

## Un progetto di ferrovia Saronno / Appiano Gentile / Olgiate Comasco \*

La legge del 30 aprile 1899 che autorizza il Governo a sovvenzionare le ferrovie da concedere all'industria privata con un massimo chilometrico che può raggiungere L. 5000 e per un periodo di tempo fino a 70 anni, ha creata la possibilità di riprendere le pratiche già parecchie volte iniziate per l'attuazione di una linea ferroviaria che avesse a servire il mandamento di Appiano riunendolo al capoluogo di Provincia ed al maggior centro commerciale lombardo, Milano.

La plaga di Appiano, allietata da bellezze naturali e con un'industria popolazione, oggi, che quasi ogni più piccolo borgo è servito da qualche linea ferroviaria o tramviaria, è rimasta isolata e priva di dirette comunicazioni trovandosi racchiusa nel triangolo costituito dalle linee Como - Varese, Saronno - Varese e Como - Saronno.

Questa amena regione, già prima tanto favorita per villeggiature, oggi è meno frequentata, preferendosi le località facilmente accessibili con le ferrovie, e, se non si provvede, fatalmente anche l'industria dovrà cercare sedi meglio adatte al suo progressivo sviluppo.

L'abitato di Appiano è posto su un colle che sorge presso che nel punto d'incontro delle bisettrici del triangolo avente per vertici Como, Varese e Saronno. La sua posizione elevata, in confronto della plaga circostante, fa sì che si scorga dalla ferrovia Como - Saronno e dalle altre due linee Como - Varese e Saronno - Varese.

La collina sulla quale è situato il paese si eleva a circa 400 metri sul livello del mare e, distando solo 36 chilometri da Milano, costituisce il

\* Si riproduce qui integralmente il raro opuscolo An., *Ferrovia Saronno Appiano Olgiate Comasco. Cenni illustrativi pubblicati per cura del Comitato promotore. Appiano 1902*, Tip. T. Testa, Milano, via Dante n. 7, 1902, pag. 13. Progetti precedenti sono documentati in Grilloni G., *La diretta Milano Saronno Mendrisio rivendicata quale opportuna sezione di linea per una ferrovia alle Alpi Retiche*, Como, Tipografia nazionale di A. Giorgetti, marzo 1864, pag. 72 e in Campiglio A. e Comelli I., *Relazione a corredo del progetto di ferrovia economica da Milano a Saronno*, Milano, Tipografia e litografia degli ingegneri, via della Lupetia n. 7 e 9, 1870, pag. 31. Ricordiamo che nel 1910 si concretizzò la linea tranviaria Camerlata Appiano Mozzate (cfr. AA. VV., *Per l'inaugurazione dell'elettricità Camerlata Appiano Mozzate*, Como, Tipografia Cooperativa comense, 1910, pag. 15) (ndr).

punto più alto e meno discosto da questa grande città. Per tutte queste ragioni è certo che una volta agevolate le comunicazioni mercè la costruzione della progettata ferrovia, Appiano e tutti i paesi da essa toccati verrebbero ad essere il posto più favorito per villeggiatura dagli abitanti della laboriosa capitale lombarda che tanto vivamente sentono il bisogno di trovare nelle salubri aere della campagna frequente ristoro alla febbrile attività della vita cittadina.

Lungo la linea ed a breve intervallo l'uno dall'altro si attraversano villaggi densi di popolazione che, ora dedicata quasi esclusivamente all'agricoltura, attende l'impianto di stabilimenti industriali nei quali poter impiegare quelle forze che esuberanti al lavoro dei campi devono oggi procacciarsi con la emigrazione il proficuo lavoro che il paese nativo non può fornire.

Appiano ed il circostante territorio godono di clima saluberrimo, reso tale specialmente dalle pinete che ne occupano l'estesa zona di ponente, e la frequente ventilazione derivante dalla elevata situazione mitiga di molto i calori estivi togliendo alle campagne quell'aspetto d'arsura che talvolta si riscontra nella Brianza pur tanto favorita dai villeggianti.

