N. ~~2061~~

24/3 1839

SENATO DEL REGNO

SEGRETARIATO GENERALE

1839

Nome e cognome del Senatore Puricelli ing. Piero

Data del R. Decreto di nomina 26 febbraio 1929

Categoria 21ª

Luogo e data di nascita Milano, il 14 aprile 1883

Titoli gentilizi, professionali e cavallereschi

Gr. Uff.

DOCUMENTI PRESENTATI

- Fede di nascita
- Documenti riguardanti il censo

Data dell'adunanza della Commissione permanente nella quale furono esaminati i titoli e risoluzioni adottate

Nome del relatore Calisse

Data della relazione e numero dello stampato 14 maggio 1929 (Doc. CXVII)

Data della deliberazione del Senato 15 maggio 1929 *Data del giuramento* 16 maggio 1929

Data della trasmissione al Senatore del R. Decreto di nomina 16 maggio 1929

ANNOTAZIONI

Decaduta dalla carica di Senatore con effetto dall'Alta Corte di Giustizia in istruttoria di legge ... 8 aprile 1946

Riammesso in Senato il 9.6.47 - Con sentenza della Sez. Penale Civile della Corte Supr. di Cassaz. è stato accolto il ricorso contro l'ordinanza di decadenza emessa dall'A.C.G. per la sanzione contro il fascismo e l'ordinanza stessa cassata senza rinvio -

Archivio storico del Senato della Repubblica

PIERO PURICELLI

S. [illegible]
[illegible] 1929
Allegati N° 180
Cat. 6 A

VIA MONFORTE 44
MILANO (113)

15 Marzo 1929

Illustrissimo Signor
Direttore Capo dell'Ufficio di Segreteria
del Senato del Regno

- R o m a -

Invio alla S.V. Illma i documenti richiesti mi con la Sua lettera del 1° corrente N. 123/199.-

Con distinta considerazione -

Puricelli

allegati -(certificato di nascita
(vedere distinta imposte 1926-927-928

TELEFONO 55-151

N. 3477 R. T.

COMUNE DI MILANO

UFFICIO DELLO STATO CIVILE

ESTRATTO

dai Registri degli Atti di nascita dell'anno mille ~~ottocentosettantasette~~ Serie ~~Registro~~ C

L'anno milleottocentosettantasette, addì 26 Numero 990

di April, a ore 9 pomeridiane circa minuti Puricelli Pietro Battista

, nella Casa Comunale

Avanti di me Giampietro Stelio Vice Segretario

delegato con atto del ~~Podestà~~ Sindaco 1 in data 7 gennaio corrente anno, debitamente approvato, Ufficiale dello Stato Civile del Comune di Milano è comparso

Puricelli Angelo

di anni trentatre appaltatore domiciliato in I milano

il quale mi ha dichiarato che alle ore 9 pomeridiane Zero e minuti venti del dì quattro del corrente mese nella Casa posta in via Lamarmora al numero 28 da Conti Carlotta agiata sua moglie Secondi coniugata

è nato un bambino di sesso maschile che non mi presenta, e

(1930 - 2065 - 11-32 OFF. IGAP - Milano - 3880)

a cui d a i nom e di Pietro
Battista

A quanto sopra e a questo atto sono stati presenti quali testimoni
Turicelli Severo di anni [illegible]
[illegible] e Colombo
Rodolfo di anni trentotto fornaio
entrambi residenti in questo Comune _____

I dichiarant e è stat o da me dispensat o dal presentarmi il bambino suddetto per [illegible] dopo essermi altrimenti accertato della verità della nascita.

Letto e firmato
Turicelli Angelo
Turicelli Severo
Colombo Rodolfo
Ufficiale dello Stato Civile
Al sopra T. Egidi [illegible]
(Varese) residente in »

Milano; - 4 MAR. 1929 Anno VII
Copia conforme all'originale
L'Ufficiale dello Stato Civile

COMUNE di MILANO - UFFICIO STATO CIVILE

Visto per la legalizzazione della firma
del Dr. Giacomo Buraggi Notaio in Milano
Milano, 17 - 3 - 1949 / anno VII

(Giacomo Buraggi)

Archivio storico del Senato della Repubblica

ING. PURICELLI PIERO

Riepilogo

IMPOSTA ERARIALE		1926	1927	1928
Terreni-	Casale Litta	L. 174,09	152,33	130,57
"	Cazzago	" -,-	-,-	5,20
"	Bodio	" 12,93	12,93	11,42
"	Bodio(Antonini)	" 10,12	10,12	7,59
"	Lonmago (Bossi)	" 52,27	52,27	39,20
"	Daverio (Maggioni)	" 1,97	1,97	1,47
"	Galliate (Maggioni)	" 45,75	45,75	34,31
"	Bodio (Maggioni)	" 259,15	259,15	194,36
"	Lonmago (Maggioni)	" 20,27	20,27	15,20
"	Daverio	" 22,62	22,62	16,96
"	Lonmago	" 774,—	774,—	580,50
Fabbricati-	Lonmago	" 366,60	366,60	274,95
"	Bodio (Maggioni)	" 22,70	22,70	17,02
"	Milano	" 688,35	602,30	458,95
"	Milano(Puricelli e Tosi ½)	" 787,50	689,05	900,—
Redditi agrari-	Lonmago	" 302,—	227,50	151,—
Imposta complementare	-Milano	"26183,35	26183,35	38448,40
		L. 29723,67	29442,91	41287,10

Anno 1926

Ing. Piero Puricelli.

Imposta sui terreni

Casale Litta	Articolo di ruolo	458	(bollette esercizio 1926)
Bodio	"	84	"
Bodio (Antonini)	"	9	"
Lomnago (Rossi)	"	14	"
Daverio (Maggioni)	"	142	"
Galliate (Maggioni)	"	54	"
Bodio (Maggioni)	"	72	"
Lomnago (Maggioni)	"	42	"
Daverio	"	203	"
Lomnago	"	48	"

Imposta sui fabbricati

Lomnago	"	5	"
Bodio (Maggioni)	"	21	"
Milano	"	5795	"
Milano (Puricelli e Cesi fr.)	"	5796	"

Imposta sui redditi agrari

Lomnago	"	8	"

Imposta complementare progressiva sul reddito

Milano	25885	R. P. 1926
"	3519	R. Suppl. 2° S. 1925 pel 1926 (reggesi anno 1928)

Anno 1927

Ing. Piero Puricelli

Imposta sui terreni

Casale Litta	Articolo di ruolo	484	(Bollette esattoriale esercizio 1927)
Bodio	. .	86	.
Bodio (Antonini)	. .	9	.
Comnago (Bossi)	. .	14	.
Daverio (Maggioni)	. .	146	.
Gallarate (Maggioni)	. .	53	.
Bodio (Maggioni)	. .	73	.
Comnago (Maggioni)	. .	45	.
Daverio	. .	209	.
Comnago	. .	40	.

