



Novara - Biella: l'architettura razionalista nella ferrovia privata

di Daniele Segre

L'architettura ferroviaria italiana, tra il 1920 e il 1940, ha avuto una grande stagione di realizzazioni influenzate dalla politica di Mussolini. L'architettura in generale di quel periodo era volta a cambiare l'immagine della nazione, ma vi fu un'attenzione particolare proprio nei confronti dell'edilizia ferroviaria, vista la funzione di rappresentazione dell'immagine dello Stato fascista attribuita dal regime alle ferrovie. Alcune di queste opere sono caratterizzate da uno stile più legato al Movimento Moderno internazionale che si era cominciato a diffondere in Europa negli anni '20, influenzato dall'idea industriale e progressista; altre invece sono più legate ad uno stile imperiale e propagandistico, influenzato dall'intento di mostrare forza e potenza.

L'esempio forse più noto e meglio riuscito di architettura razionalista ferroviaria italiana, moderna e progressista, di ampia rilevanza anche a livello internazionale, è la stazione di Santa Maria Novella di Firenze realizzata su progetto di Michelucci per un concorso del 1932. Seguono però tutta una serie di altre opere di architettura ferroviaria moderna, tra cui possiamo ricordare le opere di Angiolo Mazzoni, come le stazioni di Trento, Brennero, Messina, Montecatini Terme e parte di Roma Termini, o quelle di Roberto Narducci (decine di fabbricati viaggiatori tra cui quelli di Viareggio e Roma Ostiense). Oltre alle stazioni, bisogna anche ricordare che in quegli anni furono costruite le due linee direttissime Bologna - Firenze e Roma - Napoli, con tutti gli edifici e i fabbricati annessi.

Tutte le opere elencate, portate a termine tra gli anni '20 e gli anni '40 per le ferrovie italiane, benché con orientamenti differenti, sono tutte realizzazioni per le Ferrovie dello Stato, che all'epoca erano un organo del Ministero delle Comunicazioni in stretta relazione con le Poste; l'architettura razionalista moderna ferroviaria italiana è indissolubilmente legata alle Ferrovie nazionali, a loro volta legate al Governo. Sia le realizzazioni più eleganti, legate al Movimento Moderno europeo, sia quelle più imperialistiche erano pur sempre una manifestazione dello Stato, progetti disegnati dallo Stato (essendo l'intera rete ferroviaria nazionalizzata dal 1905) e pertanto dovevano rappresentarlo.



1. ALn 663.1201 mentre effettua un regionale Novara - Biella, fotografato nei pressi di Cossato. Foto Daniele Segre, 5 maggio 2012

C'è però una linea ferroviaria in Italia che oggi appartiene alla rete RFI, ma che in origine fu costruita e gestita dalla concessionaria privata Società Anonima Ferrovie Elettriche Novaresi. Molte furono le ferrovie italiane costruite da società private, ma poche di esse furono realizzate dopo il 1905, ovvero dopo la nascita delle Ferrovie dello Stato. La Biella - Novara fu realizzata a partire dal 1925 ma aperta all'esercizio solo nel 1940. Il progettista della linea fu Francesco Cartasegna, il quale per un certo periodo era stato anche direttore dei lavori dello stabilimento del Lingotto di Torino.

Il fatto che la ferrovia sia stata costruita da una società privata rende le architetture della linea indipendenti rispetto alla visione statale; infatti, seppure ovviamente il controllo fascista ci fosse, i progetti non furono redatti dal Ministero come per le altre opere delle FS. Il fatto che sia una ferrovia costruita negli anni '30 fa sì che l'architettura dei suoi edifici sia in stile razionalista e segua i principi del Movimento Moderno.

Questi due fatti insieme rappresentano un raro caso di architettura razionalista ferroviaria slegata dal mondo delle Ferrovie dello Stato, indipendente dalla visione delle ferrovie come espressione di Stato. Questa linea presenta un'architettura che si può equiparare a progetti di residenze private di campagna o a modesti edifici pubblici periferici, slegati da quell'enorme braccio dello Stato che erano le FS, in particolare in epoca fascista.