La popolazione totale del Mandamento (secondo i dati del censimento 1881) è di abitanti 34.942, distribuiti in 22 Comuni, dieci dei quali, che contano in complesso 16.324 abitanti, saranno serviti dalla nuova ferrovia. La superficie in pertiche censuarie dei comuni toccati dalla nuova ferrovia è di 89.488. La popolazione attuale di Appiano giusta il detto censimento, è di abitanti 3.752 con una superficie di pertiche censuarie 18.476.

Olgiate Comasco, destinato a formare la testa di linea del nuovo tronco ferroviario, popolato da 2.561 abitanti è pure singolarmente favorito da bellezze naturali e conta un importante stabilimento di tessitura serica non che eleganti case di villeggiatura. Costituisce un centro considerevole di industrie e commerci resi ancor più importanti dal concorso che vi arrecano i paesi che lo circondano verso Nord, quali Uggiate, Gaggino, Trevano, Camnago - Faloppia, Ronago, Parè e Drezzo, fiorenti per industrie e con una complessiva popolazione di circa 7000 abitanti. Olgiate è bensì congiunto con Como, capoluogo della Provincia, mediante la ferrovia Malnate - Olgiate - Como di proprietà

della Provincia di Como in esercizio alla Società delle Ferrovie Nord, ma tanto esso quanto i Comuni che vi fanno capo sono privi, e sentono vivamente il bisogno, di una diretta comunicazione con Milano al quale sono legati da vitali interessi e questa loro legittima aspirazione verrebbe finalmente soddisfatta coll'attuazione della linea ferroviaria in progetto.

Nel giugno del 1900 si ebbe notizia che all'attuazione della vagheggiata intrapresa erano disposti a prestare appoggio un gruppo di capitalisti esteri che chiedevano però anche il concorso delle risorse paesane. Questo annuncio bastò perchè si riunisse in Appiano una numerosissima assemblea di interessati che, accogliendo con entusiasmo la proposta, deliberava di emettere schede per raccogliere adesioni alla sottoscrizione di azioni da L. 100. L'esito corrispose alla aspettativa e in pochi giorni si videro firmate 1730 azioni. La lusinga del concorso di capitali esteri svani in breve, ma perchè non andassero perduti i frutti di una iniziativa così spontaneamente manifestatasi, i sottoscrittori convinti che al mancato appoggio pecuniario di estranei, potessero sufficientemente supplire le risorse locali aiutate dal sussidio del Governo, della Provincia e dei Comuni, trovavano conveniente di nominare nel loro seno un Comitato affidandogli l'incarico di promuovere la costituzione della società per la costruzione della linea Saronno - Turate - Limido - Lurago - Veniano - Appiano - Olgiate. Il Comitato risultò allora composto dai Signori:

- |                               |                             |
|-------------------------------|-----------------------------|
| 1. Scalini dott. Enrico       | <i>Deputato</i>             |
| 2. ing. cav. Francesco Steffi | <i>Sindaco di Appiano</i>   |
| 3. Sala Ferdinando            | <i>Sindaco di Olgiate</i>   |
| 4. ing. Giovanni Carcano      |                             |
| 5. ing. Piero Fontana         |                             |
| 6. avv. E. Mariani            |                             |
| 7. Giovanni Sordelli.         | <i>Consigliere Provinc.</i> |

In seguito poi, il Comitato nell'intento di meglio estendere la propria azione nei Comuni interessati ed avere efficaci cooperatori per pagare il concetto dell'utilità dell'intrapresa, che deve essere per la maggior parte sostenuta con capitali locali, ha invitato ad entrare a formar parte del Comitato stesso, altri membri nella persona dei qui retro indicati Signori:

- |                               |                                 |
|-------------------------------|---------------------------------|
| 1. Arnaboldi Cristoforo       | <i>Sindaco di Bulgarograsso</i> |
| 2. Binda dott. Evangelista    | <i>Sindaco di Lurago</i>        |
| 3. Canali comm. Francesco     |                                 |
| 4. Cavadini Noemi             |                                 |
| 5. Carcano cav. dott. Antonio | <i>Sindaco di Veniano</i>       |
| 6. Castiglioni nob. Cesare    |                                 |
| 7. Cetti Gaetano              | <i>Sindaco di Oltrona</i>       |
| 8. Clerici Ambrogio           | <i>Sindaco di Fenebrò</i>       |
| 9. Malerba dott. Stefano      | <i>Sindaco di Turate</i>        |
| 10. Marchetti cav. Carlo      | <i>Sindaco di Cirimido</i>      |
| 11. Rossi ing. Giuseppe       |                                 |
| 12. Rubini Camillo            | <i>Sindaco di Lurate Abbate</i> |
| 13. Scalini avv. Gaetano      | <i>Sindaco di Limido</i>        |
| 14. Scalini dott. Giuseppe    |                                 |
| 15. Zerbi Giulio              | <i>Consigliere Provinciale</i>  |

