

QUANDO BIELLA INVENTAVA IL "TRINARIO"

Riccardo Rabaglio

La parte della città che negli ultimi cinquanta, sessant'anni ha subito la trasformazione più profonda è senza dubbio la zona sull'asse via Bertodano e via Alfonso Lamarmora. Anzitutto la creazione del cosiddetto "Quartiere degli Affari". Di quali affari si trattasse rimane un mistero perché tutta l'area ha preso da subito una marcata impronta residenziale che non ha mai abbandonato. Un po' come il moderno CDA che di centro direzionale, amministrativo o non, non ha mai avuto nulla!

Negli anni cinquanta pulsava una intensa attività cantieristica per la costruzione del nascente quartiere. Quella era allora una zona quasi di periferia della città ed aveva visto, in un recente passato, insediamenti industriali di rilievo, come il primo Cotonificio Poma (gli altri stabilimenti Poma, tutti ormai inattivi da tempo, erano dislocati a Miagliano e a Occhieppo Inferiore) e la stessa Piaggio (dove nacque la mitica "Vespa", come ricorda una targa sull'attuale edificio della Camera del Lavoro).

La via Alfonso Lamarmora era molto più stretta dell'attuale; corrispondeva all'incirca a poco più di una sola delle attuali corsie. Al di là scorrevano i binari della ferrovia Biella-Santhià e della linea Biella Mongrando delle FEB (Ferrovie Elettriche Biellesi). A separare le due entità, strada da un lato e ferrovie dall'altro, era un lungo muro che iniziava dalla stazione che si trovava di fronte all'attuale largo Cusano. Oltre al muro completavano la recinzione vari capannoni usati come depositi vari dei materiali ferroviari e magazzini merci.

La via Pietro Micca era da poco tempo stata prolungata fino alla via Lamarmora, nel cuore del futuro quartiere, oltre la piazza dedicata ad Alessandro Lamarmora (il fondatore del corpo dei Bersaglieri). Il prolungamento era stato ricavato mediante la demolizione dell'antica casa dei Blotto Dus (da cui il nome popolare "*piassa d'la Dus*"). La ferrovia dunque spaccava letteralmente in due la città. Erano tempi di espansione e di incremento demografico e Biella aveva bisogno di spazio giacché le altre direzioni erano ormai sature oppure ostruite da baluardi naturali: la collina del Piazzo da un lato, le propaggini della montagna a nord, il Cervo con le sue industrie e Chiavazza a est. L'unica zona ancora disponibile era proprio quella a sud, oltre la ferrovia, e si cominciava lentamente a colonizzarla cacciando una dopo l'altra le molte cascate che un tempo vi esistevano.

Tutte le attività, commerciali e non, erano raggruppate in centro; dal mercato (quelli

rionali praticamente non esistevano), alle scuole e ai negozi; le stesse farmacie, tolta quella del dott. Piantino del Vernato, erano tutte concentrate in via Umberto. Questa via, asse storico della città, aveva da poco tempo cambiato nome diventando via Italia, ma tutti continuavano a chiamarla con il vecchio nome e la stessa cosa accadeva per viale Regina Margherita (oggi viale Matteotti) o corso Vittorio Emanuele II° (via Repubblica), senza pensare affatto a implicazioni monarchico costituzionali, ma semplicemente per pura abitudine.

Sull'altro lato della strada, dalla parte dei giardini, vi era la stazione della Biella-Oropa ospitata in quel graziosissimo ed elegante *chalet* che ora è la sede dell'Ufficio Turistico. Il tram per Oropa, si dirigeva verso via Bertodano, passava davanti alla stazione della FEB e con un ardito curvone girava in via Repubblica e la percorreva tutta fino in Riva per poi salire al Bottalino da cui un ameno e ardito percorso si snodava fino al Santuario. Quanti bei ricordi legati a quel tram! Noi ragazzi lo usavamo sovente, soprattutto d'inverno, per andare ad Oropa. Eravamo sempre un gruppo numeroso, la domenica mattina. Tutti a sciare alle Cappelles perché la funivia per il lago del Mucrone (beninteso la vecchia funivia, che è stata smantellata definitivamente appena qualche anno fa) costava troppo per le nostre sempre esauste risorse finanziarie. Si saliva a piedi alle Cappelles, salite faticose, interminabili, con gli sci a spalle e poi la discesa rapidissima, non tanto per la nostra abilità quanto per la brevità del percorso; i ruzzoloni non si contavano ed ogni volta era un coro di risate e di sberleffi prodotti da una amicizia bonaria, sana e profonda come solo la montagna sa generare.

