

IL GIOIELLO E IL CAPOLAVORO: LA BIELLA-BALMA E LA BIELLA-OROPA

Di Romano Franchini

CHIUNQUE FOSSE SCESO alla stazione di Biella, in arrivo da Torino, alla fine degli anni '40 si sarebbe trovato davanti ad una organizzazione di trasporto ferroviario locale decisamente eccellente.

Nello spazio antistante la stazione della Biella-Sanधिà, in un'area ben delimitata e facilmente raggiungibile, trovavano collocazione due altre stazioni ferroviarie di due distinte società private: la SABOTE (Società Anonima Biella Oropa Trazione Elettrica) e le FEB (Ferrovie Elettriche Biellesi). Tramite le linee gestite da queste società era possibile quindi raggiungere tutte le località e paesi del comprensorio biellese; erano difatti attive ben sei linee di ferrovie locali: la Biella-Mongrando, la Biella-Borriana e la Biella-Oropa gestite dalla SABOTE; la Biella-Cossato-Vallemosso (con ulteriore diramazione a Cossato verso Castellazzo-Masserano) e la Biella-Balma gestite dalle FEB.



La stazione Biella-Sanधिà negli anni '50

Lo stesso viaggiatore che ritornerà a Biella nemmeno dieci anni dopo non troverà più nulla di tutto questo, anzi, non scenderà neanche più nella stessa stazione in centro città, ma in un'altra ben più decentrata e distante: Biella San Paolo. Il boom del trasporto su gomma aveva infatti decretato la fine delle ferrovie locali a favore degli autobus mentre le nuove impostazioni di espansione urbanistica della città di Biella avevano determinato la chiusura della stazione della Biella-Sanधिà in modo da eliminare la cosiddetta "cintura di ferro" che impediva la suddetta espansione. Il polo di trasporto ferroviario posto al centro della città non esisteva quindi più.

Tutto era cominciato circa settant'anni prima quando, grazie all'iniziativa di alcuni industriali (in particolare dei Fratelli Poma di Miagliano), vennero commissionati alla "Société Generale de Chemins de Fer Economiques" di Bruxelles i progetti per la costruzione di due linee ferroviarie a scartamento ridotto che collegassero gli stabilimenti di Occhieppo Inferiore e Miagliano con Biella. Era il 1879 e da poco più di vent'anni Biella aveva un collegamento ferroviario con Santhià.

Agli inizi del 1880 la Società Belga presentò alla Provincia di Novara la richiesta di concessione per le seguenti linee: Biella-Occhieppo Inferiore con proseguimento fino a Mongrando e Biella-Tollegno-Miagliano con proseguimento, lungo il fondo valle, fino a Sagliano Micca sede di importanti cappellifici.

A tale richiesta fece subito opposizione il Comune di Andorno il quale, in quanto sede di Mandamento con Pretura e quindi principale ente locale della vallata, contestava il tracciato della ferrovia per Miagliano che lo tagliava completamente fuori, danneggiandolo. La richiesta era quella di portare la ferrovia più in alto in modo da raggiungere il capoluogo che avrebbe dovuto anche essere il capolinea della tratta a scapito di Sagliano. Qualora le modifiche al tracciato fossero state accolte, il Comune avrebbe partecipato ai lavori con una sovvenzione.

Il rifiuto della Società Belga ad accondiscendere alle richieste portò al blocco totale dei lavori su entrambe le linee che si protrasse fino al 1888. Una nuova proposta, fatta da alcuni concessionari di linee tranviarie presenti nelle province di Novara e Alessandria, portò ad un accordo con la Società Belga che acconsentì ad adottare le modifiche richieste dal Comune di Andorno, il quale partecipò alle spese di costruzione per 40.000 lire.

Vennero quindi accordati i permessi di costruzione per le seguenti linee: Biella-Occhieppo-Mongrando, Biella-Miagliano-Andorno con prosecuzione fino alle cave della Balma, e Biella-Cossato-Vallemosso.

Il 31 dicembre 1891 le tre linee cominciarono il loro regolare servizio: nascevano le Ferrovie Economiche Biellesi. Alla metà degli anni Venti, con i lavori di elettrificazione, diventeranno Ferrovie Elettriche Biellesi, comunemente ricordate come FEB. Nel 1920 la Biella-Mongrando era passata sotto il controllo della SABOTE che provvide alla sua elettrificazione.



Stazione Ferrovie Elettriche Biellesi

Il gioiello: la Biella-Balma

DELLE TRE LINEE entrate in servizio quella della Valle Cervo era sicuramente la più bella dal punto di vista del tracciato e del paesaggio.

