

Domenica 19 marzo 2023.
Fiab Torino Bici & Dintorni.
Dalle risaie alla Baraggia.



La storia del gemellaggio tra Rovasenda e Pontcharra.

Per arrivare al gemellaggio bisogna partire dalla storia di questa località.

La storia del castello parte col signore locale Alberto di Rovasenda che nel 1170 fu fautore della sua edificazione. Ad inizi del 1400 mentre quasi tutte le terre si assoggettano ai Savoia, quelle di questo territorio si ribella mettendosi in contrasto con Balocco, già fedele ai Savoia, tanto da ingaggiare nel 1413 una battaglia che lo vede sconfitto con il suo castello incendiato e novanta vittime. A seguito di ciò Rovasenda viene assediata per alcuni mesi ed è costretta a capitolare e assoggettarsi ad Amedeo VIII di Savoia, casata a cui resterà fedele anche in seguito. Il 30 aprile 1524 nel periodo della contesa del ducato di Milano da parte degli spagnoli che inseguirono i francesi nella ritirata nella battaglia tra Romagnano e Rovasenda successe un fatto "increscioso" che urtò la sensibilità dello spirito cavalleresco ancora in voga all'epoca.

La mattina del 30 aprile 1524 nelle vicinanze del fiume Sesia, tra i paesi di Romagnano e Rovasenda, la retroguardia dell'esercito francese, reduce da un infruttuoso tentativo di espugnare Milano, si sta ritirando da Novara, inseguita dalle truppe imperiali, quando un' archibugiata colpisce al fianco destro il signore di Bayard, celebrato dai contemporanei come il cavaliere "sans peur et sans reproche" (senza macchia e senza paura), provocandone il ferimento e la caduta da cavallo. L'incidente occorso al prode cavaliere, rispettato anche dagli avversari, come si conveniva ad una società in cui l'etica cavalleresca, con il suo codice di valori, regolava i rapporti tra gentiluomini ancorché militanti su fronti opposti, suscitò la viva commozione di tutti i presenti, che si affrettarono a soccorrere il moribondo, adagiandolo all'ombra d'una grande quercia.

La contesa tra Romagnano e Rovasenda sul luogo della morte del cavaliere è ancora attuale.

Gli scritti di don Crenna, storico locale, si innestano nella tradizione locale che individua il sito in cui fu ferito mortalmente il Bayard nel territorio di Romagnano, a poca distanza dal guado sulla Sesia, in un prato presso la pieve romanica di San Martino di Breclema, unica costruzione superstite dello scomparso villaggio di Breclema, possedimento dei conti di Biandrate distrutto nel XIV secolo. A Rovasenda, quieto paese di risaie dell'alto Vercellese che evoca nel nome l'antica abbondanza di foreste di querce (*silva Rovaxinda*), la versione dei fatti è invece diversa: qui, alla base dell'alta torre quattrocentesca che costituisce l'elemento più vistoso del castello, in gran parte smantellato, appartenuto a un ramo dei conti di Biandrate, si trova una lapide posata per iniziativa del Municipio nel 1971 in cui si commemora la morte del Baiardo "ferito a morte nei pressi di questo castello". Gli abitanti di Rovasenda sono talmente determinati a difendere il loro "privilegio", conteso dal vicino comune di Romagnano, da aver siglato un gemellaggio con il paese delfinale di Pontcharra, dove sorgono le vestigia del castello dei Bayard.

Ecco come viene raccontata la storia del gemellaggio in un tabellone alle porte di Rovasenda:

Il nostro paese è ricco di tanti fiori all'occhiello, uno dei quali è senz'altro il gemellaggio con Pontcharra, cittadina francese situata a circa 300 chilometri da Rovasenda, sulla strada che dal Frejus va verso Grenoble. Il legame creato dalla storia, dal destino del prode signore di Bayard nato nel 1476 nel castello di Pontcharra e morto nel 1524 all'ombra della superba torre millenaria di Rovasenda, è stato lo spunto per stringere un patto di gemellaggio.

Il tabellone seguita con queste frasi:

"Il trattato, firmato dai sindaci Vezzu Alfeo e Menetrey Jean nell'estate del 1973 a Pontcharra e confermato a Rovasenda l'anno successivo, ha sancito un'amicizia che unisce profondamente le due comunità.

I continui scambi di ospitalità hanno favorito la conoscenza del modo di vivere delle due collettività, aventi cultura, lingua e tradizioni diverse che sono stati motivo non di separazione ma di confronto e unione. Trentacinque anni di stimoli, motivazioni, di scambi di ospitalità nelle famiglie hanno sviluppato con una migliore comprensione reciproca il sentimento vivo della fraternità. Questi incontri, pegno di amicizia e di pace, indicano Rovasenda e Pontcharra come esempi di civiltà e progresso. E inoltre vanto per i nostri paesi aver anticipato quell'unità europea, che ancora oggi fatica a decollare. Lo spirito del gemellaggio è quello di far incontrare i giovani, di cercare l'occasione per un approccio diretto, di divulgare una coscienza europeista, di approfondire i problemi reali perché le diversità diventino motivo di unione, al fine di consentire cioè un'armonizzazione sociale che costituisca la premessa di una maggiore intesa.