Imposta sui Fabbricati

Comnago	. .	5	.
Bodio (Maggioni)	. .	21	.
Milano	. .	5992	.
Milano (Puricelli, Casa 2)	. .	5993	.

Imposta sui Redditi agrari

Comnago	. .	8	.

Imposta Complementare

Milano	. .	32968	Ruolo principale 1927
	. .	3519	Ruolo suppletivo 2ª serie 1928 fol. 37
			(Leggasi anno 1928)

N.B.: I certificati degli Uffici delle Imposte sono allegati al fascicolo dell'anno 1926.

Anno 1928

Ing. Piero Puricelli

Imposta sui Terreni

Casale Località	Articolo di ruolo	486	Bollette ecattonali esercizio 1928
Cassago Brabbia	. .	237 e 238	.
Bodio	. .	90	.
Bodio (Antonini)	. .	9	.
Comnago (Borsa)	. .	14	.
Daverio (Maggioni)	. .	152	.
Galliate (Maggioni)	. .	55	.
Bodio (Maggioni)	. .	11	.
Comnago (Maggioni)	. .	45	.
Daverio	. .	217	.
Comnago	. .	49	.

Imposta sui Fabbricati

Comnago	. .	5	.
Bodio (Maggioni)	. .	21	.
Milano	. .	6115	.
Milano (Puricelli e Cesi 1/2)	. .	6116 e 363	.

Imposta sui Redditi agrari

Comnago	. .	8	.

Imposta Complementare

Milano	. .	53126	Ruolo Principale 1928
Milano	. .	3519	Ruolo Suppletivo 2° Sem. 1928 sul 1928.

N.B.: I certificati degli Uffici delle Imposte Dirette sono allegati al fascicolo dell'anno 1926.

1963 9

L. 2

UFFICIO DISTRETTUALE IMPOSTE DIRETTE

Imposta Complementare

Il sottoscritto certifica che l'On Sig. Emilio Turrilli fu Angelo risulta iscritto nei ruoli dell'imposta complementare del Comune di Milano e precisamente per gli anni 1926 - 1927 e 1928 nei termini sottoindicati:

Per il 1926 reddito imponibile 380.000 con l'imposta di L 26183.35 delle quali L 12226.55 all'art. 258 del ruolo principale e L. 13956.80 all'art. 3519 del ruolo di II serie 1928 per l'anno 1926; per il 1927 reddito imponibile 380.000 con la imposta di L. 26183.35 delle quali L. 12226.55 all'art. 32960 del ruolo principale e L. 13956.80 all'art. 3519 del ruolo 2. II serie 1928 per l'anno 1927; per il 1928 reddito di L. 500.000 e l'imposta di L. 38468.40 delle quali L. 22428.55 all'art. 53126 del ruolo principale e L. 16019.85 all'art. 3519 del ruolo 2. II serie 928 per l'anno 1928.

Si rilascia il presente a richiesta dell'interessato.

DISTINTA

N. 1963 Mod. 103

Diritti fissi L.	2.-
Passaggi	-90
Numeri	-50
Totale L.	3.80
Bollo	-70
	3.90
Arr.to	6.40
Tot. L.	10:30

A 3023
L 1020

MILANO 8 MAR. 1929 Anno VII

Il Procuratore Superiore

ASSR
Archivio storico del Senato della Repubblica

R.° Ufficio Distrettuale
delle Imposte Dirette
Gallarate

DISTINTA DIRITTI

Reg. Spec. N. 24

	£.	c.
Bollo L.	—	—
Dir.ni Catastali	—	—
» Scritt.°		50
Totale L.	—	50

Il sottoscritto Ricevitore Superiore dell'Ufficio Distrettuale Imposte dirette di Gallarate, certifica che la ditta: — "Puricelli Avv. Piero di Angelo" è stata iscritta nei ruoli dell'Imposta diretta del Comune di Casale Litta per i redditi e per le imposte erariali risultanti dal seguente prospetto: —

Anno	Art. di ruolo	Natura dell'imposta	Reddito imponibile	Imposta erariale
1926	458	Terreni	1740 92	174 09
1927	484	»	1740 92	152 33
1928	496 (1186)	»	1740 92	130 57
				456 99

Rilasciato il presente a richiesta dell'On.le Senatore Avv. Piero Puricelli: —
Gallarate li 7-3-1929 Anno VII°

Il Procuratore Sup.re delle Imposte

1 MARZO 1929 Anno VII

£ 0,60

Prot. Uff. 24 N 170

R. UFFICIO DISTRETTUALE DELLE IMPOSTE DIRETTE
E DEL CATASTO
GAVIRATE

Diritto fisso L. 2-
" pos. " 0.30
" rend. " 0.70
L. 3.00
marg. 4.60
Totale L. 7-60

N 118 m 25
8-3-1929
bollo L 7,70

Il sottoscritto Procuratore Reggente l'Ufficio Imposte di Gavirate certifica che la ditta "Patricelli Comm. ing. Piero fu cav Angelo" è stata iscritta nei ruoli Terreni del Comune di Cazzago Brabbia per i redditi e per le imposte risultanti dal seguente prospetto:

IL PROCURATORE

Anno	art. di ruolo	Natura della Imposta	Reddito Imponibile		Imposta erariale	
1928	237	Terreni	4	—	0	30
	238	"	65	48	4	90
—	—	—	—	—	5	20
—	—	—	—	—		

certifica inoltre che detti beni provengono da Maggioni Giuseppe e Nina fu Paolo per acquisto 20 Gennaio 1926 N 566 del rott Giacosa notaio in Gavirate, quivi registrato il 9.2.1926 al N° 942 ——

Si certifica inoltre che l'imposta erariale

pel 1926 è di £ 6.95, mentre per
il 1927 è di £ 6.05 ———
Si rilascia il presente a richiesta dell'Ing
Senatore ing Piero Puricelli ———

GAVIRATE 8 Mar. 1929 Anno VII

Il Cancelliere Reggente

AGENZIA IMPOSTE DIRETTE
2° UFFICIO
MILANO
ARRIVO 7 - MARZO 1929
SEZ. - N° 558 GEN. DI 512

URGENTE

UFFICIO DISTRETTUALE IMPOSTE DIRETTE di MILANO

DISTINTA

N. 1920 Mod. 10.

Diritti fissi L. 2 00
Passaggi 1 40
Numeri 0 10
Totale L. 3 50

Bollo 0 40
Imposta 2 70
Totale 3 10

Estratto catastale della partita N. 8328 del catasto Urbano di Milano Sezione di Città intestata a Puricelli Ing. Piero di Angelo