La linea Biella - Novara si sviluppa per 51 km con un dislivello di circa 250 metri. Dal punto di vista architettonico vi sono 11 fabbricati viaggiatori tra stazioni e fermate (più una ora dismessa e non accessibile), molti edifici adibiti a scali merci, strutture per servizi igienici e caselli. L'architettura di tutte le costruzioni presenta uno stile omogeneo e razionale, caratterizzato da composizioni non monotone di volumi geometrici semplici, piani e linee, seguendo il principio razionale della scomposizione dell'architettura in elementi primari e geometrici, realizzati in cemento armato intonacato e copertura piana. Un'architettura moderna, razionalista, industrializzata, ma contemporaneamente di campagna, di piccoli centri rurali, con la sola eccezione della stazione di Biella San Paolo; unica struttura di dimensioni maggiori di una media città industriale.



2^a Regionale 4817 Biella - Novara in arrivo a Rovasenda. (Foto Daniele Segre, 5 maggio 2012)

La stazione tipo

Per quanto riguarda le stazioni, la maggior parte segue un progetto unitario costituito da: un edificio che ospita il fabbricato viaggiatori, una struttura per lo scalo merci e un piccolo fabbricato per i servizi igienici. Questo stesso schema è utilizzato per tutte le stazioni con l'eccezione di Nibbia, Sillavengo e Biella San Paolo.

Il fabbricato viaggiatori è costituito da un edificio che si sviluppa su due piani fuori terra con una pianta rettangolare poco allungata. Esso è composto da un parallelepipedo - quasi un cubo - al centro e due parallelepipedo, di altezza inferiore rispetto al corpo centrale, ai due lati; il tutto tagliato da un piano, un volume quasi bidimensionale che si prolunga verso i binari.

L'edificio appare più compatto sul lato strada che sul lato ferrovia in quanto i due corpi laterali sono arretrati rispetto alla facciata lato binari mentre sono in linea con la facciata lato strada. Per alleggerire la struttura i due spigoli laterali sono smussati e presentano un'apertura bassa e larga proprio in corrispondenza della smussatura. Questo accorgimento toglie peso alla struttura seguendo il principio di Le Corbusier della facciata libera, ovvero della facciata indipendente dalla funzione strutturale. Verso la ferrovia l'edificio è maggiormente aperto, con due porticati con archi che segnano due ingressi ai due lati dell'edificio i quali permettono gli accessi agli appartamenti del piano superiore. Sul lato ferrovia è presente una tettoia che circonda l'edificio per tre lati come una C: sulle facciate laterali essa costituisce il pavimento dei terrazzi degli appartamenti soprastanti, mentre sul lato verso la ferrovia essa è una tettoia estremamente sottile e aggettante, un piano bidimensionale che si prolunga verso l'esterno. Caratteristiche dell'architettura razionalista, presenti in questo edificio, sono le linee orizzontali, l'eliminazione della verticalità, le finestre allungate anche in corrispondenza degli spigoli e il tetto piano. Nella facciata verso la strada domina la simmetria con 4 finestre al primo piano e 3 porte di ingresso al piano terra.



3. Facciata su strada del fabbricato viaggiatori tipo, in questo caso si tratta della stazione di Biello Chiavazza. Da questo lato l'edificio è piuttosto compatto con una simmetria segnata da tre porte al piano terra e quattro finestre al primo piano. Si notano gli spigoli smussati con serramenti larghi e bassi che tagliano lo spigolo. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

4. Facciata su ferrovia del fabbricato viaggiatori tipo, in questo caso della stazione di Carpignano Sesia. Si nota come la tettoia del primo binario sia il prolungamento della cornice tra il primo piano e il piano terra dell'edificio. L'edificio, soprattutto da questo lato è composto da una combinazione di parallelepipedi assemblati, piani intersecanti e linee. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

5. Facciata laterale del fabbricato viaggiatori della stazione di Vigliano - Candelo. Si nota come l'edificio sia caratterizzato da linee orizzontali che ne limitano la verticalità: le coperture piane che sporgono, la cornice bianca superiore e il piano della tettoia che taglia i parallelepipedi che compongono l'edificio. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

6. Facciata sul lato della ferrovia del fabbricato viaggiatori della stazione di Casaleggio. Purtroppo in questo caso, l'edificio è caratterizzato da degrado e sporcizia che coprono le qualità edilizie. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

Come da buona tradizione ferroviaria, la stazione classica è dotata di uno scalo merci, comprendente un edificio atto al ricovero delle merci in partenza o in arrivo e adatto per il carico/scarico delle stesse dai carri. Lo scalo merci è costituito da un edificio a pianta rettangolare che si eleva su due piani fuori terra. Anche in questo caso vigono le caratteristiche dell'architettura razionalista con la caratteristica copertura piana. Esso è costituito da uno schema molto semplice e razionale: un volume parallelepipedo a pianta rettangolare tagliato da un piano sottilissimo in confronto alla sua estensione a circa due terzi dell'altezza del volume costruito. Questo elemento quasi bidimensionale ha la funzione di tettoia per proteggere dalle intemperie le operazioni di carico/scarico. Il tutto fornisce un'impressione ben differente dal tradizionale scalo merci FS con ampia copertura a falde.