Auspichiamo che le nuove generazioni recepiscono questa voglia di familiarizzare e siano la continuazione di un disegno proiettato in un avvenire di pace e libertà".

La pista di Balocco.

La nascita del complesso di Balocco si inquadra in un'epoca di grande espansione per l'Alfa Romeo. In quegli stessi anni, infatti, aveva inizio la costruzione dello Stabilimento di Arese, che avrebbe sostituito la storica sede di Portello. Nell'ambito di questo piano di rinnovamento aziendale, i vertici della casa automobilistica ritennero opportuna la realizzazione di un tracciato dove poter collaudare le proprie vetture in autonomia e riservatezza. Fu così che, nel 1961, ebbero inizio i lavori di costruzione del complesso di Balocco in una ex area agricola circondata da risaie e a ridosso delle colline di Ivrea.

Il progetto originale prevedeva una pista principale (l'attuale *Misto Alfa Romeo*), all'interno della quale realizzare anche un tracciato di durata più piccolo, oltre ad aree con pavimentazioni speciali e alla riproduzione di una strada di campagna, il tutto studiato per i collaudi delle vetture da strada.

Il circuito misto venne realizzato ispirandosi ai tracciati facenti parte del calendario del Campionato mondiale di Formula 1 in quegli anni: da Monza, ad esempio, vennero copiate la *Curva Grande* o *Curvone* (oggi detta curva Biassono) e la prima delle due *curve di Lesmo*, mentre da Zandvoort fu mutuato il disegno del tornante *Hugenholtzbocht*. Questo tracciato fu inaugurato ed entrò in funzione nel 1962.

Alle attività strettamente legate alla produzione in serie, per cui la pista era stata specificatamente progettata, si affiancava in passato l'attività dell'Autodelta, che a Balocco sviluppava le proprie vetture da corsa. Da qui sono passati piloti da corsa da Brambilla a Giacomelli a Niki Lauda mettendo a punto auto su questa pista mitiche come quella che vinse il mondiale nel 1975.

Quando il Gruppo Fiat acquistò l'Alfa Romeo, il circuito entrò in possesso della casa torinese, che iniziò ad utilizzarlo anche per attività relative agli altri marchi di sua proprietà. Sotto la nuova gestione l'impianto è stato soggetto a importanti cambiamenti, che lo hanno dotato di diversi nuovi tracciati, con caratteristiche e finalità diverse. Nel 1992 è entrato in funzione l'anello di alta velocità, un triovale lungo 7,8 km, con curve sopraelevate caratterizzate da una pendenza fino al 30%, che consente velocità massime superiori ai 300 km/h, attorno al quale è stato costruito, nel 2010, un altro triovale simile ma con curve piatte, dedicato ai collaudi ad alta velocità di mezzi pesanti Iveco. Nel 1993 è entrato in funzione un altro tracciato estremamente caratteristico: il percorso *Langhe* di 24 km. Questo non è un vero e proprio circuito da corsa, quanto più la riproduzione di una strada secondaria (ispirata proprio alla regione delle *Langhe*), con numerose vie di fuga e varianti che consentono di ricavare diversi percorsi. Complessivamente, il tracciato *Langhe* misura oltre 22 km, una lunghezza paragonabile a quella del Nürburgring Nordschleife; con il circuito tedesco il *Langhe* ha in comune anche altre caratteristiche, come l'irregolarità del fondo stradale e i numerosi saliscendi (pendenze fino al 14%), studiati per mettere in crisi l'assetto delle vetture da collaudare. Di questo percorso fa parte anche un tratto di pavimentazioni speciali lungo 3,3 km.

A questi tracciati principali se ne affiancano diversi altri con funzioni specifiche di collaudo delle vetture:

- Pista Comfort, inaugurata nel 1999, con particolari superfici stradali studiate per il collaudo delle sospensioni;
- Pista ABS, inaugurata nel 2005, utilizzata per l'omologazione di veicoli;
- Pista Off Road, realizzata nel 2006;
- Pista bianca, realizzata nel 2008 allo scopo di simulare condizioni di bassa aderenza per testare i sistemi di sicurezza attiva installati sui veicoli;
- Steering Pad, realizzato nel 2011, piazzale circolare di 80 m di diametro con una pendenza del 2% verso l'interno,



- Pista rumorosità, utilizzata per l'omologazione dei veicoli. Il totale dei circuiti è ora di 80 km.

