lavori pubblici per diverse Amministrazioni Comunali, ha progettato interventi di recupero per edifici sacri ed effettuato svariati progetti di recupero e nuove costruzioni per committenze private. Negli anni 2006 – 2007 è stato consulente urbanistico per l'ASCOM di Biella. Dal mese di ottobre 2009 riveste inoltre la carica di Presidente dell'Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Biella. E' membro della Commissione Edilizia dei Comuni di Donato e Netro Dal 1990 al 1999 è stato Assessore ai Lavori Pubblici del Comune di Graglia. Dal 1999 al 2003 Assessore alla Cultura del Comune di Graglia. Dal Giugno 2004 al Giugno 2009 Sindaco del Comune di Graglia, e attualmente ricopre la carica di Consigliere

Comunale.