Denominazione della Via, Piazza ecc.	N. Civico	Natura e destinazione del fabbricato	Quantità Piani	Quantità Vani	Territorio	N. di Mappa	Subalterno	Reddito Imponibile	Anno
								6883.50	1926
Via Monforte	44	Porzione di casa	5	16	-	1119	16	6883.50	1927
								6119.00	1928
Via Monforte	-	Area	-	-	-	1119	-	-	-

Si certifica

Che al nome del Ing. Puricelli Ing. Piero di Angelo.

a) Nel ruolo dell'anno 1926. all'articolo di mutaz. 5705 venne iscritto il reddito di £ 6883,50 con l'imposta erariale di £. 688,35.

b) Nel ruolo dell'anno 1927. all'articolo 5999 venne iscritto il reddito di £. 6883,50 con l'imposta erariale di £. 602,30.

c) Nel ruolo dell'anno 1928. all'articolo 6115 venne iscritto il reddito di £. 6119 con

N 3021
£ 12,30

L'imposta erariale di £. 1.058,95 -
è stata pagata a richiesta dell'Ing. Cerisola
Ing. Piero - Milano Via Borgonuovo 5/7

MILANO 1 - MAR. 1939 Anno VII E.F. - MAR. 1939 Anno VII E.F.

UFFICIALE IMPOSTE DIRETTE MILANO

Il Procuratore Superiore

AGENZIA IMPOSTE DIRETTE
22 UFFICIO
MILANO
ARRIVO 7 MARZO 1949
Sez. N. 659

16

URGENTE

UFFICIO DISTRETTUALE IMPOSTE DIRETTE di MILANO

DISTINTA
N. 1921 Mod. 103

	L.	C.
Diritti fissi L.	2	00
Passaggi	2	20
Numeri	1	10
Totale L.	4	50
Scritturato	0	70
Urgenza	2	00
	14	20

Estratto catastale della partita N. 14093 del catasto Urbano di Milano Sezione di Città intestata a Cerricelli Ingegnere Piero di Angelo fu Tito e Bodi Antonietta fu Franco fu altro - Coniugi -

Denominazione della Via, Piazza ecc.	N. Civico	Natura e destinazione del fabbricato	Q. cat. Piani	Vani	N. di mappa	Sub.	Reddito imponibile	Tributo erariale
		Casa					15.750	1946
Via Bonvesin de la Riva	5	ad uso di abitazione civile	1	5	6092		15750	1947
							15.000	1948

A 3022
Lit 14,30

Si certifica

Che al nome di Ingegnere Cerricelli Ing Piero fu Tito e Bodi Antonietta fu Franco fu Domenico

a) Nel ruolo dell'anno 1946. all'articolo 5996 vennero iscritti il reddito di L. 15750 con la imposta erariale di L. 1575.

b) Nel ruolo dell'anno 1947. all'articolo 6092 venne iscritto il reddito di L. 15750 con la imposta erariale di L. 1378.15.

c) Nel ruolo dell'anno 1948. all'articolo 6116 venne

intentato il reclamo di Lire 24.000 con tassa fissa erariale di Lire 1800=

Si rilascia a richiesta del Sig. Pinciroli Luigi Piero - Intimo Via Donizetti 5.

MILANO 8-MAR. 1929 Anno VII E.F.

UFFICIO DISTRETTUALE IMPOSTE DIRETTE MILANO

Il Procuratore Superiore

Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette
DI
VARESE

N.° 206.

Diritto fisso Lire 2.00
id. Grad.° " , 50
id. Scritt.i " , 50

Totale Lire 3.00

Certificasi che alla ditta Pasticcerie Ingegnere Comm.e Piero fu Duscio per gli anni 1926. 1927. risultano iscritti per un Cespite imponibile Catasto dei Terreni Comune di Varese di Lire 129.50. e per l'anno 1928 un cespite imponibile di Lire 152.50.

Il Tributo diretto verso lo Stato per l'anno 1926 in ragione del 10% ammonta a Lire 12.95. Articolo Mastro N.° 84.
Idem per l'anno 1927. Lire 12.95. Art.i Ruolo N.° 86.
Per l'anno 1928 il Tributo diretto verso lo Stato è in ragione del 7.50% ammonta perciò a Lire 11.42. Art.i Ruolo 90.

Si rilascia il presente a richiesta del Signor Cavaliere Gaetano Pasticcerie.
Varese 10 Marzo 1929. Anno VII.°

Il Procuratore Sup.e

181
Mod 95
C
3.50

Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette
di
VARESE

N.° 207.

diritto fisso Lire 2.00
id. graduale " 50
id. centesimi " 70
totale Lire 3.20

Certificasi che dalla ditta Marcelli ing.° Comm.° Piero fu Angelo, Corsari incerito un Erbaio imponibile Catastale di Terreni, Comune di Jmmago di Lire 774.00. rettificata rettificata quaranta e Centesimi 00.

Il Tributo diretto verso lo Stato per l'anno 1926 è in ragione del 10% sul totale dell'Erbaio imponibile; ammonta perciò a Lire 774.00. Art.° N.° 41. del ruolo Idem per l'anno 1927 " 774.00 Art.° N.° 49 idem
Per l'anno 1928 il Tributo diretto verso lo Stato è in ragione del 7.50% ammonta perciò a Lire 580.50 Art.° N.° 49.

Certificasi inoltre che al Catasto dei Fabbricati Corsari incerito per un reddito imponibile di Lire 3666: Tremila seicento sessantasei e Zero/00. Il Tributo diretto verso lo Stato

Mod 25
3.20

11 MAR. 929
VARESE

Per gli anni 1926 e 1927 il reddito imponibile era di £. 4125. Abbattuto del 1-1-1928 Lire 3 perciò è di £ 3666 perchè dal 1-1-1928 la riduzione sul reddito all'imponibile non è più del quarto ma del terzo (R.D. 12-8-1927).-

per gli anni 1926. 1927. a dì 1 10%. ammonta perciò a Lire 366.60 per l'anno 1926. Articolo del ruolo N:5 Lire 366.60 per l'anno 1927. Art: N: N:5 Per l'anno 1928 il Tributo diretto è in ragione del 7.50%. ammonta perciò a Lire 274.95. Articolo ruolo N:5.

Rilasciato il presente a richiesta del Signor Cav. Gaetano Porta. ---

Varese li 10 marzo 1929. Anno VII°

Il Procuratore Sup.°

Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette
di
VARESE

N.° 208

diritto fisso Lire 2.00
id. Quad. " .50
id. scritt.ª " .50
Totale Lire 3.00

Certificato di Iscrizione a ruolo della ditta Principe Piero fu Angelo, tornato in catasto all'Ordine impossibile Catasto dei Terreni Comune di Daverio, di Lire 226.22. Duecentoventisei e 22/100.

