

marzo

aprile



RIVISTA BIELLESE

1947



S  
B-1

*Grandi riparazioni autoveicoli*

# OFFICINE ERNESTO PORRINO

BIELLA - Via Gramsci 6 - Telef. 17-48 . 35-89

**Impianti completi per la produzione di energia elettrica, con alternatore, e trazione industriale accoppiata direttamente alla trasmissione.**  
**Nelle officine Porrino sono visibili impianti di detti tipi in funzionamento a GASSOGENO (Soterna), BENZINA e NAFTA**

preventivi a richiesta



**Concessionario della S. A. E. BIANCHI di Milano**  
**auto - moto - velo**

Lanificio  
**LUDOVICO CARTOTTI S. A.**  
**LESSONA**  
Stabilimenti { *Lessona - telef. 91-09*  
*Biella-Chiavassa tel. 13-78*

# RIVISTA BIELLESE

BIMESTRALE ILLUSTRATA

ANNO I - N. 2 - Marzo-Aprile 1947

REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Biella - Viale Matteotti, 7 - Telefono 25-55 - Una copia L. 100  
Abbonamento annuo L. 500  
Per la pubblicità rivolgersi all'Amministrazione della Rivista

## SOMMARIO

In copertina: Biella - Chiesa di San Sebastiano: *placchetta di Limoges di uno stallo del coro.*

UFFICIO STUDI DELL'UNIONE INDUSTRIALE BIELLESE: *L'Autostrada Genova-Piemonte e gli interessi biellesi.*

STEFANO RENIER: *Alcuni caratteri del clima di Biella secondo un decennio di osservazioni dell'Osservatorio Meteorologico dell'Istituto Bona.*

FEDERICO DI VIGLIANO: *Luigi Borello.*

BEPPE MONGILARDI: *Antiche famiglie biellesi: i Mella.*

PIETRO TORRIONE: *Gerolamo da Vespolate autore del coro di San Sebastiano.*

GERMANO CASELLI: *Fregi tipografici, delizia dell'Ottocento.*

MASSIMO CONTINI: *«...verso sud, per la steppa russa».*

CRONACHE: *Alla Bircina sbocciano i rododendri / Lo scrigno che custodi i segreti della tragica principessa di Lamballe / Ceramiche di Pippo Pozzi alla "Saletta dell'Orso" / Il Teatro è in crisi / Occupazione operaia nella industria biellese / Giacimenti di grafite in Valle Sessera.*

*Disegni e riproduzione di opere di: Mima Carandini, Paolo Giovanni Crida, Epifanio Pozzato, Pippo Pozzi, Alfonso Sella, Edoardo Trevese, Franco Valsecchi.*

Direttore responsabile: *Germano Caselli* - Tipografia Amosso; Biella.

## L'AUTOSTRADA GENOVA-PIEMONTE E GLI INTERESSI BIELLESI

Nell'attuale periodo post-bellico, se difettano le opere concrete, non mancano certamente i progetti di grandi lavori pubblici, particolarmente nel settore delle comunicazioni. Aspirazioni ultradecennali e nuove necessità di vita e di traffici alimentano la fantasia e il fervore dei progettisti, sì che l'elencazione, sia pure sommaria, di tutte le iniziative di cui si ha notizia porrebbe in pània l'incauto che vi si accingesse.

Questo febbrile e travaglioso concepimento è utile, non soltanto perchè rivela il prepotente desiderio di ripresa che anima le fibre migliori del nostro Paese, ma specialmente perchè prepara le basi indispensabili al lancio delle iniziative che il contrasto delle idee e degli interessi rivelerà opportune, giustificate, benefiche.

Se il proposito di fare, di creare è generale, non mancano i dissensi sui particolari. Opere di largo raggio e di vasta influenza sulla vita economica nazionale o regionale non possono non determinare diversità di opinioni e conflitti di interessi. L'importante per l'interesse generale, che è anche l'interesse dei particolari, è di studiare ed individuare la via migliore, in modo obiettivo con l'esclusione di elementi sentimentali o non propriamente economici.

Queste considerazioni pregiudiziali sono suggerite dal contrasto in atto fra i progettisti e i sostenitori della via autostradale fra Genova, massimo emporio mediterraneo e polmone di tutta l'Europa sub-danubiana, e il Piemonte. Con impropria esemplificazione si usa spesso sostituire a questo ultimo e più generale termine del progettato allacciamento, quello di Torino, capoluogo della regione, ma è più esatta e razionale la denominazione da noi citata. L'insistenza nel chiamare Torino-Genova la nuova arteria indurrebbe a pensare che essa debba servire esclusivamente o prevalentemente gli interessi del capoluogo piemontese, quasi che Torino sia tutto il Piemonte e che gli interessi compositi di questa vasta e varia regione debbano necessariamente convergere ed essere subordinati a quelli del capoluogo. Obbiettivamente e con tutto il rispetto ai meriti della metropoli subalpina, è consigliabile porre la questione su una piattaforma meno angusta, considerando cioè in tutta la loro ampiezza e intensità gli interessi immediati e mediati dell'intera regione piemontese.

Richiamando il concetto enunciato nella premessa occorre infatti trovare il punto di coincidenza che soddisfi tutti gli interessi in un giusto stato di equilibrio, con pari

vantaggi per tutti e, occorrendo, con uguali sacrifici.

\* \*

È superfluo illustrare l'enorme importanza della via di comunicazione autostradale in esame. Genova, porto naturale di un vastissimo e ricco *hinterland*, è danneggiata dai deficienti allacciamenti col retroterra. La vita e l'avvenire del grande porto ligure sono direttamente subordinati allo sviluppo e al miglioramento di tali allacciamenti. D'altra parte le provincie piemontesi che, specie quelle orientali, gravitano naturalmente sulla Superba (quelle occidentali dispongono anche - e talora in migliori condizioni - del porto di Savona), sentono vivamente la necessità di perfezionare e abbreviare il loro sistema di comunicazioni col mare.

L'evidenza e l'urgenza di questa reciproca condizione di necessità rende facile la previsione che la nuova autostrada si avvierà ad essere abbastanza rapidamente un fatto compiuto.

Sorge qui il problema del suo tracciato. Due progetti si contendono il campo formando oggetto di appassionante discussioni.

Il primo, dell'ing. Aleramo Perdomo, che si può chiamare « torinese » e che ha l'appoggio della Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Torino, prevede un tracciato alla destra del Po derivato dalla camionabile Genova-Serravalle e che tocca le zone meridionali delle provincie di Alessandria ed Asti.

Il secondo, redatto dall'ing. Piero Marchino, traccia una linea ad oriente di Alessandria in direzione di Valenza, Casale Monferrato, con sbocco a Chivasso, avvicinando sensibilmente all'autostrada il Novarese, il Vercellese, il Biellese e la Valsesia, con vantaggio anche del Canavese e dell'Aostano.

Una breve analisi dei due progetti appare opportuna allo scopo di metterne a

fuoco pregi e svantaggi sul parametro degli interessi generali della regione piemontese e degli interessi più particolarmente biellesi.

\* \*

Secondo il progetto Perdomo i due tracciati comporterebbero le seguenti distanze:

1) **Genova-Asti-Torino** (a sud del Po)

a) tratto Genova-Serravalle già costruito	Km. 50,-
b) Serravalle - Alessandria - Asti-Villanova d'Asti	» 86,-
c) Villanova - Chieri - Pino - Torino piazza Castello	» 29,5
	<hr/> Km. 165,5

2) **Genova-Casale-Chivasso-Torino** (a nord del Po)

a) tratto Genova-Serravalle già costruito	Km. 50,-
b) Serravalle-periferia Alessandria	» 29,5
c) perifer. Alessandria-Ponte sul Po a Casale Monf.	» 32,-
d) Casale - Chivasso - bivio autostr. Torino-Milano	» 52,-
e) bivio autostrada Chivasso-Torino-piazza Castello, già costruito	» 23,-
	<hr/> Km. 186,5

Col primo progetto il tratto da costruire ex-novo sarebbe quindi di km. 115,5; col secondo di km. 113,5. L'ing. Marchino però sostiene che il secondo progetto, il suo, comporterebbe invece la costruzione di soli km. 107.