Si tennero parecchie adunanze ed in una di queste si decise di chiedere ai sottoscrittori un anticipo di L. 3.00 per ogni azione onde costituire un fondo per far fronte alle spese per gli studi del progetto e per le pratiche necessarie a conseguire la concessione Governativa. Gli azionisti risposero solleciti all'invito e così il Comitato si trovò in grado di poter dare incarico di predisporre il progetto di dettaglio della nuova linea all'egreg. ingegnere nob. Giulio Rusconi Clerici tanto favorevolmente noto per i molti lavori congeneri già compiuti.

Allo scopo di definire la scelta del tracciato e la posizione delle stazioni, si indisse in Appiano il 15 novembre u.s. un'adunanza presieduta dall'onorevole Scalini, alla quale oltre ai membri del Comitato erano presenti i Sindaci dei Comuni interessati e molti dei principali sottoscrittori. Dopo uno scambio di idee venne riconfermato il concetto che la nuova linea partendo da Saronno abbia a fare capo ad Olgiate Comasco, pur limitando la costruzione della nuova strada alla frazione della Benedetta, nel punto di innesto alla ferrovia Como - Varese. Nelle riunioni si scelsero le località che saranno servite da Stazioni e da fermate precisandone il numero e si confermò l'incarico già dato all'ingegnere G. Rusconi di completare gli studi necessari alla compilazione del progetto nei limiti richiesti dalla legge per il conseguimento della concessione. Prima di iniziare la discussione gli interve-

nuti vollero, per omaggio all'illustre conterraneo, nominare per acclamazione a Presidente Onorario del Comitato S. E. il Ministro delle Finanze On. Paolo Carcano, che tosto rispondeva col telegramma seguente:

Onor. SCALINI Deputato

Presidente Comitato Ferrovia Saronno - Appiano - Olgiate  
**APPIANO**

Roma, 16 novembre 1901.

*Mi è cara la prova di benevola fiducia favoritami e ne ringrazio Lei e Comitato ferrovia Saronno Appiano Olgiate, ricordo come stesse a cuore anche al compianto Senatore di Lei Zio e sarò lieto se mi sarà dato cooperare in qualche modo alla effettuazione dell'antico desiderato.*  
**CARCANO.**

Dietro invito dell'on. sig. Presidente, l'ingegnere Rusconi espose ciò che meglio poteva giovare a dare un esatto concetto dell'intrapresa tanto sotto il punto di vista tecnico quanto dal lato finanziario, e di quella chiara relazione qui riassumiamo le notizie che possono riuscire più interessanti. Facendo assegnamento sulla adesione della Società delle Ferrovie Nord Milano, la Stazione che la detta società possiede per le sue linee a Saronno, sarà il punto di partenza del nuovo tronco che da essa staccandosi appena oltrepassato il fabbricato del deposito macchine piega verso Nord - Ovest ed in rettilineo raggiunge l'abitato di Turate, facendo fermata a levante del paese a cavaliere della strada comunale tra Turate e Rovello.

Prosegue poi in direzione Nord Ovest e passando al di sotto della Cascina Piatti e della Cascina Restelli raggiunge il paese di Limido. Qui la stazione verrà impiantata vicinissima all'abitato e precisamente nell'angolo tra le strade comunali per Fenegrò e per la Cascina Restelli. Al di là la linea prosegue con tracciato tortuoso allo scopo di limitare la pendenze. All'attraversamento della comunale tra Fenegrò e Lurago, ed equidistante dai detti Comuni, verrà stabilita una fermata, ed altra verrà impiantata al passaggio della strada tra Veniano Superiore e Veniano Inferiore. Quest'ultima potrà servire anche il paese di Guanzate, al quale per ragioni topografiche è impossibile un maggior avvicinamento. Dopo Veniano la linea procede verso Nord

parallelamente alla comunale Veniano - Appiano e raggiunto il territorio di quest'ultimo Comune con una larga curva piega verso levante. Appena attraversata la comunale subito dopo la curva incomincia il piano della Stazione.