Il Tributo diretto verso lo Stato per l'anno 1926 è in ragione del 10%; ammontante perciò a Lire 22.62. Art: Ruolo N° 201. (203)
Idem per l'anno 1927. " 22.62. Art: R: N° 209.
Per l'anno 1928 il Tributo diretto verso lo Stato è di Lire 7.50%, ammontante perciò a Lire 16.96. Art: Ruolo N° 217,

Visto si rilascia il presente a richiesta del Signor Cav. Gaetano Porta.
Varese 10 marzo 1929. Anno VII°
Il Procuratore Capo

183
Marche
£ 3.10

Documento pubblico

Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette
di
VARESE

N.° 209

diritto fisso Lire 2.00
id. agg.to " .50
id. cent.mi " .70
Totale Lire 3.20

Certifico che alla ditta: Mezzofiore Paolo fu Pierluigi. risulta iscritto un Erbino imponibile Catasto dei Terreni Comune di Gemonio; di Lire 202.74 duecentodue e centesimi 74.

Il Tributo diretto verso lo Stato per l'anno 1926 è in ragione del 10% sul totale dell'Erbino imponibile. ammonta perciò a Lire 20.27 Art.i P. N.i 442
Idem per l'anno 1927. " 20.27 Art.i P. N.i 445
Per l'anno 1928 il Tributo diretto verso lo Stato è in ragione del 7.50% ammonta perciò a Lire 15.20 Art.i P. N.i 445

N.B. Con Istromento in data 20 Gennajo 1926 N.° 566 di rep.to del dottor Pian. Luigi Pianora notajo a Varese ivi registrato il giorno 9 Febbraio 1926 al N.° 2442 i beni siti nel Comune di Gemonio e di Mezzofiore vennero acquistati dal Signor Cuticelli ing.re Comm.e Pierangelo.

184 per cs 3.30

11 MAR. 929 VARESE

« Voltura eseguita il 6 marzo 1929. »

Rilascio il presente a richiesta del Signor Cav. Paolini Paolo.

Varese li 10 marzo 1929. Anno VII°

Il Procuratore Sup.°

Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette
DI
VARESE

N.° 210

diritto fisso Lire 2.00
idem dupl. . 50
idem scritt.e . 70
Totale Lire 3.20

Certificato che alla ditta: Mandelli Paolo fu Giu. resp.e Cavaro risulta iscritto un Articolo imponibile Catasto dei Terreni. Comune di Podio di Lire 259.50.

Il Tributo diretto resp.le Stato per l'anno 1926 è in ragione del 10% sull'ammontare pertanto Lire 259.15. Art.i Rmle N.° 74
Idem per l'anno 1927. Lire 259.15. Art.i Rmle N.° 74
Per l'anno 1928 il Tributo diretto diretto resp.le Stato è in ragione del 7.50% sull'ammontare dell'Art.o imponibile, risulta pertanto di Lire 194.36. Articolo Rmle N.° 77.

N.B. Con Istromento in data 20 gennaio 1926 N.° 566 di rep.° del dott.r Gian Luigi Pirocca notaio a Varese ivi regist.° il 9 febbraio 1926 al N.° 2442. i beni siti nel Comune di Podio a dia Mandelli e vennero acquistati dal Sig.r Pinicelli ing.r Comm.e Piero fu Angelo.

#185 Mandelli 3.20

11 MAR. 929

Terreni situati nel Comune di Vedano.
Ettari 21, are 54. Centiare 40. Estimo
imponibile Lire 2591.50. a Vostra ecc.
Gratis li 6 marzo 1929. _____

_____ - _____

Rilasciato a richiesta del Signor
Cavaliere Gaetano Porta. _____
Varese li 9 marzo 1929. Anno VII°

Il Ricevitore Insp.e

Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette
di
VARESE

N. 211

diritto fisso Lire 2.00
id. proporz. " . 50
id. restituz. " . 70

Totale Lire 3.20

Certificasi che alla Ditta = Margolonin Piero fu Giuseppe per l'esercizio di un negozio di commestibili Comune di Poggio, di Lire 227. duecentoventisette e centesimi zero.

Il Tributo diretto verso lo Stato per l'anno 1926 è in ragione del 10%. ammonta perciò a Lire 22.70. Art. Ruolo N. 21
Idem per l'anno 1927. Lire 22.70 Art. Ruolo N. 21.
Per l'anno 1928 il Tributo diretto verso lo Stato è di Lire 7.50%. ammonta perciò a Lire 17.02. Art. Ruolo N. 21

N.B. Con Istromento in data 20 gennaio 1926 Rep. 566 Racc. 196 del Dottor Giov. Luigi Pinocchi residente a Varese, avente atto il 9.2.1926 al N. 2482 fu stabilita sito in Poggio (a cui fa proprietà Margolonin) e venne acquistata dal Signor Imp. Comm. Piero fu Angelo. Volta, ma eseguita il 6 marzo 1929.

A 18 bis
Mod 29
3.50

11 MAR. 929 VARESE

Visto per copia conforme a richiesta del Signor
Cavaliere Gaetano Porta. _____
Varese li 9 gennaio 1929. Anno VII°
Il Procuratore Sup.e

Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette
DI
VARESE

N. 212

diritto fisso Lire 2.00
id. grand. " : 50
id. scritt. " : 70
Totale Lire 3.20

Certificasi che alla ditta Magagnini Paolo fu Gius. (eredi Magagnini Paolo fu Giuseppe) trovasi inscritto un Estimo imponibile Catasto dei Terreni Comune di Gallarate - Lombardo di Lire 457.58 quattrocentocinquantasette e 58/100.

Il Tributo diretto verso lo Stato per l'anno 1926 è in ragione del 10% sul totale dell'Estimo imponibile. Ammonta perciò a Lire 45.75 ruoli N. 52. (54)
Idem per l'anno 1927 " 45.75 ruoli N. 53.
Per l'anno 1928 il Tributo diretto verso lo Stato è in ragione del 7.50% Ammonta perciò a Lire 34.31. ruoli N. 55.

N.B. Con stromento in data 20 gennaio 1926 N. 566 di rep. del dottor Gian. Luigi Pinoia notaio in Gavirate, iscritto il 9 febbraio 1926 al N. 2482; i beni in Comune di Gallarate Lomb. col complessivo Estimo di Lire 457.58 a dieci Magagnini e Remo acquistati dal Signor

A 187/10 per 3.30

Sig.r Comm. Ricciotti Piero. _____

_____ _____

Si rilascia il presente a richiesta
del Signor Cav. Gaetano Poli.
Varese li 10 marzo 1929. Anno VII°:

Il Procuratore Sup.°:

Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette
in

Varese

N.° 213.

diritto fisso Lire 2.00
id. grafo. " - 50
id. scritt.ra " - 70
Totale Lire 3.20

Certificato relativo alla ditta: Ing. Adolfo Pietro Giuseppe; Giovanni figlio di un Ettore imponibile Catasto dei Terreni Comune di Varese; di Lire 19.72.