Il tracciato meridionale (Asti-Chieri-Pino) comporterebbe la costruzione di cinque grandi ponti: sull'Orba, sul Bormida, sul Belbo, sul Tanaro, sul Po; il tracciato settentrionale (Casale-Chivasso) tre soli ponti: sul Tanaro, sul Po, sulla Dora Baltea.

Rileva l'ing. Marchino nella sua critica al primo tracciato che questo richiede anche

la costruzione di numerosi ponti sui torrenti che separano i contrafforti collinari tra Oviglio ed Azzano, che per le loro caratteristiche orografiche imporrebbero opere di rilievo. Inoltre il tracciato Perdomo per giungere a Torino deve superare l'ostacolo della collina sulla destra del Po imponendo quindi la perforazione di una galleria sotto il Pino di lunghezza non inferiore a 750 metri.

« Ma a quale quota - chiede l'ing. Marchino - potrà progettarsi questa galleria e quale sarà la pendenza possibile fra la galleria stessa e la borgata Sassi, a quota 210, che dista dal Pino appena km. 3,500? ». Ed aggiunge: « Il tracciato a sud del Po, ancora da progettare, e semplicemente indicato su una corografia al 500.000, dimostra chiaramente le sue caratteristiche collinari e le gravi ed onerose difficoltà costruttive. Da Serravalle si svolge per un tratto, fino a Novi, in collina. Dopo il breve tratto di pianura alessandrina e dopo aver attraversato l'Orba, la Bormida e il Belbo, si getta fra i contrafforti collinosi di Oviglio, Masio, Rocchetta Tanaro, Rocca d'Arazzo e Azzano, che precipitano sul Tanaro, costituiti da terreni notoriamente instabili e separati da numerosi torrenti. Attraverso il Tanaro a sud di Asti, si getta nella zona collinosa fra questa città e Villanova superando un dislivello di circa 160 metri, con pendenze che in alcuni tratti non potranno essere minori al 4%, con numerose e non certo ampie curve date le caratteristiche topografiche, dirigendosi verso Chieri e la collina di Pino Torinese la cui quota di sommità è di mt. 600, ...per giungere alla periferia di Torino in un punto non certo favorevole al collegamento con la zona industriale che è situata quasi tutta nella parte opposta della città ».

« Certo - aggiunge l'ing. Marchino - senza il profilo del tracciato non è possi-

bile sincerare alcun dato positivo, e neppure ricavare la lunghezza effettiva del tracciato denunciato in km. 115,5, ma non vi è dubbio che trattasi di un tracciato difficile costruttivamente per le condizioni dei terreni, per le molteplici opere d'arte, per un traforo la cui lunghezza denunciata è problematica e il cui costo non può essere minore di L. 400 mila al metro lineare ».

Il tracciato Casale-Chivasso invece è già studiato in pianta e in profilo e - rileva l'ing. Marchino - « interamente pianeggiante non avendo pendenze superiori all'1%, ed ancora, queste, limitate a brevi tratti nei superamenti delle ferrovie e delle ultime propaggini della zona collinosa di Valenza, in modo che nessun veicolo potrà avere la sensazione di dislivelli da superare. Le poche curve, poi, hanno un raggio di mt. 3,500, per cui sarà sempre consentita la massima velocità senza ostacoli alla visuale. Il tracciato si svolge su terreni stabili di pianura per la quasi totalità del percorso e non ha opere d'arte che esorbitino da quelle di qualunque strada ordinaria ».

In merito al traforo del Pino l'ing. Perdomo non controbatte le ragioni tecniche del suo contraddittore, limitandosi a sostenere che esso oltre ad accorciare la distanza verso Genova eviterebbe il congestionamento del traffico torinese verso sud che ora confluisce totalmente a Moncalieri.

Da quanto esposto risulta che il costo di costruzione sarebbe nettamente inferiore adottando il tracciato Casale-Chivasso. Così dicasi per il costo di manutenzione e di esercizio. Le caratteristiche tecniche (pendenze, rettilineità e curve) infine accreditano il progetto Marchino.

\* \*

Alle considerazioni di carattere tecnico che abbiamo sommariamente sintetizzate da quanto è stato reso noto dai due progettisti, si aggiungono quelle sul traffico.

È doveroso rilevare subito l'incompletezza e l'imprecisione - inevitabili in questo confuso periodo di assestamento e di ripresa - dei dati statistici che vengono citati a sostegno dell'una o dell'altra tesi. Essi non possono avere un valore probante assoluto e tutt'al più possono essere tenuti presenti come indicazioni. Per stabilire un confronto sarebbe necessaria una sistematica rilevazione statistica del traffico che ha origine da e per Torino e della zona interessata dal tracciato Perdomo, e del traffico che si svolge in tutta la zona toccata o prossima al tracciato Marchino. Il che ora è materialmente impossibile.

Sugli aspetti economici si diffonde una relazione del prof. Palazzi-Trivelli a sostegno della tesi Perdomo insistendo sulla maggiore lunghezza del tracciato Casale-Chivasso (km. 21, ridotti dall'ing. Marchino a km. 14,5) riferendosi naturalmente ai punti terminali (Genova e Torino) della autostrada, prescindendo cioè dagli interessi che possono avere i punti intermedi.

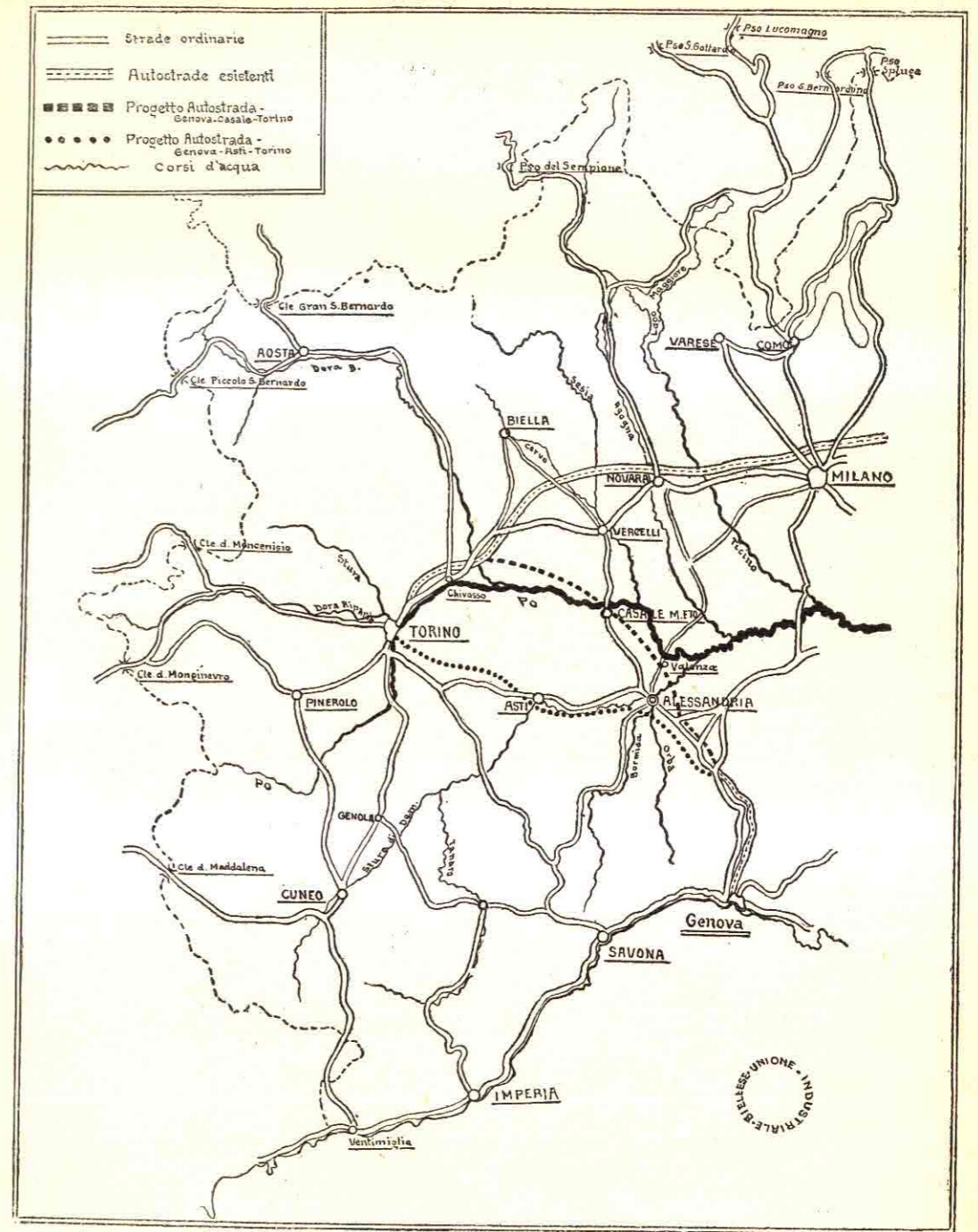
« Secondo informazioni assunte presso l'Agenzia Ansa - rileva il Palazzi-Trivelli - e presso i principali autotrasportatori di Torino, il nolo camionistico per tonn.-km. per i trasporti a collettame è, al momento della redazione di questo scritto, di L. 28 e il nolo per tonn.-km. per i trasporti a carro completo di L. 23. Pertanto i 21 km. di maggior lunghezza del percorso Genova-Alessandria-Casale-Torino, rispetto al percorso Genova - Alessandria - Asti - Torino, provocano un maggior costo di L. 588 o di L. 483, rispettivamente per trasporti a collettame o a carico completo. Tale maggior costo inciderebbe, ai prezzi attuali, in ragione del 2% sul trasporto di una tonn. di carbone fossile, e in ragione del 0,50% sul trasporto di una tonn. di grano. Tale differenza può sembrare non decisiva in un periodo come l'attuale, in cui la rapida ascesa dei prezzi e la divergenza di prezzo