7. Magazzino merci della stazione di Carpignano Sesia. Si nota come l'edificio è costituito da un parallelepipedo tagliato da un piano molto sottile e aggettante. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

8. Magazzino merci della stazione di Vigliano - Candelo. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

La stazione "tipo" della linea è caratterizzata anche da un edificio per le ritirate. In questa linea si tratta di un edificio di ridotte dimensioni, anch'esso in stile però con le altre costruzioni: struttura in cemento armato, costituito da un volume cubico ed uno semicilindrico. Anche in questo caso la piccola

struttura è costituita da una composizione di semplici forme geometriche.



9. Edificio tipo adibito ai servizi igienici, in questo caso si tratta di quello della fermata di Sillavengo. Si può notare la struttura composta da forme geometriche semplici: un parallelepipedo e un semicilindro con copertura piana. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

Il casello e la stazione di Nibbia

Anche i caselli lungo la linea ferroviaria seguono lo stesso schema architettonico delle stazioni. Da un certo punto di vista, pur mostrando caratteri comuni a tutte le costruzioni della linea, forse rappresentano ancora meglio l'architettura razionalista di campagna, essendo concepiti con la funzione di casa privata e non di stazione pubblica di paese. Il fabbricato viaggiatori di Nibbia, pur essendo un edificio di stazione, è identico ai caselli. L'edificio della residenza del casellante è costituito da uno schema lineare e razionale ma al contempo in movimento. Esso è composto da una serie di solidi geometrici sovrapposti (parallelepipedi, cubi, cilindri) tali comunque da generare movimento e varietà. Il tetto piano e il cornicione aggettante eliminano la verticalità. Si notano invece molti elementi che forniscono movimento orizzontale all'intera struttura: la finestra a nastro che taglia lo spigolo, il bordo che dalla ringhiera del terrazzo si ricollega al davanzale della finestra, il volume semicircolare con terrazzo e le rientranze all'estremità di entrambe le facciate per cui, da qualsiasi parte si guardi l'edificio, si ha sempre una parte di costruzione arretrata. Questo edificio, più che quello del fabbricato viaggiatori, presenta un'influenza futurista con maggior presenza di curve, che eliminano la staticità degli spigoli, e presenza di volumi su diversi livelli di profondità, che eliminano la staticità dei prospetti, oltre all'assenza della simmetria in facciata.

Alcuni caselli adottano lo stesso schema, ma con un edificio più grande, una villa bifamiliare che però presenta le stesse caratteristiche delle residenze più piccole su uno schema raddoppiato.

La stazione di Nibbia è dotata anche dell'edificio per i servizi igienici, ma non dello scalo merci.



10. Fabbricato viaggiatori della stazione di Nibbia: nonostante il degrado si può notare come esso sia caratterizzato da una combinazione di solidi geometrici semplici. A differenza del fabbricato viaggiatori tipo, questo edificio è maggiormente movimentato e non presenta una simmetria. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)



11. Casello lungo la linea ferroviaria, oggi adibito a residenza privata. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

La fermata di Sillavengo

Si tratta di una fermata caratterizzata da un piccolo fabbricato viaggiatori di ridotte dimensioni, ma con uno stile che segue l'architettura della linea. Esso è costituito da un semplice parallelepipedo in cemento armato e copertura piana. Da notare la tettoia che si estende in modo sottile e aggettante e la cornice grigia, posta come prolungamento della tettoia.