Questa viene stabilita nei pressi della Cascina Filagna località, che, data l'ubicazione allometrica di Appiano, è la più vicina al centro del paese che possa essere raggiunta da una linea ferroviaria.

Dopo Appiano la linea discende verso Bulgarograsso in direzione Nord Est, in seguito, piegando nuovamente verso Nord, raggiunge con cinque curve e cinque rettilinei la ferrovia Como Varese alla quale si raccorda nella località detta la Benedetta. Nel punto di innesto si costruirà un posto di guardia e gli impianti necessari al nuovo servizio si faranno nella Stazione di Olgiate Comasco dove la nuova linea avrà termine. Agli attraversamenti delle Comuni tra Appiano e Bulgarograsso e tra Caccivio ed Oltrona San Mamette verranno eseguite, oltre le normali case cantoniere, anche due marciapiedi per impiantarvi due fermate facoltative a servizio dei sopradetti Comuni di Oltrona e Bulgaro. Altra fermata facoltativa verrà impiantata in corrispondenza alla cantoniera all'attraversamento a livello della strada comunale della Cascina Restelli.

Riassumendo, lungo la nuova linea si avranno: una stazione, Appiano, quattro fermate con binario per servizio merci a Turate, Limido, Fenegrò - Lurago e Veniano, tre fermate facoltative, limitate al solo servizio viaggiatori, per Cascina Restelli, Bulgarograsso ed Oltrona San Mamette, ed un posto di guardia al bivio della Benedetta.

I maggiori benefici che i sottoscrittori delle azioni ritrarranno dalla costruzione della nuova linea, proverranno dall'aumentato valore delle loro proprietà e dall'accresciuto benessere generale che darà spinta potente al miglioramento agricolo ed industriale della regione. Oltre a questi vantaggi gli azionisti avranno anche bene impiegato il loro denaro giacchè da calcoli attendibili ed assolutamente prudentziali, al capitale azioni si può garantire fino dai primi esercizi un'interesse remunerativo e per ciò l'operazione si presenterà in condizioni di beneficio tali da richiamare il concorso anche da coloro che non vi hanno diretto interesse locale. Lo sviluppo che sempre si verifica in industrie di questa natura farà aumentare i benefici e certo in breve

tempo potranno i promotori ottenere un più largo reddito del capitale impiegato.

Il costo totale della costruzione, escluso il materiale mobile, è valutato in L. 2.350.000 dalla quale somma sono a dedursi i sussidi a fondo perduto dei Comuni, Provincia, privati e Società Nord Milano. Si può valutare che basterà ottenere la sottoscrizione di azioni per L. 750.000 aumentabili a L. 900.000 coll'emissione di azioni di proprietà, si potranno per contro emettere tante obbligazioni fino a raggiungere un capitale nominale uguale a quello delle azioni.

Ritenuto che il capitale sia costituito da L. 900.000 di azioni ed altrettanto in obbligazioni, che si possa raggiungere un prodotto di Lire 6.000 per chilometro e che si ottenga di affidare l'esercizio alla Società delle Ferrovie Nord Milano alle condizioni stabilite per le linee secondarie governative e cioè il 50% dei prodotti oltre un canone fisso di L. 3000 per chilometro, il risultato finanziario si può così riassumere:

Capitale L. 1.800.000 diviso in	}	Obbligazioni L. 900.000
		Azioni L. 900.000

#### REDDITI:

Prodotto totale dell'es.	L. 6000X19	L. 114.000
Sussidio Govern.	L. 5000X18.550	L. 92.750
Totale	L. 206.750	

#### SPESE:

Canone a corrispondere per l'esercizio		L. 114.000
Interesse del 4,50% sul capitale obbligaz.		L. 40.500
Tassa di R.M. sull'inter. delle obbl. (*)	$\frac{40.500 \times 20,484}{100}$	L. 8.206
Tassa di circolazione sulle obbligaz.	$\frac{900.000 \times 1,2}{1000}$	L. 1.080
Tasse di circolazione sulle azioni	$\frac{900.000 \times 1,8}{1000}$	L. 1.620
Spese generali, ammortamenti ed impreviste		L. 9.594
		<u>L. 175.000</u>

(\*) La tassa di R.M. dovrebbe ammontare a L. 8296 (ndr).