fra luogo e luogo facilitano la speculazione e permettono rapidi e lautissimi guadagni. Al contrario, col normalizzarsi della situazione, differenze anche non eccessive di nolo fra percorso e percorso potranno determinare il prevalere dell'un centro economico sull'altro, o più generalmente determinare la possibilità o meno della produzione nazionale di resistere alla concorrenza estera » .... ecc.

Le considerazioni del prof. Palazzi-Trivelli, prescindendo da ogni giudizio sulla attendibilità delle fonti a cui ha attinto i dati, hanno il loro peso, ma ci sembra che possano valere anche per la tesi avversa, e cioè per il traffico della zona nord-orientale interessata al tracciato Marchino.

Il relatore invece ignora semplicemente questa vasta zona, ricca di imprese industriali con forte movimento di merci e gravitante quasi esclusivamente su Genova, mentre si preoccupa della « produzione astigiana ed albesa che verrebbe fortemente danneggiata dal percorso Casale-Chivasso, perchè essa consta di prodotti vitivinicoli, frutticoli, dolciari, il cui mercato tradizionale si trova al di là del mare e le cui linee di comunicazione passano necessariamente per Genova ».

Altro punto degno di rilievo svolto dal prof. Palazzi-Trivelli, ma che a nostro giudizio ha un valore contingente mentre il tracciato dell'autostrada avrà un'importanza permanente, è il seguente: « Da un punto di vista più ristretto e che consideri esclusivamente l'interesse tecnico del porto di Genova, l'allacciamento con le zone astigiane ed albesi garantisce ad esso essenzialmente un flusso di esportazioni, mentre l'allacciamento alla zona casalese richiede un flusso di importazioni. Ora è noto che al momento attuale e probabilmente ancora per molti anni, le attrezzature portuali genovesi sono sovraccaricate di lavoro a cagione delle importazioni, e non



sufficientemente sfruttate per quanto concerne le esportazioni, cosicchè accade che i piroscafi in arrivo siano costretti a lunghe soste e che quelli in partenza siano caricati in gran parte con zavorra. Lo spostamento artificiale (sic) della principale arteria Genova-Torino (ci risiamo con Torino! - n. d. r.) verso la zona casalese aggraverebbe

anzichè sanare questo squilibrio fra importazioni ed esportazioni ».

Non è possibile dire fin dove possano essere fondate queste considerazioni. Si può rilevare tuttavia, dato per dimostrato quanto afferma il prof. Palazzi-Trivelli, che la costruzione dell'autostrada richiederà degli anni - nelle attuali condizioni di bilancio e di incertezza economica - durante i quali la situazione « tecnica » del porto di Genova e lo squilibrio denunciato potrà e dovrà, speriamo, modificarsi, se non invertirsi.

La relazione tira in campo infine le ragioni turistiche: « È bene rilevare che il tracciato Perdomo permette di servire egregiamente la zona di grande interesse turistico del Sestriere, da cui Torino e il Piemonte tutto si ripromettono afflusso di valute pregiate e ragione di lavoro ». Passi per Torino ma non vediamo come possa entrarci il « Piemonte tutto ». La postulazione è irrilevante e potrebbe essere ritorta in quanto è noto che dalle zone nord-orientali del Piemonte, quanto e forse più che dalle zone a sud di Torino, affluiscono al celeberrimo Sestriere comitive di turisti e di sciatori. D'altro lato il Piemonte conta altre zone di interesse turistico, meno celebri forse, ma non meno degne di valorizzazione (Limone, Cervinia, Formazza, ecc.).

\*  
\*\*

Si possono trarre alcune considerazioni conclusive in perfetta obbiettività:

1) Il tracciato Casale-Chivasso permetterebbe il collegamento con l'autostrada Torino-Milano. Se prevalesse l'altro tracciato il collegamento avverrebbe, come ora, attraverso le strade ordinarie.

2) La realizzazione del progetto casalese permetterebbe di contare sulla partecipazione finanziaria delle zone del Piemonte nord-orientale, il che non avverrebbe nel caso opposto. E non crediamo che si tratti di un elemento trascurabile.

3) Il tracciato per Casale beneficerebbe dei vantaggi derivanti dall'eventuale traforo del Monte Bianco, tenuto conto che la Valle d'Aosta sbocca a Chivasso.

4) Con spesa relativamente esigua potrebbe realizzarsi l'autostrada Casale-Vercelli (Biella) oppure Valenza-Novara in modo da formare un triangolo autostradale interessante la Lombardia.

5) Torino non sarà in alcun modo sacrificata, in quanto i pochi chilometri in più di percorso non elimineranno i vantaggi del collegamento autostradale con Genova, compensati d'altra parte dall'apporto di tutta la ricca zona casalese che ora è imperfettamente allacciata con la metropoli subalpina.

Ancora, per ciò che riguarda quest'ultima, occorre tenere presente che essa tende, oltre che su Genova, su Savona e che l'allacciamento di questo importante porto con la Svizzera non potrà avvenire che attraverso Torino, stando anche ai voti recentemente formulati in assemblea qualificata.

\*  
\*\*

Dopo quanto si è esposto sembrerebbe superfluo precisare verso quale soluzione propendano i voti e gli interessi biellesi. Il tracciato per Casale assicurerebbe notevoli economie nei trasporti biellesi da e per la Liguria, specialmente verso il porto di Genova. Inoltre, per quanto sia oggi prematuro parlare di un'autostrada partente da Biella, purtuttavia devesi tenere presente che la soluzione Marchino renderebbe più facile ed economico l'allacciamento autostradale del Biellese sia con la Torino-Milano (possibile anche ora), sia con la Genova-Piemonte. La soluzione « astigiana » prevista dal progetto Perdomo richiederebbe un tracciato più lungo di almeno tre quarti. Si tenga presente che questa ultima soluzione (Torino-Asti-Genova) non avrebbe praticamente interesse per la zona biellese il cui traffico continuerebbe a svolgersi,

come avviene ora, sul percorso ordinario chilometricamente più breve.