L'impianto di Balocco è oggi uno dei principali centri di collaudo per i veicoli di Fiat Chrysler Automobiles, nonché per le omologazioni TÜV di veicoli e motocicli anche di altre marche. Viene inoltre utilizzato per prove su strada da parte di riviste e programmi televisivi a tema automobilistico. Spesso è, inoltre, sede di manifestazioni quali raduni di auto storiche e *track days*.

L'importanza di questa pista è indispensabile per sperimentare tutto il processo che precede la vendita di un nuovo modello di auto e dal 1987 in avanti l'area è passata dagli iniziali 2kmq a 6 kmq su cui trovano posto officine e reparti sperimentali d'alta qualità con circa 200 addetti organizzati su 3 turni di lavoro che in tempo reale possono confrontare i dati a calcolo con quelli della prova su pista. Tramite le prove si possono simulare test che danno la possibilità di verificare il comportamento dei componenti dell'auto dopo 10 anni.

L'origine del nome attuale di Santhià. Durante la dominazione dei Longobardi durata dal 581 al 625 la regina Teodolinda, convertita al cristianesimo, riceve dal papa Gregorio una reliquia di Sant'Agata da collocare nella chiesa plebana di questa località allo scopo di sancire l'alleanza tra chiesa e stato accumulate dalla condivisione all'eresia di San Ariano. Attestato come Sancta Agatha, trae quindi il nome dalla santa alla quale fu dedicata la chiesa per volontà della regina Teodolinda. Nello specifico dal genitivo Sanctae Agathae si sviluppò la forma Santeagathe poi evoluto in Santiagate/Santiare. La reliquia si trova nell'attuale cripta, residuo di quell'originaria chiesa che insieme alla torre campanaria sono stati dichiarati monumenti nazionali, mentre l'attuale versione della chiesa è del 1836. Santhià ha sempre avuto notevole importanza in quanto in epoca romana era sulla strada che da Vercelli portava in Gran Bretagna, direzione che in seguito coincise con la via dei pellegrini verso Canterbury della quale Santhià è la 44° tappa secondo il cammino di Sigerico compiuto nel 990.

La devozione a Sant'Agata è solennizzata con la tradizionale offerta processionale dei ceri che vengono poi fusi insieme a formare il cero pasquale che presiede nella chiesa le funzioni religiose e che quest'anno ricorreva il giorno 5 febbraio a ricordo del suo martirio a Catania nel 251. Per antica tradizione tutte le feste religiose e civili sono accompagnate dall'antichissima banda musicale fondata il 6 settembre 1793 che prende il nome di "banda turca del corpo delle milizie" dal re di Sardegna Vittorio Amedeo III.



La ferrovia Santhià Arona.

Nata nel 1906 e sospesa nel 2012 nasce da quando l'approssimarsi della fine dei lavori del tunnel del Sempione suggerisce l'esigenza di avere un collegamento più rapido verso Torino che non pesasse sulla trafficata linea che transita per Novara e più lungo di circa 20 km. Inizialmente la linea si sarebbe fermata a Borgomanero, per poi proseguire verso Domodossola ma in contemporanea dallo Stato fu progettata la nuova linea che da Domodossola passa per Arona creando qui un grande scalo per le merci. L'impresa fu piuttosto ardua nei pressi di Gattico con una galleria di oltre 3 km data la cedevolezza dei terreni ma l'impresa per concludere i 65 km fu portata comunque a termine pochi mesi prima dell'inaugurazione del traforo del Sempione. Lungo il tracciato il ponte più spettacolare è quello di Romagnano Sesia, ricostruito nel 1994 per aumentarne la portata, che ha rischiato nel 2021 di essere trasformato in stradale in quanto attiguo a quello crollato a seguito dell'alluvione di quell'anno che ci ha costretti a sospendere questa gita nella sua prima versione. Noi ci limiteremo a costeggiare un tratto d'argine del torrente Elvo superato dal ponte ferroviario in ferro. La cosa più curiosa è la stazione a due piani di Rovasenda in quanto viene intersecata dalla linea Novara Biella del 1940 e fu pertanto costruita una nuova stazione denominata Rovasenda Alta (km 22,121) e un breve raccordo merci di collegamento posto su un piano intermedio. In tempi storici a ridosso della seconda guerra mondiale su questa linea transitava anche il prestigioso treno rapido Berna Nizza e il Torino Ginevra. Fino ai primi anni Duemila due coppie di treni collegavano direttamente Torino con Stresa. Nel 2021 nell'ambito del progetto Riviera Express alcune associazioni europee stanno spingendo per la sua riapertura e nel gennaio 2022 i contatti tra il gestore e la Regione Piemonte farebbero ben sperare in un ripristino. Dalle notizie apprese sul campo però tutti i sistemi di cavi in rame sono stati presi e rubati da vandali senza scrupoli per mancanza di sorveglianza difficile da mantenere.