Essendo L. 206.750 gli introiti

» » 175.000 le spese

Sarà di L. 31.750 l'utile residuo, dal quale dedotta la tassa di R.M.

$$\frac{31750 \times 10,242}{100} = L. 3251,80$$

residueranno per dividendo delle azioni L. 28.500 pari ad un 3 ed un quarto per cento circa di interesse annuo.

All'intento di rendere meno onerose le condizioni finanziarie gioverebbe assai, qualora trovasse molti aderenti, l'attuazione della proposta avanzata da parecchi proprietari di fondi che verranno attraversati dalla nuova ferrovia, di concedere le zone di terreno che saranno da essa occupate, accettando in pagamento del loro prezzo in luogo di denaro azioni della costituenda società. Di queste buon numero, e con nuovo sollievo delle finanze, potrebbero trovar collocamento qualora gli assuntori delle opere necessarie all'impianto della linea fossero disposti a ricevere in parziale compenso dei lavori ad essi affidati.

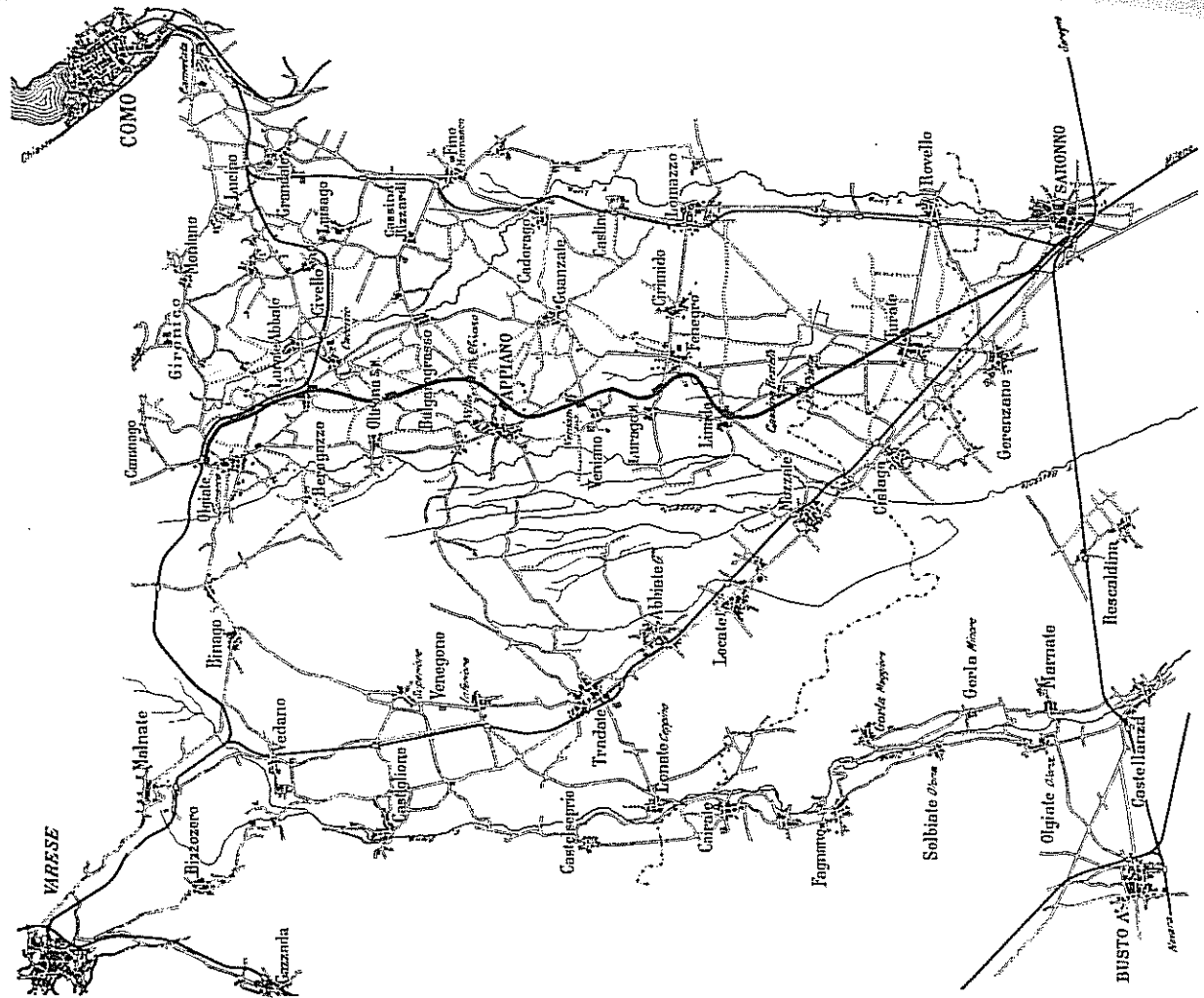
Come ad evidenza risulta, questi calcoli preventivi sono informati alla previsione dei risultati che l'azienda potrà dare nei suoi primordi e non vi è dubbio che lo sviluppo che non mancherà di verificarsi in una plaga così importante come questa, una volta sia essa servita dalla nuova ferrovia, coll'aumento dei commerci e col conseguente accrescimento del traffico sulla linea, promette al capitale impiegato una remunerazione ben maggiore di quella che si ottiene coi calcoli suesposti.