C'è da augurarsi che il problema della autostrada Genova-Piemonte venga meditatamente e ampiamente discusso da tutte le zone e gli enti interessati, respingendo la suggestione delle anguste visuali, ma sotto un aspetto generale nel vantaggio di tutto il Piemonte, che ha pur sempre in Torino, se non il centro geografico, il centro storico e morale, ricco di gloriose memorie, di rigogliosa attività e di sicure premesse di sviluppo.

Nella misura in cui saprà adem-

piere alla sua funzione di centro rappresentativo subalpino, contemperando i propri immediati interessi in giusto coordinamento agli interessi delle altre zone di « tutto » il Piemonte, in una visione cioè unitaria e generale degli interessi piemontesi, Torino rinfrescherà i suoi titoli di merito e di preminenza oppure determinerà il rafforzamento delle correnti centrifughe che naturalmente tendono in altre direzioni.

Biella, 10 Aprile 1947.

UFFICIO STUDI dell'UNIONE  
INDUSTRIALE BIELLESE (1)



(1) È del mese scorso la deliberazione degli industriali biellesi di sostituire la definizione di Camera dell'Industria Biellese con quella di Unione Industriale Biellese. La precedente denominazione era stata adottata in periodo ante-liberazione a meglio individuare l'organizzazione industriale che agiva

clandestinamente, ma tale denominazione è venuta, dopo la liberazione, a creare confusioni e interferenze con le risorte Camere di Commercio Industria ed Agricoltura. È per questo che si è ora avviato all'inconveniente adottando la nuova denominazione di Unione Industriale Biellese.

# ALCUNI CARATTERI DEL CLIMA DI BIELLA

secondo un decennio di osservazioni  
dell'Osservatorio Meteorologico dell'Istituto Bona

Com'è noto a molti, funziona in Biella fin dal novembre del 1930, un modesto Osservatorio Meteorologico, impiantato a cura del defunto Preside Albino Machetto sulla terrazza dell'Istituto Tecnico Commerciale « E. Bona ».

Fino al 1941 incluso, l'Istituto potè pubblicare annualmente un riassunto delle osservazioni, ma dopo tale data, le disponibilità finanziarie del « Bona », ridotte per la svalutazione della moneta, e le difficoltà editoriali, resero impossibile l'ulteriore pubblicazione. Così non fu dato di celebrare il primo anniversario dell'Osservatorio con un opuscolo illustrativo, analogamente a quanto avevano fatto per l'Osservatorio di Oropa il P. G. Rizzi nel 1930 e il P. Palladinelli nel 1940 (N. 1).

Recenti accordi colla « Rivista Biellese » ci consentiranno d'ora innanzi di portare a conoscenza del pubblico le registrazioni effettuate posteriormente al periodo sopra indicato, nonchè un riassunto di quelle precedenti. Frattanto vogliamo offrire oggi ai lettori della « Rivista Biellese » un assaggio della primizia promessa, riportando alcuni dati, sia analitici che riassuntivi, dei primi dieci anni di osservazioni riguar-

danti il clima di Biella città, arrischiando altresì qualche prima conclusione. Dico « arrischiando », perchè un decennio di osservazioni è ritenuto un periodo troppo breve per avanzare una sintesi, visto che le periodiche oscillazioni climatiche sembrano presentare dei cicli minori di 11 anni (in relazione colle macchie solari) e trentennali.

Il regime dei tre elementi climatici, *temperatura, pressione e precipitazioni*, sulla base delle osservazioni raccolte dal « Bona » dal 1° Gennaio 1931 al 31 Ottobre 1940 e che qui si riportano nelle tavole I, II e III, può quindi soltanto essere abbozzato, ma già svela i suoi fondamentali lineamenti.

## La temperatura

Così dalla tabella I a), che rispecchia le temperature medie di ogni mese per ciascun anno del decennio considerato, risulta una temperatura media vera (cioè non ridotta al livello del mare) di 11°5 più o meno costante nei vari anni. Le temperature medie mensili del decennio mostrano un graduale aumento dai 2°3' del mese di Gennaio, che è il più freddo, ai 22° di Luglio, che è il più caldo, per decrescere quindi regolarmente (Nota 2).

a) Medie

Mesi	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Gennaio . .	2,5	4,4	1,1	2,5	1,0	4,3	2,1	1,4	3,1
Febbraio . .	3,2	-0,2	2,6	5,0	4,5	3,5	5,8	3,1	5,6
Marzo . . .	5,8	5,0	7,1	7,5	6,6	8,3	6,2	10,6	5,0
Aprile . . .	10,4	9,2	11,8	11,7	10,2	10,5	12,0	10,0	11,8
Maggio . . .	16,2	15,0	15,5	17,6	13,0	15,9	16,8	13,2	12,2
Giugno . . .	<b>22,5</b>	17,5	17,5	19,7	21,3	19,2	20,5	21,0	18,9
Luglio . . .	<b>22,5</b>	20,3	<b>23,6</b>	<b>23,1</b>	<b>23,2</b>	<b>21,4</b>	<b>22,7</b>	<b>21,8</b>	<b>21,2</b>
Agosto . . .	19,8	<b>23,6</b>	23,5	19,8	16,6	<b>21,4</b>	21,2	20,6	20,2
Settembre . .	15,2	19,7	17,0	18,6	18,0	17,1	16,8	16,0	15,9
Ottobre . . .	12,6	12,2	12,7	11,6	13,0	9,5	12,0	12,1	10,3
Novembre . .	7,2	8,0	5,1	5,7	8,0	6,0	6,8	7,4	7,7
Dicembre . .	4,1	5,4	-0,4	4,8	2,3	3,9	2,0	2,0	1,6
Media annua	11,8	11,6	11,5	11,5	11,5	11,8	12,0	11,6	11,1

a) Pressioni medie

Gennaio . .	722,86	<b>732,27</b>	726,16	728,42	724,05	721,21	<b>726,45</b>	724,52	721,87
Febbraio . .	720,50	726,46	722,06	<b>728,58</b>	719,50	717,99	719,29	728,75	<b>727,28</b>
Marzo . . .	721,28	722,66	725,96	718,61	<b>726,40</b>	721,99	717,47	<b>730,31</b>	721,12
Aprile . . .	721,48	720,69	724,06	721,36	720,78	719,87	720,12	724,46	722,91
Maggio . . .	723,56	722,17	721,92	724,21	723,22	720,95	725,37	722,45	720,31
Giugno . . .	725,77	724,13	720,63	723,66	725,88	723,83	725,19	726,24	723,92
Luglio . . .	723,61	726,46	<b>726,67</b>	723,70	725,56	723,97	724,65	724,86	725,18
Agosto . . .	722,87	727,03	725,77	723,08	724,55	726,09	724,29	723,34	724,61
Settembre . .	724,75	725,67	725,58	727,54	725,55	725,55	723,51	726,21	723,96
Ottobre . . .	721,81	721,60	723,92	725,99	722,85	724,00	725,81	725,52	721,41
Novembre . .	725,66	727,13	720,72	722,44	723,68	725,07	723,26	727,25	722,99
Dicembre . .	<b>728,35</b>	729,82	722,06	722,46	718,44	<b>729,16</b>	720,81	722,59	724,03
Media annua	723,54	725,15	723,79	724,66	723,16	723,30	723,02	725,54	723,29

a) Giorni con pioggia e con neve

Gennaio . .	1/1	4/2	4/5	3/-	-/4	14/3	-/3	2/3	9/2
Febbraio . .	5/2	-/4	1/3	3/1	7/3	8/1	5/-	1/3	3/1
Marzo . . .	7	8/3	7	16	1/4	10	13	-	4/2
Aprile . . .	8	16	8	16	8	17	10	4/1	3
Maggio . . .	14	14	10	14	17	17	15	15	18
Giugno . . .	8	15	16	13	8	13	12	8	12
Luglio . . .	7	18	6	9	9	12	10	7	8
Agosto . . .	13	6	4	13	10	3	11	13	13
Settembre . .	11	11	13	9	5	9	13	11	8
Ottobre . . .	6	3	10	-	18	4	16	6	11/1
Media annua	10,2	10,2	10,2	11	11	7	6	4	5