Con il pranzo al sacco era in pratica una giornata di sci a basso costo. L'unica spesa era il biglietto del tram che quasi tutti prendevano di sola andata; già, perché il ritorno a Biella si faceva con gli sci ai piedi finché si poteva e poi, legni a spalla, si veniva giù cantando, ridendo e scherzando. Che nostalgia!

Ricordo che, in quegli anni, alla stazione Biella-Oropa di piazza Vittorio Veneto era sempre presente una figura singolarissima. Era un signore, di cui non ricordo il nome, vestito sempre elegantemente, in giacca e cravatta, che si agitava in un modo incredibile, era indaffaratissimo tutto il santo giorno, su e giù, senza sosta lungo i treni, dentro e fuori la stazione, pareva avesse da fare tutto lui! Era una persona straordinaria, conosceva vita morte e miracoli di ogni millimetro della tramvia, sapeva a memoria tutti gli orari, anche delle stazioni intermedie.

Aveva fatto della Biella-Oropa un suo grande patetico amore, dava del tu a tutti i ferrovieri che lo trattavano sempre con gentilezza e quasi affetto, anche quando qualcuno si burlava di lui.

Dietro la stazione Biella-Sanhià vi era la sede della ditta di trasporti Avandero. Un poco più in là c'erano le officine Genova i cui uffici e abitazione erano ospitati in una bellissima palazzina liberty situata nei pressi dell'attuale via Delleani; via che di certo non aveva la configurazione attuale; era una stradina non di transito ma che veniva percorsa solo per andare da Avandero o dai Genova. Oltre, verso il Vernato c'era un altro importante insediamento industriale, un vero e proprio monumento storico biellese:

la “Condizionatura Lane” che all’epoca era un ganglio fondamentale dell’industria tessile biellese per la quale svolgeva un ruolo insostituibile. L’alta ciminiera del complesso era forse la più vicina ad un centro abitato ed è stata una delle ultime ad essere abbattute.

La ditta Avandero non era l’unica azienda di trasporti presente nella zona; sulla via Tripoli a ridosso della caserma Noè vi erano magazzini e uffici di un altro famoso spedizioniere biellese: Ramella; anche questo un perno fondamentale per la Biella del lavoro (ora sul sito sorge la nuova Questura).

La stazione Biella-Santhià era tutt’altro che piccola. In direzione di via Torino vi erano diversi capannoni di deposito di vagoni, locomotive e automotrici (che tutti chiamavano ancora “littorine” anche se il “littorio” era ormai passato). All’angolo di via Torino sorgeva una piccola struttura a pianta quadrata che conteneva trasformatori e altre apparecchiatura elettriche. Fu questo l’ultimo pezzo ad essere demolito quando ormai era diventato soltanto un grave impedimento alla circolazione e non svolgeva più, da anni, alcuna funzione.

Dallo scalo merci della Biella-Santhià partiva un raccordo ferroviario, una sorta di cordone ombelicale con il sistema della FEB di via Bertodano. I treni costeggiavano il bellissimo “*dehor*” Coggiola, attraversavano via Torino senza il sussidio di passaggi a livello perché si muovevano lentissimi, a passo d’uomo, e in genere si trattava di convogli minimi: un vagone, al massimo due, trainati da una motrice di servizio.

La linea si incuneava tra la demolita casa Ramella e i capannoni di una grande officina meccanica (destinata poi a sede di una concessionaria d’auto) e finalmente entrava nella stazione di via Bertodano.

Una menzione speciale va riservata al “*dehor*” Coggiola, la grande terrazza cinta da siepi e pergolato, era frequentatissima soprattutto il sabato e la domenica, giorni in cui c’era anche musica e si ballava. Alcune volte si facevano anche feste studentesche. Allora non esistevano ancora le discoteche, c’erano le sale da ballo che a turno si aprivano alle feste pomeridiane degli studenti. Una delle più gettonate era quella di piazza Adua, nel fabbricato, di stile funzionalista, che aveva ospitato una importante sede del fascio biellese (era stata inaugurata da Benito Mussolini nella sua visita a Biella nel 1939).

In quegli anni le vie Trieste e Trento, risalendo verso il centro cittadino, si fermavano alla via Bengasi e l’unica via di comunicazione dalla stazione FEB con il rione San Paolo, oltre alla via Torino, era costituita dalla “strada Golia”. Era una lillipuziana stradina in terra battuta, un viottolo, credo di proprietà privata, che partiva dalla stazione di via Bertodano e finiva in via Bengasi. Ne esiste ancora una piccola porzione, chiusa ma visibile da via Bengasi.” Golia”, il nome di un gigante biblico per una stradina, forse la più piccola dell’intera città.