Partiva dalla stazione delle Ferrovie Economiche posta in via Bertodano all'angolo con via Repubblica, nelle vicinanze dei Lanifici Rivetti, per scendere lungo via Cernaia fino all'imbocco del ponte di Chiavazza, tratto in comune con l'altra linea FEB che portava a Cossato-Vallemosso. A questo punto la Biella-Balma piegava a sinistra per via Serralunga fino all'incrocio con le strade per Tollegno e Pralungo per proseguire poi in sede propria per 400 metri, attraversava il torrente Oropa con il ponte cosiddetto "del Bardone" incrociando nuovamente la strada provinciale per affiancarsi poi a quella che portava alla Filatura di Tollegno nei pressi della quale sorgeva la stazione, opportunamente raccordata con la fabbrica.

Poche centinaia di metri dopo la fermata, il tracciato incontrava l'opera più importante del percorso: il ponte sul torrente Cervo, magnifico manufatto in pietra a tre arcate tuttora esistente e in ottimo stato di conservazione.

Dopo il ponte, la ferrovia proseguiva in sede propria attraverso boschi di betulle e castagni lungo la sponda sinistra del Cervo, attraversava l'incrocio di Lorazzo e giungeva alla stazione di Miagliano, anche questa dotata di raccordo con gli stabilimenti Poma.



Miagliano era una stazione di testata in quanto il treno era costretto ad invertire la marcia per affrontare con un ampio curvone il tratto più ripido per superare la collina che lo avrebbe portato sul pianoro di Andorno, come previsto dalla modifica richiesta alla Società Belga, dove era presente la relativa stazione.



Stazione di Andorno Micca

Dopo Andorno il treno proseguiva passando a fianco dello Stabilimento Idroterapico “Andorno Bagni” (oggi sede della “Domus Laetitia”) per raggiungere la stazione di Sagliano Micca posta nella piazza principale del paese.



Stazione di Sagliano Micca

Dopo un breve tratto in piano, il treno proseguiva verso la Balma quasi interamente in sede propria attraversando le frazioni di Passobreve e Bogna per giungere alla stazione della Balma nei pressi delle cave di sienite.



Stazione della Balma

La linea era lunga 13,314 km. in gran parte in sede propria, una pendenza del 40,8 per mille e curve con raggio minimo di 70 metri. Un'opera decisamente diversa dalle altre due linee FEB per Mongrando e Vallemosso, con aspetti ingegneristici propri delle ferrovie di montagna, uniti ad un percorso arduo e caratteristico. Un piccolo gioiello ferroviario che collegava il capoluogo biellese con una delle valli più significative dal punto di vista paesaggistico, la Valle Cervo.

Nata con intenti prettamente industriali, la Biella-Balma resterà in servizio fino al 29 Ottobre 1958, giorno del suo ultimo viaggio, scandendo con i suoi viaggi la vita di un'intera vallata che ogni giorno si recava a lavorare a Biella. All'epoca della sua istituzione era stato previsto, nella richiesta di concessione, anche l'ipotesi di un prolungamento fino a Campiglia Cervo, ma non se ne fece nulla. Sarebbe stata un'opportunità per caratterizzare maggiormente la linea dal punto di vista turistico consentendo un rilancio della vallata, mai veramente sfruttata sotto questo aspetto.

Riguardo alle altre linee FEB, la Biella-Vallemosso concluderà il suo servizio il 15 Dicembre dello stesso anno. La Biella-Mongrando aveva già cessato di esistere da sette anni, essendo stata soppressa nel 1951 insieme alla Biella-Borriana.

Del gioiello Biella-Balma restano oggi alcune vestigia: le stazioni di Andorno e Balma oltre a quella di Miagliano trasformata in villetta unifamiliare, il magnifico ponte sul Cervo a Tollegno e parte del sedime in sede propria tra Tollegno e Miagliano e da Sagliano verso la Balma.

Il capolavoro: la Biella-Oropa

IL COLLEGAMENTO di Biella con il Santuario di Oropa rappresentava, alla fine del XIX secolo, un'idea, una necessità o, più semplicemente, un sogno.

Il movimento dei visitatori verso il Santuario mariano era in continuo aumento anche grazie alla nascita dei due Stabilimenti Idroterapici di Cossila e Oropa Bagni. L'unico mezzo di trasporto, all'epoca, era rappresentato da un tram a cavalli che impiegava dalle due alle tre ore per compiere il tragitto di 11 chilometri.

La Società Belga propose quindi un progetto di linea tramviaria nel 1894, immaginando un tracciato che, partendo dalla stazione di Miagliano della Biella-Balma, attraversasse il Cervo e, snodandosi lungo le pendici del Monte Cucco, raggiungesse il Santuario. Il progetto venne poi abbandonato dagli stessi tecnici della Società di Bruxelles in quanto ritenuto complesso e poco redditizio.