I. - TEMPERATURA

a) Medie										b) Massime assolute										c) Minime assolute										
931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	Media mensile	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
2,5	4,4	1,1	2,5	7,0	4,3	2,1	7,4	3,1	- 1,7	2,7	14,2	17,0	10,6	10,0	13,0	13,7	14,0	20,5	13,0	11,0	- 5,5	- 5,5	- 8,4	- 2,5	- 8,3	- 1,4	- 4,0	- 10,0	- 6,0	- 12,0
3,2	- 0,2	2,6	5,0	4,5	3,5	5,8	3,1	5,6	2,2	3,5	12,8	14,5	15,0	17,5	19,0	16,0	16,0	13,7	19,4	15,2	- 4,3	- 7,7	- 4,2	- 4,0	- 9,5	- 6,0	- 0,4	- 4,3	- 4,8	- 13,0
5,8	5,0	7,1	7,5	6,6	8,3	6,2	10,6	5,0	6,8	6,9	17,8	16,5	19,6	18,6	21,5	20,1	17,3	25,0	14,4	17,4	- 2,3	- 3,7	- 2,0	1,0	- 7,5	0,4	- 1,1	- 2,3	- 4,0	- 6,0
0,4	9,2	11,8	11,7	10,2	10,5	12,0	10,0	11,8	11,0	10,9	21,2	20,5	25,0	25,5	21,5	20,0	22,6	20,5	24,0	22,0	- 0,8	0,7	- 1,5	1,5	- 2,3	2,3	3,3	- 3,0	1,0	0,5
6,2	15,0	15,5	17,6	13,0	15,9	16,8	13,2	12,2	15,0	15,0	31,6	28,5	27,0	28,8	23,2	26,6	29,8	26,2	25,8	25,4	6,9	5,2	6,6	7,5	3,3	7,4	7,3	1,0	2,0	4,0
<b>2,5</b>	17,5	17,5	19,7	21,3	19,2	20,5	21,0	18,9	17,4	19,5	32,5	27,0	27,0	30,0	<b>36,0</b>	30,3	<b>32,5</b>	31,2	30,1	29,2	10,9	8,2	9,0	8,4	10,1	5,3	11,2	8,0	5,5	7,0
<b>2,5</b>	20,3	<b>23,6</b>	<b>23,1</b>	<b>23,2</b>	<b>21,4</b>	<b>22,7</b>	<b>21,8</b>	<b>21,2</b>	20,1	22,-	<b>34,8</b>	29,2	32,7	<b>32,4</b>	33,0	30,0	31,0	<b>32,6</b>	<b>31,0</b>	<b>29,6</b>	15,4	10,4	13,5	9,5	14,2	10,4	12,2	8,0	10,5	8,6
9,8	<b>23,6</b>	23,5	19,8	16,6	<b>21,4</b>	21,2	20,6	20,2	<b>20,5</b>	20,7	32,7	<b>34,5</b>	<b>35,4</b>	29,5	31,0	<b>30,8</b>	31,2	32,0	30,4	29,2	12,8	13,5	11,7	9,0	11,3	10,0	12,4	9,6	11,0	7,0
5,2	19,7	17,0	18,6	18,0	17,1	16,8	16,0	15,9	17,6	17,2	27,5	28,6	29,5	28,7	28,2	28,3	29,4	26,2	28,3	29,4	9,7	12,0	8,0	9,8	10,2	4,0	8,2	7,8	2,0	5,5
2,6	12,2	12,7	11,6	13,0	9,5	12,0	12,1	10,3	11,1	11,7	24,4	23,5	25,0	24,5	21,6	19,3	21,3	21,3	19,3	20,6	8,3	1,7	0,2	1,2	4,3	1,4	4,5	1,0	- 3,0	0,2
7,2	8,0	5,1	5,7	8,0	6,0	6,8	7,4	7,7	7,5	6,9	14,0	18,0	13,5	14,6	16,6	13,8	19,2	24,2	22,0	18,0	4,2	- 1,0	- 3,6	- 2,2	0,0	- 1,0	- 1,0	- 3,0	- 4,0	- 4,0
4,1	5,4	- 0,4	4,8	2,3	3,9	2,0	2,0	1,6	0,0	2,6	19,5	14,0	12,8	12,5	11,5	14,5	12,3	13,3	17,8	10,2	- 6,0	- 5,5	- 7,5	- 3,0	- 6,0	- 2,0	- 8,0	- 10,5	- 13,6	- 13,0
1,8	11,6	11,5	11,5	11,5	11,8	12,0	11,6	11,1	10,7	11,5																				

II. - VALORI DELLA PRESSIONE

a) Pressioni medie										b) Massime										c) Minime										
2,86	<b>732,27</b>	726,16	728,42	724,05	721,21	<b>726,45</b>	724,52	721,87	722,30	725,01	733,13	<b>742,82</b>	<b>735,58</b>	738,75	735,46	730,81	<b>736,66</b>	738,56	730,18	734,35	710,62	713,17	712,75	718,31	706,96	712,98	<b>704,11</b>	710,14	706,20	708,20
0,50	726,46	722,06	<b>728,58</b>	719,50	717,99	719,29	728,75	<b>727,28</b>	723,36	723,37	732,82	736,71	733,50	<b>742,29</b>	731,34	727,37	731,29	<b>738,66</b>	<b>734,38</b>	735,11	706,11	712,98	708,87	716,44	<b>703,09</b>	<b>699,18</b>	705,18	711,21	719,39	714,64
1,28	722,66	725,96	718,61	<b>726,40</b>	721,99	717,47	<b>730,31</b>	721,12	723,51	722,93	732,21	730,16	733,73	725,58	735,56	730,47	730,39	737,65	732,18	731,96	<b>704,11</b>	712,81	710,66	<b>706,76</b>	705,88	706,98	707,28	720,52	709,87	711,79
1,48	720,69	724,06	721,36	720,78	719,87	720,12	724,46	722,91	723,26	721,89	727,36	728,78	731,17	730,68	726,66	728,68	726,90	730,89	730,21	732,83	709,42	711,86	712,00	710,41	711,51	706,98	709,15	716,60	717,01	715,50
3,56	722,17	721,92	724,21	723,22	720,95	725,37	722,45	720,31	721,88	722,60	730,58	731,08	728,54	731,18	733,08	725,01	730,18	729,50	726,56	729,74	713,28	<b>711,69</b>	713,42	715,63	713,48	710,52	720,06	714,39	712,27	711,46
5,77	724,13	720,63	723,66	725,88	723,83	725,19	726,24	723,92	723,33	724,25	733,91	729,96	727,75	730,93	731,97	728,85	728,53	730,93	731,77	727,15	720,00	720,73	710,96	714,06	720,45	714,05	721,02	719,01	715,46	714,96
3,61	726,46	<b>726,67</b>	723,70	725,56	723,97	724,65	724,86	725,18	724,30	724,89	730,79	728,76	731,53	727,37	729,23	727,82	729,99	731,06	731,77	729,77	714,38	713,50	717,75	718,89	717,43	718,95	721,08	716,88	717,64	737,76
2,87	727,03	725,77	723,08	724,55	726,09	724,29	723,34	724,61	725,97	724,76	729,46	731,69	729,50	729,59	730,48	731,91	727,52	728,26	728,07	731,51	716,58	719,80	716,68	715,46	715,12	718,46	719,05	716,68	719,26	713,45
4,75	725,67	725,58	727,54	725,55	725,55	723,51	726,21	723,96	725,17	725,34	730,25	735,82	733,46	733,10	732,21	734,99	732,60	731,86	729,54	731,62	716,40	720,67	712,15	715,20	719,90	714,16	710,82	719,78	716,09	714,18
1,81	721,60	723,92	725,99	722,85	724,00	725,81	725,52	721,41	725,01	723,79	733,65	730,02	731,76	732,18	<b>738,29</b>	729,48	735,89	732,36	731,93	732,83	708,60	712,23	<b>704,79</b>	706,79	709,96	713,69	709,70	712,85	<b>709,04</b>	713,31
5,66	727,13	720,72	722,44	723,68	725,07	723,26	727,25	722,99	<b>728,80</b>	724,70	737,63	734,81	730,16	735,48	730,09	734,03	732,58	736,15	732,05	<b>742,68</b>	713,57	719,15	709,00	712,97	711,76	715,74	713,63	<b>705,90</b>	716,85	712,87
<b>8,35</b>	729,82	722,06	722,46	718,44	<b>729,16</b>	720,81	722,59	724,03	725,17	724,28	<b>741,80</b>	737,62	735,23	734,46	725,93	<b>737,07</b>	734,98	730,05	732,71	736,93	709,44	717,77	706,22	706,84	703,96	714,29	708,57	710,98	709,85	<b>705,22</b>
3,54	725,15	723,79	724,66	723,16	723,30	723,02	725,54	723,29	724,42	723,98																				