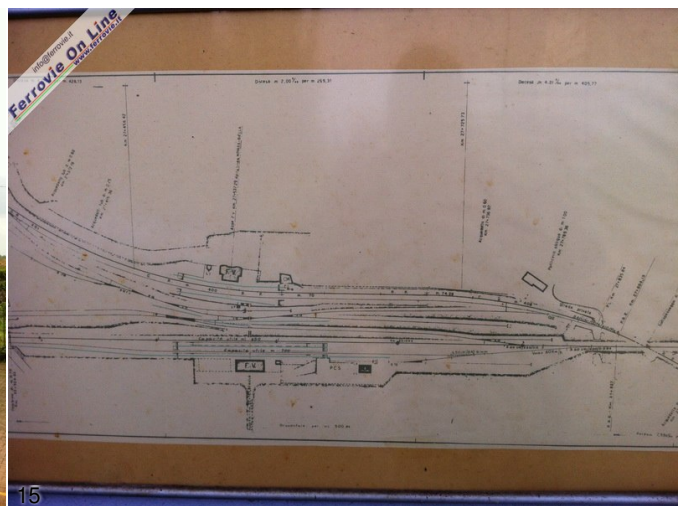


12. Il piccolo fabbricato viaggiatori della fermata di Sillavengo. Nonostante le dimensioni ridotte si nota come la struttura riprende lo stesso stile delle altre costruzioni: un parallelepipedo con tettoia aggettante. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

13. Fermata di Sillavengo lato strada. Si nota come la canna fumaria sia stata aggiunta in un tempo successivo in quanto copre, in parte, la scritta originale. Si nota anche il nano in cima alla canna fumaria assolutamente non pertinente allo stile architettonico dell'intera linea ferroviaria. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

La stazione di Rovasenda

La stazione di Rovasenda della linea Biella - Novara fu costruita come stazione "standard", con fabbricato viaggiatori, scalo merci e servizi igienici. E' da notare che questa stazione è posta nella località in cui la Biella - Novara incrocia la linea Arona - Santhià. All'epoca della progettazione e costruzione della linea Biella - Novara la ferrovia Arona - Santhià, costruita tra il 1900 e il 1906, era gestita dalle Ferrovie dello Stato, mentre quella Biella - Novara era in concessione a una società privata: questo spiega il fatto che le due linee abbiano due stazioni differenti, con due diversi fabbricati viaggiatori, benché esista un raccordo di collegamento. A parte le questioni meramente ferroviarie, si notano in modo evidente le differenze architettoniche tra gli edifici delle due stazioni, che sono posti uno di fronte all'altro: classica stazione italiana, sullo stile di quelle ottocentesche, in muratura, a due livelli, con tetto a falde in tegole per la stazione della linea Arona - Santhià e costruzione in stile razionalista, più piccola, con interpiano minore, su due livelli, ma con estensione diversa tra i due e tetto piano per quella della Biella - Novara. La linea Santhià - Arona recentemente ha visto la cancellazione di tutti i servizi, nell'ambito della nota politica di tagli al trasporto pubblico promossa dalla Regione Piemonte.



14. La stazione di Rovasenda sulla linea Biella - Novara. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

15. Lo schema del piano binari delle due stazioni con i due fabbricati viaggiatori uno di fronte all'altro. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

La stazione di Biella San Paolo

Quando la linea Biella - Novara fu costruita, Biella aveva già una stazione, capolinea della ferrovia Santhià - Biella inaugurata nel 1856 e gestita privatamente fino al 1951. La stazione storica era costituita da un edificio classico in muratura basato sulla simmetria, con facciata scandita da aperture ad archi ed estremità maggiormente piene e leggermente avanzate, con abbaini sul lato verso la ferrovia.

Quando fu costruita la ferrovia Biella - Novara, fu realizzata anche una nuova stazione ferroviaria dedicata a questa ferrovia, ovviamente in coerenza stilistica con tutte le costruzioni della linea.

L'edificio presenta sempre un disegno razionalista ed è di dimensioni maggiori rispetto a tutti gli altri fabbricati della linea. Esso è a pianta rettangolare, lungo circa 50 metri; nonostante le sue dimensioni maggiori, il fabbricato riprende lo stesso schema costituito da combinazioni di parallelepipedi di diverse dimensioni, linee e piani senza spessore.

Al centro l'edificio si sviluppa su due livelli; andando verso l'estremità, in modo simmetrico da entrambi i lati, si riscontra prima una sezione, sempre a due piani fuori terra, ma più bassa rispetto alla parte centrale e con più aperture, poi una sezione ad un solo piano fuori terra con balaustra piena e infine un corpo più basso sempre ad un solo piano fuori terra. Tra il piano terra e il piano primo sporge una tettoia, costituita da un piano sottile che taglia nettamente i volumi, ma che contemporaneamente genera irregolarità variando di volta in volta l'oggetto. Anche in questo caso, come per le altre stazioni più piccole, l'edificio è caratterizzato tra tre ingressi sul lato strada, dalla copertura piana e da una composizione di parallelepipedi e piani.