Nel 1899 il Geometra Maggiorino Perrone e gli Ingegneri Catella e Blotto iniziarono gli studi per una tramvia a scartamento ridotto 0,95 mt. che collegasse Biella con Oropa. L'impresa era decisamente ardua; in poco più di dieci chilometri bisognava superare un dislivello di 700 metri, affrontando un territorio quasi impossibile per un progetto ferroviario.

Era necessario un colpo di genio che, se concretizzato in un progetto, avrebbe sicuramente rappresentato un capolavoro di ingegneria ferroviaria.

Così fu, e nacque la Tramvia Biella-Oropa.

I tre tecnici fecero il miracolo e, nel 1902, il progetto era completato; rimanevano sul tavolo i problemi burocratici uniti allo scetticismo di quanti ritenevano l'opera del tutto inutile. Il Geometra Perrone non si arrese e fondò nel 1908 un Comitato Promotore che si mosse alla ricerca del capitale necessario alla realizzazione dell'opera. Nella riunione del 15 Novembre 1908 fu stabilito un capitale sociale di 1.500.000 di lire suddiviso in azioni di 500 lire ciascuna.

Il 28 Marzo 1909 si costituiva la "*Società Anonima Biella Oropa per Trazione Elettrica*" e, nel mese successivo venne dato il via ai lavori che si protrassero per due anni.

Il 4 Luglio 1911 la Biella-Oropa compiva il suo viaggio inaugurale in una cornice di pubblico festosa e con tutte le autorità locali e religiose. Il 13 Luglio 1911 la tramvia cominciava il suo regolare servizio. Il sogno era diventato realtà.



Stazione Biella-Oropa

La partenza della linea avveniva nella piccola stazione (tuttora esistente e sede dell'ATL) posta ai Giardini di fronte alla stazione della Biella-Santhià, proseguendo poi per via Bertodano e svoltando a sinistra in via Repubblica passando a fianco della stazione FEB e dei Lanifici Rivetti. La via era percorsa interamente fino alla fine per svoltare a sinistra in via Galilei, attraversare l'incrocio di via Italia e imboccare a destra via Ramella Germanin da percorrere in salita fino a giungere all'incrocio del Bottalino. Tutto questo tratto di percorso era in sede promiscua ovvero stradale, da cui la denominazione di tramvia extraurbana.

Poche decine di metri dopo il Bottalino il tram svoltava a destra per imboccare il primo tratto in sede propria costituito da un sedime molto ripido che lo avrebbe portato ad incrociare la strada provinciale all'ingresso dell'abitato di Cossila San Grato. Di nuovo in sede promiscua, la tramvia percorreva tutto l'abitato di Cossila fino oltre a San Giovanni fino ad arrivare nei pressi di Villa Macchi dove, con una svolta a sinistra, riprendeva la sede propria per raggiungere il Favaro attraversando le frazioni di Cavallo Inferiore e Cavallo Superiore.

Al Favaro era collocata la stazione principale della linea, comprendente la centrale elettrica di alimentazione posta nei locali seminterrati del fabbricato.



Stazione del Favaro



Piano degli uccelli



Il Girone



Ponte dei Tre Archi

Dopo la fermata, il tram ripartiva infilandosi all'interno della frazione della Prussiana e, lasciandosi il piazzale delle cave a destra, piegava verso sinistra entrando nel territorio del comune di Pollone per arrivare a uno dei punti più caratteristici e panoramici: il tornante del Piano degli Uccelli.

Oltrepassato il tornante la linea proseguiva arrampicandosi con un sedime compreso tra muri di sostegno in pietra a monte e a valle fino a raggiungere l'opera strutturale più spettacolare di tutto il progetto: il Girone elicoidale, preceduto da una galleria di 52 metri oltre la quale il tram percorreva un perfetto giro a raggio costante di 25 metri tutto sospeso tramite muri di sostegno rivestiti in pietra. Le foto dell'epoca restituiscono l'immagine di una motrice che si arrampica lungo il tracciato come fosse sospesa nel vuoto, quasi a sfidare le leggi di gravità.

Superato il Girone, il tram prosegue nel suo tratto in sede propria tra boschi e prati per giungere sulla seconda grande opera della linea: il Ponte dei Tre Archi, splendido manufatto a profilo curvo in muratura a tre arcate, ancora oggi perfettamente conservato e visibile dalla strada provinciale.

La linea proseguiva nei boschi incontrando lo scambio della Vecchia e la fermata per Oropa Bagni fino ad arrivare alla cappella di San Fermo dove, incrociando la strada provinciale, riprendeva la sede promiscua fino alla cappella di San Luca; da qui, tramite un attraversamento della strada, riprendeva la sede propria fino al Santuario d'Oropa.