Arduo è certamente il compito che si sono assunti i promotori di quest'opera il cui successo tanto benefica influenza può esercitare sugli interessi economici di questa plaga che malgrado il largo contributo che porta alle finanze dello Stato e a quelle della Provincia venne sinora dall'uno e dall'altra dimenticata e lasciata priva delle opere stradali indispensabili a facilitarne le comunicazioni coi centri dai quali essa può attingere nuovo e vigoroso impulso alle proprie attività, compito che però verrà di molto agevolato qualora gli interessati assecondino l'iniziativa larcheggiando di morale e materiale appoggio.

Appiano, marzo 1902.

IL COMITATO PROMOTORE

Corografia della nuova Linea  
SARONNO-APPIANO - OLGIATE COMASCO



Scala 1 a 75.000

Bibliografia recente delle pievi

(ved. precedenti elenchi in Aplanum 1983, pag. 153/156 e in Aplanum 1984, pag. 215/219)

OPERE DI CARATTERE GENERALE

Fumi G. (a cura di), *Guida per lo studio della storia, dell'economia e della società comasca (1861/1911). I/Le fonti conservate negli archivi*, Franco Angeli, Milano 1985, pagg. 367.

Nel cap. 5 (*Le fonti conservate presso gli archivi dei comuni e dei cessati enti comunali di assistenza della provincia di Como*) alle pagg. 93/267 e nell'appendice (*Le fonti conservate presso gli archivi dei comuni già appartenenti alla provincia di Como*) alle pagg. 268/360 sono raccolte le schede illustrative (consistenza, ordinamento, corredo, carteggio, serie separate, note) degli archivi comunali delle province di Como e di Varese approntate dalla Soprintendenza archivistica della Lombardia.

AA.VV., *Notizie sugli archivi dei Comuni e dei cessati E.C.A. della Lombardia. II/Provincia di Sondrio. In appendice registi di pergamene dei comuni valtelinesi*, Milano 1985, pagg. 144. L'ideazione ed il coordinamento sono dovuti a Lilli Dalle Nogare (dirigente del Servizio biblioteche della Regione Lombardia) e a Giuseppe Scarazzini (soprintendente archivistico della Lombardia), le schede a Gabriella Bertazzini e Gianluigi Mariani, i registi delle pergamene a Roberto Grassi e Francesco Palazzi Trivelli.

AA.VV., *Brera dispersa: quadri nascosti di una grande raccolta nazionale*, saggi di Carlo Bertelli e Guido Lopez, schede di Angela Ottino Della Chiesa, Luisa Arrigoni, Marco Bona Castellotti, Simone Coppo, Mariolina Olivari; Cassa di Risparmio delle Province Lombarde, Milano 1984, pagg. 240.

APPIANO GENTILE

AA.VV., *Brera dispersa*, cit. Scheda e riproduzione de "San Carlo battezza durante la peste" di Giacomo Cavedone della Parrocchiale di Appiano.