III. - PRECIPITAZIONI

a) Giorni con pioggia e con neve										b) Acqua e neve fusa in m/m.										c) Neve in cm.													
1/1	4/2	4/5	3/-	-/4	14/3	-/3	2/3	9/2	-/1	3,7/2,4	2	29	36	54	4	129	23	3	88	—	36,8	3	7	26	—	3	9	23	2	6	1	8,-	
5/2	-/4	1/3	3/1	7/3	8/1	5/-	1/3	3/1	-/2	3,3/2,0	87	24,5	13,-	23	46	50	44	25	67	—	37,9	11	52	12,5	2	14	1	—	6	—	5	10,35	
7	8/3	7	16	1/4	10	13	—	4/2	6	7,2/0,9	45	54,5	55	170	11,5	<b>262</b>	141	—	10	12	76,1	—	<b>19</b>	—	—	<b>13</b>	—	—	—	2	—	—	3,4
8	16	8	16	8	17	10	4/1	3	8	9,8/0,1	25	134	92	299	94	252	142	24	216	169	144,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	14	10	14	17	17	15	15	18	11	14,5	<b>213</b>	195	105	175,5	209,-	155,-	164	222	286	143,5	186,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	15	16	13	8	13	12	8	12	15	12,0	62	<b>244</b>	<b>305</b>	163	75	192	290	92	143	<b>435</b>	<b>200,1</b>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	18	6	9	9	12	10	7	8	10	9,6	59	182	26	164,5	41	177	110	113	169	181	122,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	6	4	13	10	3	11	13	13	7	9,3	144	86,5	27	<b>336</b>	<b>382</b>	38	65,5	210	<b>390</b>	63,5	174,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	11	13	9	5	9	13	11	8	7	9,7	98	155	278,5	102	23,5	216	238,5	<b>351</b>	108	60	163,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	3	10	—	18	4	16	6	11/1	15	8,9/0,1	132	7	85	—	262	10	<b>431,-</b>	75	90	256	134,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	6	12/3	14	14	7	6	4	5	8	8,8/0,3	211	58	220	<b>465</b>	309	54	191-	86	51	46	161,4	—	—	<b>1</b>	—	—	—	—	—	—	—	—	—



Ho creduto però bene di affiancare il criterio delle medie con quello delle *frequenze* del fenomeno, e all'uopo nella tabella I a) le temperature medie più alte di ogni anno sono state segnate in *grassetto*, mentre le medie minime sono scritte in *corsivo*. In tal modo appare che il mese più caldo fu il Luglio in ben 8 anni su 10 (in un anno però, il 1931, uguale al Giugno), superato solo due volte (nel 1932 e nel 1940) dall'Agosto. Meno costante fu invece il primato del Gennaio quale mese più freddo (5 anni su 10), contro 3 anni nei quali tale primato toccò al Dicembre, e 2, in cui spettò al Febbraio. La temperatura di Biella è in complesso più fresca l'estate, per effetto dell'altitudine (m. s. l. del mare 432), e nonostante questa, meno rigida l'inverno che non nella sottostante pianura, dove in tale stagione l'aria fredda ristagna, mentre le pendici volte a mezzodi delle prealpi biellesi, ricevono una più intensa insolazione. Ciò nonostante ricorrono anche da noi notevoli « punte » sia di caldo che di freddo (rispettivamente 36° nel Giugno 1935 e 13° sotto zero nel Febbraio e Dicembre del 1940); punte che nel caso delle *massime* caddero di preferenza in Luglio (5 volte), tre volte in Agosto e 2 in Giugno, mentre per le *minime* caddero 5 volte in Dicembre (una volta alla pari col Febbraio), 4 volte in Febbraio e solo una volta in Gennaio, mese che fu invece in media, come vedemmo, il più freddo.

Per uno studio delle escursioni termiche annuali e mensili occorrerebbero le medie delle temperature massime e minime, che non risultano dai riassunti annuali pubblicati dall'Istituto Bona. Le escursioni annue fra le medie del mese più freddo e più caldo oscillarono fra i 17°,9 del 1936 e i 23°,8 del 1932.

### Pressioni

Benchè l'andamento delle pressioni dipenda in definitiva dalle temperature, esso non può tuttavia mettersi in relazione con quelle strettamente locali di una stazione. La pressione media di Biella, che oscillò fra i 723 e i 725 mm. e  $\frac{1}{2}$  di mercurio, presentò nelle medie annuali una notevole uniformità. Più interessante è tuttavia l'andamento mensile delle pressioni medie, che denuncia una *frequenza* dei valori più elevati 2 volte in Dicembre, 2 in Gennaio, 2 in Febbraio, 2 in Marzo e una volta sola in Novembre, cioè nella grande maggioranza dei casi nel periodo invernale, e una sola volta in Luglio (nel 1933) con ripercussione sulla piovosità che in quell'anno fu in detto mese particolarmente esigua - (Tabella II a).

I valori medii più bassi si ebbero invece 3 volte in Maggio, 3 in Febbraio, 1 in Marzo, 1 in Aprile, 1 in Giugno, 1 in Dicembre.

Un confronto con le pressioni massime e minime dei diversi mesi (Tabella II b e II c) riconferma in complesso una certa incostanza del regime barico, imputabile probabilmente al fatto che Biella si trova al margine della zona continentale ad alte pressioni invernali e basse estive, ed è più o meno influenzata, secondo le annate, dal contrasto di quella con le inverse pressioni di tipo Mediterraneo; e ciò a prescindere dalle perturbazioni locali provocate dal ricordato surriscaldamento delle pendici volte a mezzodi delle prealpi biellesi, che possono talora determinare « sacature » bariche.

### Precipitazioni

È noto che Biella appartiene ad una delle zone italiane di più sensibili precipitazioni. Le osservazioni del decennio considerato confermano il fenomeno, accu-

sando una media annua di mm. 1504 (tabella III b) contro gli 800 circa di Torino e i 900 di Milano.

Le variazioni da un anno all'altro furono tuttavia notevoli (dai 1082 mm. del 1931 ai 2055 del 1934); e le osservazioni degli anni posteriori al '40 offriranno a questo proposito esempi di scarti ancora più notevoli. La ragione di tale alta media va ricercata specialmente nella posizione marginale dei monti biellesi, direttamente affacciati alla pianura che, col prolungamento della Serra d'Ivrea, insaccano i vapori provenienti dalla Valle del Po e dall'Adriatico, costringendoli a risalire, condensandosi, lungo le pendici. L'estensione delle risaie nel contiguo Vercellese e l'abbondanza della vegetazione arbore-scente a latifoglie nelle basse pendici, contribuiscono poi ad alimentare la piovosità.