Fino al 1927 l'arrivo era posto all'interno del primo piazzale sul lato destro, in seguito venne spostato più in basso, nei pressi del ristorante "Stazione" dove tuttora arrivano gli autobus di linea. La linea era complessivamente lunga km. 14,210, dei quali 9,115 in sede propria con un raggio minimo di curvatura di 25 metri; la pendenza massima era del 70 per mille, limite massimo per l'aderenza naturale!



Già da subito, la Biella-Oropa si meritò, per le sue particolari caratteristiche, il titolo di "Ardita d'Italia" quasi a significare il senso di sfida al limite che i progettisti avevano intrapreso al momento della sua ideazione. Sfida ovviamente vinta.

Lo spettacolo per il turista, in particolare dal Favaro in poi, era unico e suggestivo; dal Piano degli Uccelli e dal Girone si percepiva un paesaggio che consentiva di spaziare dalla pianura sottostante fino alla Serra.

Un passo della Guida del Biellese del 1912 così descriveva l'opera: "Unica forse veramente al mondo questa ferrovia per arditezza di costruzione, per vastità di panorami, per paesaggi incantevoli tra il verde e le piante, per le superbe altezze a cui si eleva; in certi tratti par veramente di essere sospesi nel vuoto; profondi dirupi si distendono sotto gli occhi dei viaggiatori, ma è un senso di stupefazione che si prova, non un senso di timore mai che possa impressionare anche l'anima più timida."

In parole povere, un vero capolavoro di ingegneria ferroviaria in grado di competere con le ferrovie di montagna svizzere e austriache con una sola drammatica differenza: verrà completamente smantellata dopo soli quarantasette anni.

Alle 23,30 del 29 Marzo 1958 la Biella-Oropa compie il suo ultimo viaggio verso il Favaro, vittima anch'essa del "progresso a quattro ruote" nonostante i bilanci fiorenti ed in attivo.

Con una velocità impressionante scompaiono rotaie e linea elettrica, le motrici demolite nell'arco di pochi mesi, quasi a cercare di rimuoverne il ricordo nel più breve tempo possibile.

Per tornare quindi al nostro ipotetico viaggiatore ferroviario che giunge a Biella alla fine degli anni '50, esso si troverà davanti una situazione completamente diversa, quasi capovolta, rispetto a pochi anni prima.

In meno di otto anni verranno smantellate sei linee ferroviarie locali, a partire dalla quelle per Mongrando e Borriana nel 1951. Certamente, in alcuni casi, la decisione fu inevitabile e comprensibile in quanto il trasporto su gomma si sarebbe dimostrato più economico ed efficiente. Questo vale per quelle tratte più propriamente a vocazione pendolaristica e industriale, senza particolari qualità di tracciato o possibili sviluppi turistici. La Biella-Vallemosso e la Castellazzo-Masserano rientrano anch'esse in questa casistica insieme alle due precedenti.

La Biella-Balma e, soprattutto, la Biella-Oropa sfuggivano da questi contesti. In particolare la seconda presentava già all'epoca una vocazione completamente turistica che avrebbe dovuto fare riflettere un po' più a lungo chi decise invece di sopprimerla in tutta fretta.

Cosa rimane oggi?

DEL CAPOLAVORO Biella-Oropa rimangono la stazione di Biella, gran parte dello splendido sedime proprio dal Favaro al Santuario con centinaia di metri di muri di sostegno in pietra perfettamente conservati e i due manufatti simbolo: il Girone elicoidale e il Ponte dei Tre Archi.

Ma, più di tutto, rimane proprio il ricordo; di chi l'ha vista e senz'altro presa una volta nella vita, di chi ne ha sentito parlare e ha cercato di farla rivivere studiandola attentamente prima e cercando di riproporla poi, anche solo nella sua parte finale da Favaro ad Oropa.

Ora che Biella ed il suo comprensorio non sono più l'isola industriale ricca e felice di qualche decennio fa ed il turismo sembra rappresentare l'unica via d'uscita ad una situazione particolarmente drammatica, forse ripensare ad interventi di recupero, sicuramente possibili, è un'idea molto meno folle di quanto possa sembrare.

Sono però di nuovo necessarie le stesse qualità che caratterizzarono gli uomini che intrapresero l'iniziativa più di un secolo fa: intraprendenza, qualità tecniche, capacità di vedere un po' oltre la realtà di tutti i giorni, disponibilità ad investire in studi e a cercare finanziamenti (oggi anche europei) e, soprattutto, il coraggio di provarci.