Guzzetti S., *L'oratorio di san Bartolomeo al Bosco e la cosiddetta urna di Valperto*, Annuario del Ginnasio Liceo A. Volta di Como, ivi 1984, pagg. 109/127.

Mascetti M., *Antichi affreschi inediti di Appiano Genile*, in "Dialogo", anno VIII, n. 87, 1984, pagg. 18/19.

#### BREGNANO

Marcora C., *Bregnano e la sua storia*, a cura dell'Amministrazione comunale di Bregnano, Oggiono 1985, pagg. 339, con una presentazione di Giancarlo Guarnerio, sindaco di Bregnano.

#### CADORAGO

Pinoli F., *Antifascismo e Resistenza a Cadorago e dintorni*, Como 1984, pagg. 93, con una presentazione del sindaco di Cadorago, Franco Pagani.

#### CASSINA FERRARA

AA.VV., *Breva dispersa*, cit. Schede e riproduzioni de "San Marco aggreddito dai turchi durante la messa" di Alessandro Maganza e della "Decollazione del Battista" di Jacopo Negretti detto Palma il Giovane della Parrocchiale di Cassina Ferrara.

#### LURAGO MARINONE

Ortolani C., *Il territorio di Lurago Marinone attraverso gli atti della visita pastorale del 1574*, Atti del Convegno di studi "L'alto milanese all'epoca di Carlo e Federico Borromeo: società e territorio" organizzato dalla Società Gallaratese per gli Studi Patri e dal Dipartimento di Ingegneria per il Recupero Edilizio e Territoriale del Politecnico di Milano (Gallarate/Busto Arsizio, 30 novembre/1 dicembre 1984).

#### MOZZATE

De Giacomi F. (a cura di), *La villa reale di Monza*, Associazione Pro Monza, Cinisello Balsamo (Milano) 1984. A pag. 213 (fig. 226) nella *carta dell'ubicazione delle ville con giardino storico nel Milanese nord e nel Comasco sud* è indicato, al n. 173, Mozzate.

#### OLGIATE COMASCO

AA.VV., *Gerardo Tintore il santo di Monza*, Monza 1979, pagg. 216. Alle pagg. 137/140 "San Gerardo ed Olgiate Comasco" di Giovanni Spinelli; alle pagg. 169/170 repertorio iconografico in Olgiate comasco (nn. da 31 a 36) e a pag. 175/176 nn. 51 e 52. A pag. 193/194 "Il santuario di Olgiate" di Augusto Merati.

Bernasconi V., *Brevi cenni storici sul Comune e la Parrocchia di Olgiate Comasco*, 1958.

#### ROVELLO PORRO

Premoli F., *San Carlo e Rovello, L'opera riformatrice del card. Borromeo in una parrocchia rurale della diocesi milanese*, Saronno 1985, pagg. 94, con una presentazione di don Pietro Banfi, parroco di Rovello Porro. Si veda la recensione di Giulio Colombo in *Civiltà ambrosiana*, anno II, luglio/agosto 1985, n. 4 pag. 326.

Porro A. e P., *Vita di Cesare Porro, geologo*, Milano 1984, pagg. 151, supplemento al n. 11, luglio/settembre 1984 de *Rivista milanese di economia*, con una presentazione di Giorgio Rumi, introduzione e note di Giuseppe Orombelli.

AA.VV., *Breva dispersa*, cit. Schede e riproduzioni dell'"Ascensione di Cristo" di Camillo e Sebastiano Filippi e del "Giudizio finale" di Sebastiano Filippi detto il Bastianino della Arcipretale di Rovello Porro.

#### SARONNO

Premoli F., *La scuola di Tutti i Santi: una confraternita laicale a Saronno nei secoli XV/XVI*, testo riveduto ed ampliato della tesi di laurea "Devozione e liturgia delle confraternite di Saronno nei sec. XV/ XVI", 4 aprile 1979, Università Cattolica del Sacro Cuore, relatore E. Cattaneo, correlatore P. Zerbi (dattiloscritto).

#### UGGIATE

AA.VV., *Gerardo Tintore il santo di Monza*, ivi 1979, pagg. 216. A pag. 170, n. 37 scheda iconografica.