L’area tramviaria era chiusa a ovest da un fabbricato che, seppure con diversa destinazione d’uso, esiste ancora: era la “casa dei ferrovieri” con la rinomata trattoria omonima. È l’unico pezzetto di questa parte della città che si è conservato. Oggi ospita

un negozio di lampadari e alloggi residenziali. Tinteggiata decorosamente, molto armoniosa nella struttura, ben equilibrati i rapporti volumetrici, è una casa oggi assai carina, eppure il suo destino è incerto perché la si vuole demolire per ampliare l'assetto stradale.

La FEB collegava la città con Cossato e Vallemosso e la Valle d'Andorno fino alla Balma. Era una ferrovia a scartamento ridotto che da via Bertodano, percorreva una ampia curva, passava appena sotto la scomparsa "Cassia da mort", quel fabbricato dal curioso profilo al fondo di via Cernaia, raggiungeva il ponte di Chiavazza e si divideva: a destra, su un ponte di ferro a fianco della sede stradale, verso Chiavazza, Cossato e poi Vallemosso. A sinistra l'altro tronco ferroviario imboccava la via Serralunga e si dirigeva verso la valle d'Andorno.

Nel curvone di via Cernaia, ricordo di aver visto un piccolo residuo di "tri-nario" (termine di mia invenzione) che sta a indicare un binario più una rotaia. Avevo scoperto poi che la curiosa soluzione era stata dettata dalla necessità di far convivere due linee tramviarie a scartamenti diversi. Per non dover costruire un nuovo tratto di ferrovia, si era aggiunto al binario preesistente una terza rotaia parallela alle precedenti e fissata sulle stesse traversine. Ecco la ragione del "tri-nario". Una superba manifestazione di saggezza e anche di parsimonia biellese!

Ricordo le aspre dispute, aspre come solo le discussioni politiche possono essere, sulla questione dell'ampliamento di via Lamarmora mediante l'utilizzo parziale dell'ex sedime ferroviario.

Quanto larga si doveva fare la nuova via? Alcuni spiriti vedevano più in là di altri e progettavano una arteria a due corsie. Gli avversari (forse con motivazioni più politiche che tecniche) accusavano i primi di voler americanizzare la città, di vivere al di fuori del proprio tempo, di fare il passo più lungo della gamba. Per fortuna la spuntarono i primi, e la via Lamarmora divenne più o meno la strada di adesso.

Restò per lungo tempo il problema degli abitanti della zona a sud della ferrovia. Per andare in centro erano costretti a fare un giro infinito: andare in via Torino e risalirla oppure passare dal Vernato. È stato allora che, forse nottetempo, i soliti ignoti (probabilmente i ragazzi della zona) avevano cominciato a produrre nel muro un ampio varco per il quale passare e andare in centro abbreviando così notevolmente il percorso. Il valico resisteva qualche giorno, forse qualche settimana, poi inesorabilmente interveniva una squadra di muratori che tamponava la falla. Ma già il mattino successivo, appena cinque o dieci metri più in là appariva nel muro un altro piccolo buco corrispondente ad un gruppo di mattoni. Nel volgere di due giorni il varco era ingrandito tanto da ripristinare il comodo passaggio pedonale.

Con la fine degli anni cinquanta arrivò la fine di un'epoca: quasi di colpo tutte le ferrovie erano scomparse: chiusa la FEB e così la Biella-Oropa, anche la Biella-Santhià smise di funzionare nel percorso cittadino. Abbandonata la stazione, dismesso il passaggio a livello di via Rosselli, i treni da e per Santhià fecero capo alla stazione di San Paolo (allora, praticamente in aperta campagna!). La città era pronta ad una radicale

trasformazione. Purtroppo o per fortuna, a seconda dei punti di vista, si stavano ponendo le basi per una Biella del futuro.

RICCARDO RABAGLIO è nato a Torino il 28 luglio 1941. Entrato negli anni sessanta nella redazione del giornale Eco di Biella, non ha mai smesso la collaborazione come giornalista pubblicista a giornali e riviste. Nel 2007 ha ricevuto dall'Ordine dei Giornalisti del Piemonte la targa "*una vita per il giornalismo*". Docente di Scuola Media, ora in pensione, ha fondato con altri l'Università Popolare di Biella della quale è stato Direttore per più di venticinque anni e dove ha tenuto vari corsi fra cui quello di Storia dell'Arte e di Storia delle fortificazioni medievali in area biellese e piemontese.