Il Tributo diretto verso lo Stato per l'anno 1926 è in ragione del 10% sul totale dell'Estimo imponibile ammonta perciò a Lire 1.97. dal Ruolo N.° 1446.
Idem per l'anno 1927 " 1.97. dal R.° N.° 146.
Per l'anno 1928 il Tributo diretto verso lo Stato è in ragione del 7.50% ammonta perciò a Lire 1.47. dal R.° N.° 152.

N.B. Con Istrumento in data 20 dicembre 1926 N.° 566 di rep.° del dottor Gian. Luigi Giacosa notaio in Gavirate ivi reg.° il 9 febbraio 1926 al N.° 2142; il fondo in Comune di Varese al mappale N.° 902 coll'Estimo imponibile di Lire 19.72 è già passato e venne acquistato

188
per £ 3.20

11 MAR 1929

Io dott. Signor Sup.te Comm.le Turicelli Piero.

Ho citato il comparente a richiesta del Signor Cav. Paolino Porta.

Varese li 10 marzo 1929. Anno VII.

Il Procuratore Sup.te

Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette
DI
VARESE

N° 214

Diritto fisso Lire 2.00
id. Proporz.le . . 50
id. accessorie . 70
Totale Lire 3.20

Certificasi che alla ditta Borri Isolde Giuseppina fu Ambrogio, è dovuto il ruolo di un Erbivino imponibile Catasto dei Terreni Comune di Tommaso, di Lire 522.72. Cinquecento ventidue e 72 centesimi.

Il Tributo fiscale verso lo Stato per l'anno 1926 è in ragione del 10% sul totale dell'Erbivino imponibile, ammonta perciò a Lire 52.27. Art. R.D. N. 114
Idem per l'anno 1927 " 52.27. Art. R.D. N. 114
Per l'anno 1928 il Tributo fiscale verso lo Stato è in ragione del 7.50% ammonta perciò a Lire 39.20. Art. R.D. N. 114.

N.B. Con Provvedimento 30 Ottobre 1928 N° 3738 del resp. del dottor Giuseppe Bonaffoda notaio in Varese, registrato a Varese il 15 novembre 1928 vol. N° 118, i beni di Borri successori agli Eredi Ambrosini, vi-ti nel

A 189 per £ 3.20

11 MAR 929

Comune di Sommodo: Venne acquistata
la dal Signor Ing.re Comm.e Turicchi
Piero fu Angelo. La voltura eseguita
in data 6. Marzo 1929. _____

_____

Si Rilascia il presente a richiesta
del Signor Cav. Paolino Sotta. _
Varese li 10 marzo 1929. Anno VII° _ _
Il Procuratore Insp.e

Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette
DI
VARESE

N. 215

Diritto fisso Lire 2.00
Ist. Gradi. " -.50
Ist. Scritt. " -.50

Totale Lire 3.00

Certificasi che alla ditta Antonini Carlo di Pierpaolo proprietario e Antonini Pierpaolo fu Pierpaolo mezzadro in parte, trovasi iscritto un Estimo imponibile Catasto di Terreni Comune di Varallo di Lire 101.25 Centesimi 25 centesimi.

Il Tributo diretto verso lo Stato per l'anno 1926 è in ragione del 10% sul totale dell'Estimo imponibile, ammonta perciò a Lire 10.12 Art. P. N. 9
Idem per l'anno 1927 " 10.12 Art. Ruolo N. 9.
Per l'anno 1928 il Tributo diretto verso lo Stato è in ragione del 7.50% ammonta perciò a Lire 7.59 Art. P. N. 9.

N.B. Con Istromento 30 Ottobre 1928 N. 3738 di rep.to del dottor Giuseppe Bonaccorsa milano in Varallo, registrato a Varese il 15 novembre 1928 al N. 1118, i beni ivi del Comune

per 3 3.30

11 MAR. 929 VARESE

di Podio, vennero acquistati dal
Signor Sig.r Comm. Piricelli Piero.

Pel Parziale il procuratore richiedente
Signor Cavaliere Gaetano Porta. ____
Varese li 10 marzo 1920. Anno VIII°
Il Procuratore Fiduc.°:

L. 4

Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette
di
[redacted]

N°. 216

diritto fisso Lire 2.00
id. dent. " 0.50
id. ricevit.° " 0.50
totale Lire 3.00

Certificasi che il Signor Puricelli ing.° Comm.° Piero fu Angelo; per l'importo di Ruoli di Redditi di Ricchezza mobile del Comune di Tornago pei seguenti anni come segue

Anno 1926. Articolo del ruolo N.° 50
Importo Lire 302.=
Anno 1927. Articolo del ruolo N.° 50
Importo Lire 227.50
Anno 1928. Articolo del ruolo N.° 50
Importo Lire 151.=

Si rilascia il presente a richiesta del Signor Cav. Pirola.

Varese li 10 marzo 1929. Anno VII°

Il Proc. Insp.°

per £ 3.10

11 MAR. 929 VARESE

SENATO DEL REGNO

Onorevole Senatore Turicelli

ACSR
Archivio storico del Senato della Repubblica

CONVALIDAZIONE DEI TITOLI A SENATORE

del Signor **Puricelli ing. Pietro**

Senatori votanti	152
Maggioranza	77
Senatori favorevoli . . .	130
Senatori contrari	22
Senatori astenuti	

Il Senato _____

SENATO DEL REGNO (N. CXVII *documenti*)

RELAZIONE

DELLA

COMMISSIONE PER LA VERIFICA DEI TITOLI DEI NUOVI SENATORI

SOPRA LA NOMINA

del Signor **Puricelli** ing. Piero

SIGNORI SENATORI. — Con Regio decreto in data 26 febbraio del corrente anno, per la categoria 21ª dell'art. 33 dello Statuto, è stato nominato senatore del Regno l'ing. Piero Puricelli.

Dai documenti presentati risultando esatto il titolo e concorrendo nell'ing. Puricelli gli altri requisiti voluti, la vostra Commissione, ha l'onore di proporvi, ad unanimità di voti, la convalidazione della nomina.

Addì 14 maggio 1929 – Anno VII.

CALISSE, *relatore*.

Tipografia del Senato.