Ma se osserviamo il « regime » delle precipitazioni, noteremo la caratteristica siccità dei mesi di Dicembre, Gennaio, Febbraio e Marzo, con medie inferiori ai 100 mm. (mm. 27 in media nel Gennaio); fenomeno comune alla parte d'Italia situata a nord della linea Bormida-Tanaro-Po. Il

TABELLA IV

	31-32	32-33	33-34	34-35	35-36	36-37	37-38	38-39	39-40	40-41	Medie decennio
Inverno . . .	57,5	190,5	116,5	153	334	132	43	226	65	125	144,25
Primavera . .	213,5	252	644,5	314,5	669	447	246	512	324,5	748	437,10
Estate . . . .	512,5	358	663,5	502	407	465,5	415	702	682,5	302	501
Autunno . . .	220	583,5	467	687,5	280	890,5	512	249	362	473	472,45

Si rileva allora che, mentre l'inverno, coi suoi 144 mm. di precipitazioni e una frequenza delle medie stagionali più basse di 9 volte su 10 (escluso il 1935-36), è

incontestabilmente la stagione più asciutta (alte pressioni di tipo continentale), la massima principale media cade in Estate con mm. 501 e la massima secondaria in

Autunno con mm. 472, offrendo però circa la frequenza del fenomeno il seguente aspetto:

STAGIONE METEOROLOGICA	Massimo principale	Massimo secondario
Estate . . . .	4 volte	5 volte
Autunno . . .	4 »	3 »
Primavera . . .	5 »	2 »

Una parte delle precipitazioni è rappresentata da *neve*, mai assente nel decennio, e caduta fra Dicembre e Febbraio, più raramente in Novembre e Marzo, con massime quantità medie in Dicembre (cm. 13,5 su di una media annua di cm. 35,3); mese che ebbe pure la più alta frequenza di massima nevosità (tabella III c). I giorni di neve appaiono però più regolarmente presenti in Gennaio (tabella III a).

Un'analisi delle frequenze, dimostra del resto in genere (come già osservammo per le pressioni), notevoli spostamenti delle precipitazioni da un anno all'altro. Per semplificare e rendere altresì più significativa tale analisi, la riferiremo, anziché ai singoli mesi, alle stagioni meteorologiche, considerando queste composte, per l'inverno dai mesi di Dicembre, Gennaio, Febbraio, per la primavera da Marzo, Aprile e Maggio, e così via (nota n. 3 e tabella IV).

Se, quindi, in base ai valori medi, il tipo delle precipitazioni biellesi sembra identificarsi con quello Nord Alpino (nota n. 4), anziché col tipo Nord Padano (Primavera-Autunno) attribuitogli dal Dainelli, secondo il calcolo della frequenza delle medie massime, esso appare oscillante fra il primo (secondo il Dainelli, rappresentato sul versante meridionale delle Alpi, dall'Alto Adige, dal Canton Ticino nonché da parte delle valli bresciane e bergamasche), il tipo centro europeo Estate-Primavera, e, più spesso, il tipo Autunno-Estate, proprio, secondo il Dainelli, delle valli savoiarde e delle Alpi Giulie.

Ci si accosterebbe quindi piuttosto alla classificazione dell'Anfossi (nota 5), che pone Biella al confine fra il tipo pluviometrico padano a massime Primavera-Autunnali (con siccità invernale) e un tipo « piemontese » (di transizione dall'ap-

penninico al padano), con massimo autunnale. L'Anfossi però accenna ad un minimo secondario estivo che a noi risulta solo nella forma di una flessione della piovosità media in Luglio, ma non certo per l'insieme della stagione estiva (nota n. 6).

Tale instabilità del regime pluviometrico biellese conferma in sostanza il suo carattere di regime di transizione che risente, come già osservammo, dell'alterna prevalenza degli influssi continentali e mediterranei, e che solo una lunga serie di osservazioni ed una elaborazione approfondita permetteranno di definire con maggiore sicurezza.

STEFANO RENIER

1) P. G. Rizzi - Primo decennio dell'Osservatorio di Oropa, Gennaio 1920-29. Varallo Sesia - Arti Grafiche De Grandi e C. 1930, p. 87.

Amministrazione del Santuario d'Oropa - Osservatorio meteoro-sismico del Santuario di N. S. di Oropa - Secondo decennio di osservazioni 1930-39 a cura dei Padri P. Palladinelli e M. Balzerani - Tip. Amosso, Biella 1940, p. 143.

2) Con il completamento del decennio si viene a correggere l'impressione errata che il mese più caldo sia a Biella l'Agosto, come risulta dalle medie di 9 anni riportate a pag. 77-78 dal Palladinelli op. cit. in nota 1.

3) A. Sestini - Note illustrative all'atlante Fisico Economico d'Italia - G. Dainelli, p. 39, 1° capov.

4) G. Dainelli - Atlante Fisico Economico d'Italia - C. T. I. 1940, tavola 20.

5) G. Anfossi - La distribuzione delle piogge nell'Italia Settentrionale, Rivista Geografica Italiana 1913, pp. 92-98.

6) Occorre tuttavia notare che le suddette classificazioni sembravano confermate dalle medie mensili del precedente decennio (op. F. Eredia: Le precipitazioni atmosferiche in Italia nel decennio 1921-30 - Ministero Lavori Pubblici, Servizio Idrografico, Roma - Istituto Poligrafico dello Stato 1934). In base all'estratto di esso contenuto a pag. VII, nota 4, del fascicolo « Provincia di Vercelli » del Catasto Agrario (Roma 1936), le precipitazioni delle stagioni meteorologiche sarebbero state, per il decennio 1921-30, le seguenti: inverno 231; primavera 650; estate 642; autunno 487.

## CRONACHE: ALLA BURCINA SBOCCIANO I RODODENDRI



Alla Burcina sbocciano i rododendri. Da quando il meraviglioso parco è diventato proprietà comunale ad ogni sbocciar di rododendri si ripresenta il problema turistico della Burcina. Tutti si pongono il problema in senso positivo: data una così grande bellezza non deve esser difficile attrarre lassù, con adeguate iniziative, folle grandiose di biellesi e di forestieri e far risuonare sempre più lontano il nome della Burcina. Eppure....

Eppure il problema ha altresì il suo lato negativo. Abbiamo scoperto questo lato negativo alcune domeniche fa in occasione di una visita al parco di giornalisti torinesi. Visita esplorativa con intendimenti di valorizzazione turistica.