Per più di vent'anni Biella mantenne entrambe le stazioni: una ottocentesca per la linea da Santhià e una razionalista per la linea da Novara. Solo alla fine degli anni '50 si decise di attestare la linea da Santhià alla stazione più moderna e più periferica. La stazione ottocentesca fu demolita e fu abbandonato il tratto di linea di penetrazione urbana, modificando il tracciato della Santhià - Biella per attestarla alla più recente stazione San Paolo. Nel 1958 quest'ultima divenne la sola stazione unificata di Biella e per l'occasione fu potenziata con nuovi binari per servizi viaggiatori e con la costruzione delle pensiline sulle banchine, mentre l'edificio della vecchia stazione fu demolito nei primi anni '60.



16. Vista della stazione di Biella S. Paolo lato strada. Si nota lo stesso stile del fabbricato viaggiatori delle stazioni minori. Corpo centrale di dimensioni maggiori, corpi laterali ridotti e piano intersecante i volumi con funzione di tettoia. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)
17. Vista del fabbricato viaggiatori della stazione di Biella S. Paolo. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)
18. Oggi Biella San Paolo è servita in gran parte da "Minuetti" Diesel come si può vedere da queste immagini. Questi treni garantiscono i collegamenti per Santhià e per Novara. Due servizi al giorno sono prolungati fino a Milano Porta Garibaldi. Fino a pochi anni fa esisteva anche un servizio con D.445 e carrozze per medie distanze diretto a Torino. Oggi questo collegamento diretto non è più presente per l'interdizione dei materiali Diesel nel passante di Torino. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)
19. Parata di Minuetto in sosta a Biella San Paolo. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

Elementi decorativi

Oltre all'aspetto architettonico è caratteristico di questa ferrovia anche il particolare motivo decorativo, esso pure unico nel panorama ferroviario italiano e differente da quello classico FS. Da questo motivo decorativo si possono riconoscere ancora oggi l'origine e la gestione della linea estranee alle Ferrovie dello Stato, benché oggi essa sia gestita da RFI.

Le decorazioni sono costituite da un motivo geometrico costituito da linee orizzontali che generano onde poligonali intersecate con linee verticali. Tale motivo può essere riscontrato nei cancelletti di accesso alle stazioni, nelle grate delle finestre dei servizi igienici e nella decorazione delle porte di accesso ai fabbricati viaggiatori.



20. Particolare delle porte di ingresso dell'edificio della stazione tipo: in questo caso si tratta della stazione di Casaleggio. Si nota il motivo decorativo sulle porte ripreso in altri elementi della ferrovia. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)



21. Particolare del cancello di ingresso in stazione (di Casaleggio, in questo caso). Si nota come il cancello metallico riprende lo stesso motivo decorativo delle porte di ingresso. Si nota anche la recinzione in cemento che non è del tipo classico di quelle FS. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

22. Le stazioni erano anche addobbate con altri elementi di arredo come panchine, fontane e fontanelle. Purtroppo oggi questi elementi non si presentano in buone condizioni, come questa fontanella in cemento della stazione di Ghislarengo. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

Stato attuale del patrimonio edile

A parte la stazione di Biella San Paolo, che è stata recentemente restaurata ed è in buone condizioni, le piccole stazioni si presentano oggi in differenti condizioni di conservazione. Alcune sono degradate e inutilizzate, altre versano in cattive condizioni e sono parzialmente occupate da appartamenti privati. Solo due sono state integralmente restaurate e riutilizzate per scopi diversi da quello originario: una su iniziativa pubblica, l'altra

su iniziativa privata.

Il fabbricato viaggiatori della stazione di Vigliano - Candelo è stato preso in gestione dal comune di Vigliano Biellese e nel 2002 è stato restaurato con la sostituzione di tutti i serramenti per diventare la sede della Polizia Municipale.

A Cossato, invece, l'edificio è stato restaurato su iniziativa privata ed ora è occupato da un bar-ristorante con sala slot.



23



24



25



26

23. Il fabbricato viaggiatori della stazione di Vigliano - Candelo, oggi sede della Polizia Municipale. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

24. Cartello installato dal Comune che illustra la storia della linea e la sua ristrutturazione. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

25. Fabbricato viaggiatori della stazione di Cossato, oggi ristrutturato e adibito a Bar - Ristorante. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

26. Curioso questo uso, insolito per un ex magazzino merci, in questo caso appartenente alla stazione di Biella Chiavazza. Oggi è usato come pollaio di pertinenza dell'abitazione presente all'interno del fabbricato viaggiatori. (Foto Gino Pepe, 5 maggio 2012)

Daniele Segre - 05 novembre 2012

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003