40

On. Senatore Pericelli

SENATO DEL REGNO

Ricevo dall' Ufficio di Segreteria del Senato il piego n. 445 / 1022 *contenente la copia del Decreto Reale di nomina a Senatore del Regno,* ~~*l'Elenco alfabetico e*~~ *l'Elenco storico dei Senatori, nonchè una copia del Regolamento interno del Senato.*

Ricevo inoltre in restituzione i documenti prodotti.

Addì 16 Maggio 1929 - VII

IL SENATORE

P. Pericelli

SENATO DEL REGNO

STATO DELLE ONORIFICENZE

dell'Onorevole Senatore PURICELLI ing. Piero di Angelo

GRADO	ORDINE MAURIZIANO Data	ORDINE CORONA D'ITALIA Data	NOTE
Cavaliere.			
Cavaliere Ufficiale			
Commendatore.		14 gennaio 1917	M. P.
Grande Ufficiale		8 giugno 1933	Fascista
Gran Cordone.		8 giugno 1938	

Altri Ordini Cavallereschi:

UNIONE NAZIONALE FASCISTA DEL SENATO

22

(1)

42

Roma, 24 Maggio 1929 = anno VII E.F.

Raccomandata

Onorevole
Ing.Piero PURICELLI
Senatore del Regno

Nella sua adunanza di jeri, l'Unione Nazionale del Senato ha deliberato di prendere una denominazione più esplicita e più consona alla sua escenza, di intitolarsi cioè

UNIONE NAZIONALE FASCISTA
DEL SENATO.

La inscrizione al sodalizio è aperta : tutti i Signori Senatori, che la desiderassero, purchè possiedano la Tessera del Partito Nazionale Fascista, la otterranno subito, appena abbiano notificato il loro desiderio al Consiglio Direttivo dell'Unione, il quale è rimasto in carica appunto per raccogliere le adesioni.

Con devota osservanza.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO

178

UNIONE NAZIONALE FASCISTA DEL SENATO

Roma, 27-5-29

On. Senatore Curcelli

In seguito alla Sua richiesta mi onoro di informarLa che Ella è stata inscritta nell'Elenco dei Soci dell'Unione Nazionale Fascista del Senato, poichè, presso la Direzione del Partito Nazionale Fascista, Ella risulta regolarmente tesserata.

Con devota osservanza.

IL SEGRETARIO

Luigi Sinigaglia

UNIONE NAZIONALE FASCISTA DEL SENATO

SEGRETERIA

CARTEGGIO RISERVATO

Federazione di Milano

Fascio di Milano

SCHEDA PERSONALE

dell'On. Puricelli Ing. Piero

Senatore del Regno

Ha dichiarato di essere entrato nel Partito Nazionale Fascista il giorno 29 Ottobre dell'anno 1925 e di avere ottenuto l'anzianità d'inscrizione corrispondente a tale data (Fascio di Milano).

L'anzianità retrodatata al giorno 26 Marzo dell'anno 1923 gli è stata concessa per le ragioni seguenti:

Perchè, dopo aver militato col pensiero e con l'azione nell'ambito del Fascismo sino dall'origine del movimento, il 29 Ottobre 1925, quando per ottemperare al monito del Duce che indicava ai cooperatori del cantiere fascista (discorso in Piazza della Scala del 28 Ottobre 1925) la necessità della iscrizione e del distintivo, chiesi la tessera, mi si volle concedere l'onore di datarla al 26 Marzo 1923 per quella autostrada Milano-Laghi da Lui voluta e definita come una grandiosa anticipazione. f:to Ing. P. Puricelli

AVVERTENZE

Il vaglia può essere pagato soltanto dall'Ufficio [illegible] nel corso di emissione ed in [illegible] successivo. Se tratto da o su Ufficio colo[illegible] o delle Isole dell'Egeo, è pagabile nel corso [illegible] e nei quattro seguenti. Il vaglia [illegible] reclamato entro l'esercizio finanziario successivo a quello di emissione è prescritto.

Sono ammesse girate purchè il girateria esibitore pel pagamento sia reperibile

VAGLIA N. 62

NOME COGNOME E DOMICILIO DEL MITTENTE	On. Purcelli Sig. Pino via dell'Umiltà n. 3, Roma

46

COMUNICAZIONI
DEL MITTENTE

193 - IX

Alla Segreteria
dell'Unione Naz. Fascista
del Senato

ROMA

Rimetto L. 25 per la quota dell'anno 1931-IX.

IL SENATORE

1983

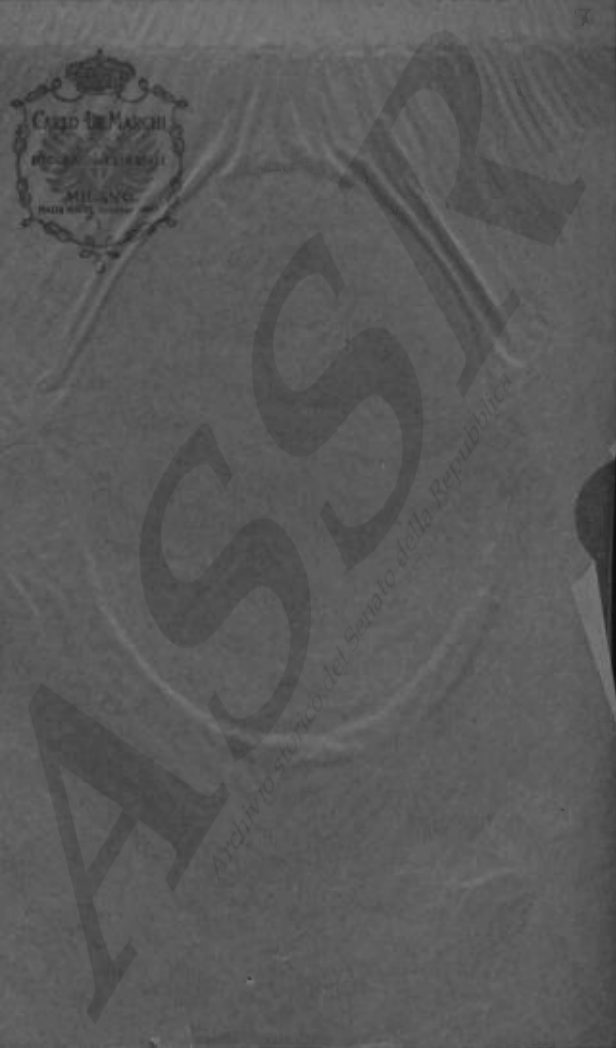
1983

1812

Puricelli

ing.r Piero

ASSR
Archivio storico del Senato della Repubblica



ASSR
Archivio storico del Senato della Repubblica

ASSR
Archivio storico del Senato della Repubblica

7. 1929

ASSR
Archivio storico del Senato della Repubblica

Da restituire valendosi dell'unita busta in franchigia.