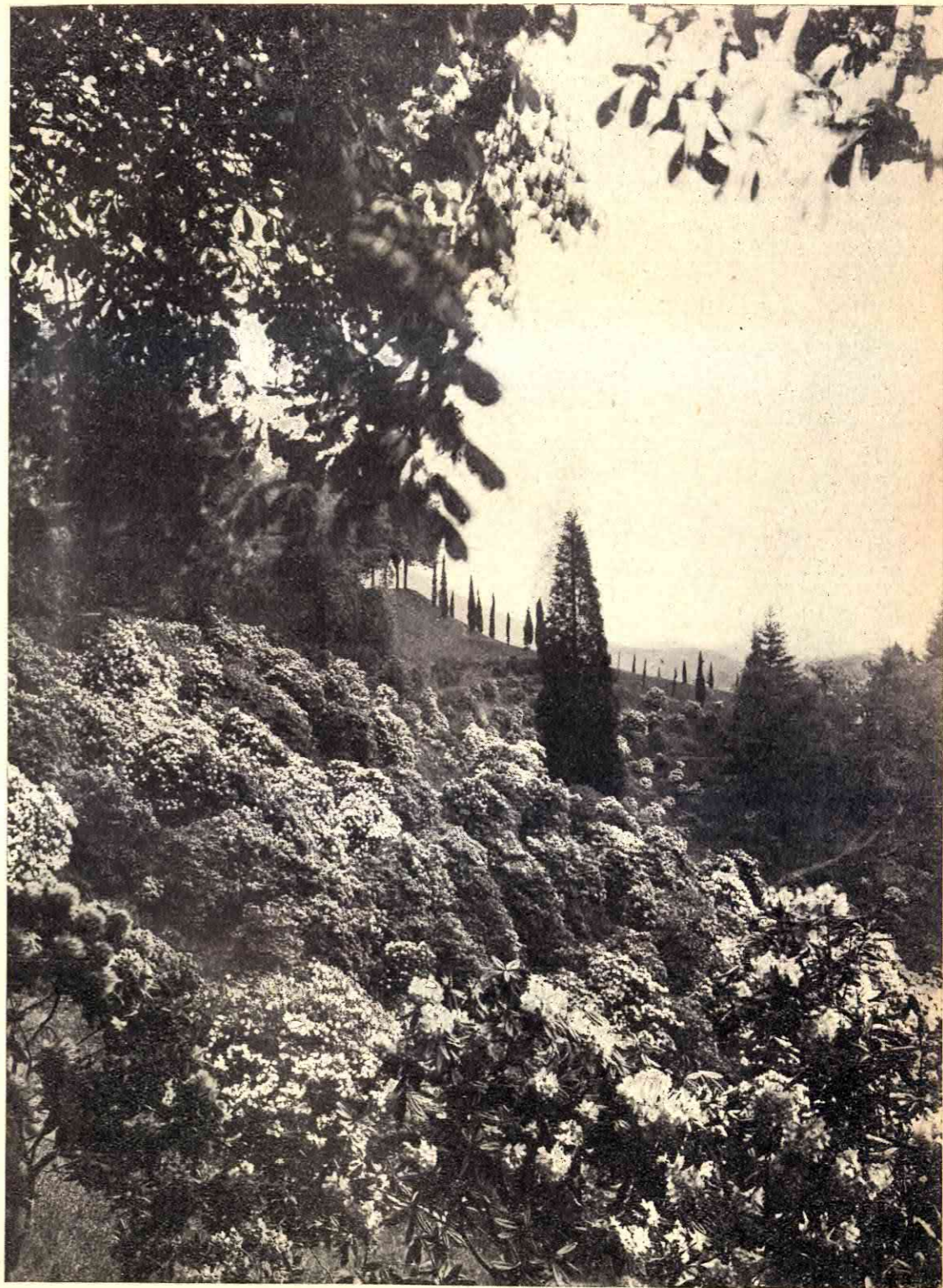
Là, sulla radura, che si sviluppa a fianco della faggeta alta e solenne, degli spettacoli all'aperto potrebbero riuscire davvero una bella cosa. Poco lontano l'insuperabile scenario dei rododendri fioriti aggiungerebbe bellezza a bellezza, poesia a poesia. Tutti d'accordo su questo punto, senonchè là dove la suprema bellezza pare essersi unita in eterno connubio al mistico silenzio, soltanto opere di vera arte potrebbero rompere questo stesso silenzio. Piacenza immaginò la Burcina con la sensibilità propria a un uomo di gusto: creandola ne fece un paradiso

attuando in un sogno di maggio il sogno dell'anima sua. Piacenza la immaginò silenziosa e la Burcina nacque silenziosa. Quivi salirono in ogni tempo pittori, e gli uomini amanti della bellezza rimasero sovente in lunga contemplazione. Furono luoghi come questi ad ispirare poeti e scrittori, furono le curve dei rami a suggerire gli archi architettonici, fu l'austerità degli abeti ad ispirare la tristezza romantica. In un luogo come questo salì per la prima volta la creatura umana e d'innanzi al mistero della bellezza pianse sommessamente intuendo nella propria anima il mistero dell'arte: quanta strada aveva fatto l'uomo in quel momento!

Ma i luoghi cari ai poeti rimasero sacri ai poeti e si ergono ora solitari e silenziosi santuari di bellezza.

Quando Guglielmo Shakespeare creò i personaggi del suo «Sogno di una notte di mezza estate», li dovette immaginare viventi in un paesaggio come questo. E ben si presterebbe la Burcina ad una rappresentazione del genere; ben si ambienterebbe nel parco un qualcosa come l'Aminta del Tasso, si eleverebbe più che mai armoniosa la poesia del Poliziano.

Bellezza richiama bellezza. Nulla di mediocre si



può rappresentare dove la natura fa mostra di sè in tanta maestà. Rammentiamo una festa avvenuta alcuni anni addietro alla Burcina; una di quelle feste popolari ricca di schiamazzi e di allegria nella quale si mesceva il dolce liquore sacro al dio pagano. E vi era anche una banda musicale: usciva dalle trombe di quella banda cittadina una musica così povera che a disperderla, a renderla terribilmente insignificante, bastava il profumo dei fiori.

Ma se la bellezza del parco impone opere di così vasta portata artistica quali quelle accennate, è doveroso chiederci in quale maniera potrebbero essere effettuate. Mancherebbero forse coloro che sentirebbero il dovere di finanziare cose del genere, ma mancherebbe soprattutto un pubblico dotato di particolare sensibilità, di quelle doti altamente spirituali che rendono l'individuo propenso all'opera d'arte intesa nella sua formula più pura. In questo caso mancherebbe l'accorrere appassionato al bel

parco di una *élite* che nella nostra regione, e purtroppo quasi ovunque nella nostra Patria, non esiste più.

Scendemmo dal parco della Burcina quella domenica e capimmo la necessità di non toccare la sua bellezza, di lasciare vivere il parco delle sue stesse doti, di lasciarlo risplendere della sua stessa luce, perchè nulla come la cosa bella basta a sè stessa. Saliranno nelle giornate festive i biellesi ad ammirarla, la Burcina, con tacito stupore come sempre e come sempre i fanciulli correranno nei suoi viali quasi senza gridare come inconsapevolmente consci di quanto può nei loro piccoli cuori la dea che ha nome Bellezza.

E chissà... forse tra non molto tempo anche un poeta ammirerà nella sera di maggio il tuo splendore, bella collina, e avrà bisogno oltre che dei tuoi fiori anche del tuo silenzio.

C. C.



## LUIGI BORELLO

Di antica e ragguardevole famiglia biellese nacque in Vernato il 27 novembre 1880 dal commendatore Giovanni e da Maria Pinna figlia del grand'ufficiale Luigi, console generale.

Poco conosciamo della sua giovinezza, ma poichè l'energia dello spirito e le aspirazioni dell'anima non nascono improvvisamente negli uomini ma esistono e crescono con coloro che le posseggono, così dobbiamo ammettere che i caratteri essenziali di Pietro Michele Luigi Borello fossero già formati prima ch'egli compisse vent'anni. In quel volgere di tempo si addottorò in legge, ma la sua diuturna passione fu la storia biellese di cui fu valente ed appassionato cultore. L'indagare fra le remote vicende della nostra terra fu per lui un intimo bisogno dello spirito. La sua sete d'intuizione lo portò ad impiegare la penna come per comporre un disegno pittorico.

Nella sua mente era sviluppata una vera virtuosità di ricerche particolari pur fondate su metodo scientifico: non ch'egli seguisse speciali dottrine, ma evitò di definire un senso universale della vita e della storia pur accettandone i contrasti e gli assurdi così come ebbe sempre il coraggio di leggere senza illusioni nel cuore dei personaggi da lui rievocati.

Certamente Luigi Borello non fu tempra di comune studioso: i suoi occhi errarono liberamente sulle frontiere di un mondo nel quale i tratti per lui senza importanza vennero cancellati e tutti egli cancellò all'infuori del Biellese che esaltò con l'or-



goglio e l'appassionata tenerezza di un figlio devoto.

Egli era convinto che il sapere storico non è meno scientifico di ogni altro sapere. In esso ha però anche una parte preponderante l'intuizione e per essa, e non per la sola analisi, sia pure sottile, dell'intelletto, la realtà storica, che è realtà umana, può avere effettiva obiettività.

Nei suoi scritti egli lasciò sempre cadere la distinzione fra epoche di decadenza e di progresso, di periodi felici ed infelici, di atti opportuni ed inopportuni nella storia. Non ch'egli negasse valore a questi elementi ma egli, esaminandoli, si pose sempre al di sopra del valore relativo cui corri-