Elenco delle Commissioni legislative

1 - Commissione di finanza;
2 - Commissione degli affari esteri, degli scambi commerciali e della legislazione doganale;
3 - Commissione degli affari interni e della giustizia;
4 - Commissione degli affari dell'Africa Italiana;
5 - Commissione delle Forze Armate;
6 - Commissione dell'educazione nazionale e della cultura popolare;
7 - Commissione dei lavori pubblici e delle comunicazioni;
8 - Commissione dell'agricoltura;
9 - Commissione dell'economia corporativa e dell'autarchia.

Indicazione, in ordine di preferenza, delle Commissioni legislative, ad una delle quali desidererei essere assegnato.

1° 2 commissione Esteri
2° 1 » Finanze
3° 4 » Africa italiana

Addì 23 Marzo 1939-XVII.

Il SENATORE

F. Ciarlo

Senatore PURICELLI Ing. Piero (21ª) *Data di nomina* 26-2-1929

Data di nascita 4-4-1883 = Conv. Doc.

Data dei DISCORSI	OGGETTO	Data dei DISCORSI	OGGETTO

Archivio storico del Senato della Repubblica

RELAZIONI

Leg.	Leg.	Leg.	Leg.	Leg.	Leg.

Leg.	NOMINE, CARICHE, ecc.	Leg.	NOMINE, CARICHE, ecc.

Interrogazioni, interpellanze, ordini del giorno, ecc.

SENATO DEL REGNO

POPOLO D'ITALIA DEL GIORNO 18 GENNAIO 1940-XVIII

Il sen. Pietro Puricelli nominato conte

Ci telefonano da Roma, 17:

S. M. il Re ed Imperatore, su proposta del Duce del Fascismo Capo del Governo, ha conferito al dott. ing. Pietro Puricelli senatore del Regno il titolo trasmissibile di Conte di Lonnago.

Nato a Milano il 6 aprile 1883, compì gli studi a Zurigo, Basilea e Zurigo, dove nel 1905 si diplomò ingegnere, recandosi poi giovanissimo come collaboratore del padre Angelo Puricelli, fondatore di un'impresa più affermata nel campo dell'industria stradale italiana e che egli portò in breve tempo ad occupare un posto di primissimo piano in tutto il mondo.

All'interno del Paese soltanto l'avvento del Fascismo permise a Pietro Puricelli di dare al problema stradale — che già si era imposto nel dopoguerra — quella soluzione integrale sostanziata di dinamismo, che in occasione dell'inaugurazione dell'Autostrada di Milano — costruita in soli 180 giorni — fece additare in lui un autentico italiano dei tempi nuovi.

La rinascita stradale d'Italia è legata al nome di Pietro Puricelli, poichè egli fu l'autore e il maggior esecutore del progetto di trasformazione integrale della rete stradale di prima classe. Egli è inoltre l'ideatore e il creatore dell'Autostrada, di cui Benito Mussolini, all'indomani della Marcia su Roma, gli ordina l'immediata esecuzione. E pure suo è il progetto tecnico-scientifico per una rete di comunicazioni autostradali intereuropee, che ispirerà il grande piano italiano per la cui attuazione Adolfo Hitler si varrà del suo consiglio e della sua esperienza. Ma in ogni parte del mondo, in Spagna, in Francia, in Bulgaria, in Svizzera, in Polonia, in Brasile, in Argentina, il nome « Puricelli » segna affermazione della tecnica e del lavoro italiani.

Per la sua attività nel 1927 Pietro Puricelli riceve la laurea ad honoram dal Politecnico di Milano e quella dell'Università politecnica di Berlino il 6 maggio 1938. Il 26 febbraio 1929 è nominato senatore.

Egli è il primo ad affrontare il problema stradale dell'impero, assumendo e dirigendo al successo — tra enormi difficoltà di luoghi e di clima — una parte grandemente dell'enorme mole di quei lavori destinati a portare la civiltà dell'Italia fascista.

Tra le altre benemerenze di Pietro Puricelli bisogna elencare la fondazione dell'Istituto sperimentale stradale e la « Fondazione Puricelli » per un corso speciale di tecnica stradale istituito nel 1935 presso il nostro Politecnico.

Nominato commissario regio della Fiera di Milano nel 1926, ne è presidente dal 1932; è anche presidente dell'Unione delle Fiere internazionali e vicepresidente e primo delegato italiano dell'Ufficio internazionale delle esposizioni.

Nel campo della beneficenza, ha fondato in Milano nel 1920, l'Istituto neurologico « Vittorio Emanuele III » e ne è presidente. Equal carica copre a lungo per l'Istituto dei Ciechi. Si deve a lui la fondazione ancora di numerosi asili e scuole per l'infanzia, di case di ricovero, ecc., ecc.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI
IL CAPO DI GABINETTO

Roma, li' 3 FEB 1948

1/344

Eccellenza,

S.E. Piero PURICELLI, attualmente rifugiato in Svizzera, si è rivolto alla R.Legazione a Berna pregando di farLe pervenire una sua lettera, che Le trasmetto pertanto qui acclusa.-

Colgo l'occasione per rinnovarle, Eccellenza, gli atti del mio deferente ossequio

./.

A S.E.
il Marchese don Pietro TOMASI
della TORRETTA dei Principi di
LAMPEDUSA
Ambasciatore di Sua Maestà
Presidente del Senato del Regno

ROMA.

Dicembre 1943.

A Sua Eccellenza il Marchese della Torretta
Presidente del Senato del Regno
ROMA

Illustre Presidente,

Solamente ora rifugiato in terra elvetica, e liberato, mi è possibile mandare a Vostra Eccellenza il mio deferente saluto.

Mi sarebbe caro mandare a V.E. una relazione della mia vita, dalla quale risultano i meriti puramente personali che mi diedero l'alto onore di sedere al Senato. La mia fuga precipitosa non mi permise di portare nulla con me. Una relazione completa si trova però nell'archivio di Sua Maestà. Forse a V.E. piacerà che in brevi parole accenni a quella relazione.

Non sono mai stato uomo di partito, di nessun partito. Ho solamente molto lavorato e la mia lunga vita di lavoro ha dato al nostro Paese le strade d'Italia. Progettate e costruite attraverso molte difficoltà. A lavoro ultimato mi venne tolta la mia Società ed in modo non certo legale, ed io me la lasciai togliere, dichiarandomi soddisfatto, specialmente e perchè l'opera creatrice era compiuta e perchè non volevo avere più rapporti di interesse con lo Stato. La mia situazione finanziaria, esistente da prima del 1923, mi permise questa risoluzione.

Da anni non lavoro più in Italia ed anche delle mie attività all'estero dove la Germania fu sempre esclusa, eccezione fatta per una consulenza tecnica gratuita, che prestai dato che in detto Stato si attuava parte del mio piano autostradale europeo, ho soltanto continuato e continuo lavori in Romania, dando seguito ad un contratto stipulato ancora sotto il Regno di Re Carol.

Durante l'occupazione del nostro Paese fui costretto a collaborare con la Organizzazione Todt. A questa diedi seguito, dopo molte esitazioni, con piacere, perchè stimavo mio dovere di Italiano usufruire di tutti i mezzi possibili per aiutare il nostro popolo e la nostra Causa. Di fatto collaborai nel senso che agli operai ed alle imprese, che comunque erano costretti a lavorare, fossero riservate condizioni moralmente sopportabili e riuscii ad ottenere che molte migliaia di giovani non venissero deportati in Germania e non fossero soggetti ad obblighi militari.

Ed ancora altro ottanni, e coloro che per la Causa lavoravano e lottavano, e che poterono seguire la mia azione, (i nominativi dei quali, se richiesti, potrò segnalare) hanno saputo valutare l'aiuto che ho potuto dare, con ingenti somme, ma più ancora e soprattutto attraverso un rischioso operato. Ho approfittato della mia situazione per aiutare sia per quello che potevo che per quello che sapevo, la Causa. Naturalmente non collaborai nè nei piani, nè nelle opere, aiutato in questo dal fatto che da anni non lavoravo più in Italia. Da questo lavoro era naturalmente escluso il lucro.

Quando mi venne chiesto di aiutare per l'invio di operai in Germania , ho agito da Italiano. Quattro mesi passarono senza che un solo operaio partisse. Due lunghi colloqui con la SS, dove venni accusato di sabotaggio mi fecero ben comprendere il mio prossimo arresto,- mi preparavo a lasciare la Lombardia per non permettere alla SS di dar seguito al suo proposito, quando il Marchese Sergio Perrone Buoncompagni delle bande nere di Varese venne su ordine di Mussolini per arrestarmi. Soltanto il fatto che detto Marchese non mi conosceva mi permise di fuggire, e fuggii sapendo la sorte che mi era riservata e sicuro che ormai non avrei più potuto essere utile al Paese.

Aiutato da Membri della Resistenza e con lasciapassare del C.L.N.A.I. potei raggiungere il territorio elvetico.

Ora, dall'esilio, mi è caro rivolgere a Vostra Eccellenza il mio deferente saluto con l'assicurazione che, come sempre, mi considero un devoto servitore del nostro caro Paese.

Devotamente.

(Piero Puricelli di Lonnago)

Dicembre 1944.

A Sua Eccellenza il Marchese della Torretta
Presidente del Senato del Regno
ROMA

Illustre Presidente,

Solamente ora rifugiato in terra elvetica, e liberato, mi è possibile mandare a Vostra Eccellenza il mio deferente saluto.

Mi sarebbe caro mandare a V.E. una relazione della mia vita, dalla quale risultano i meriti puramente personali, che mi diedero l'alto onore di sedere al Senato. La mia fuga precipitosa non mi permise di portare nulla con me. Una relazione completa si trova però nell'archivio di Sua Maestà. Forse a V.E. piacerà che in brevi parole accenni a quella relazione.

Non sono mai stato uomo di partito, di nessun partito. Ho solamente molto lavorato e la mia lunga vita di lavoro ha dato al nostro Paese le strade d'Italia. Progettate e costruite attraverso molte difficoltà. A lavoro ultimato mi venne tolta la Società ed in modo non certo legale, ed io me la lasciai togliere, dichiarandomi soddisfatto, specialmente e perchè l'opera creatrice era compiuta e perchè non volevo aver più rapporti di interesse con lo Stato. La mia situazione finanziaria, esistente prima del 1923, mi permise questa risoluzione.

Da anni non lavoro più in Italia ed anche delle mie attività all'estero, dove la Germania fu sempre esclusa, eccezione fatta per una consulenza tecnica gratuita, che prestai dato che in detto Stato si attuava parte del mio piano autostradale europeo, ho soltanto continuato e continuo lavori in Romania, dando seguito ad un contratto stipulato ancora sotto il Regno di Re Carol.

Durante l'occupazione del nostro Paese fui costretto a collaborare con l'Organizzazione Todt. A questa diedi seguito, dopo molte esitazioni, con piacere perchè stimavo mio dovere di Italiano usufruire di tutti i mezzi possibili per aiutare il nostro popolo e la nostra Causa. Di fatto collaborai nel senso che agli operai ed alle imprese che comunque erano costretti a lavorare, fossero riservate condizioni moralmente sopportabili e riuscii ad ottenere che molte migliaia di giovani non venissero deportati in Germania e non fossero soggetti ad obblighi militari.

Ed ancora altre ottenni e coloro che per la Causa lottavano e lavoravano e che poterono seguire la mia azione, (i nominativi dei quali, se richiesto, potrò segnalare) hanno saputo valutare l'aiuto che ho potuto dare, con ingenti somme, ma più ancora e sopratutto attraverso un richioso operato. Ho approfittato della mia situazione per aiutare sia per quello che potevo che per quello che sapevo la Causa. Naturalmente non collaborai nè nei piani, nè nelle opere, aiutato in questo dal fatto che da anni non lavoro più in Italia . Da tutto questo lavoro era naturalmente escluso il lucro.

Quando mi venne chiesto di aiutare per l'invio di operai in Germania, ho agito da Italiano e dopo aver fatto perder quattro mesi, accusato di sabotaggio da parte delle SS, che ormai avevano compreso il mio agire, mi preparavo a lasciare la Lombardia per sottrarmi al sicuro arresto da parte delle stesse, quando il Marchese Sergio Perrone Buoncompagni delle Bande Nere di Varese venne su ordine di Mussolini per arrestarmi. Soltanto il fatto che detto Marchese non mi conosceva mi permise di fuggire, e fuggii sapendo la sorte che mi era riservata e sicuro che ormai non avrei più potuto essere utile al Paese.

Aiutato da membri della Resistenza e con lasciapassare del C.L.N.A.I. potei raggiungere il territorio elvetico.

Ora dall'esilio mi è caro rivolgere a Vostra Eccellenza il mio deferente saluto con l'assicurazione che come sempre mi considero un devoto servitore del nostro caro Paese.

Devotamente.

(Piero Puricelli di Lomnago)

12/266

62

a S.E. il Presidente
del Senato

Roma

ASSR
Archivio storico del Senato della Repubblica

64

ALTA CORTE DI GIUSTIZIA
PER LE
SANZIONI CONTRO IL FASCISMO

N. 12/266 Prot. Roma, 12 giugno 1945

Risposta a nota del N. Alleg.

Stamperia Reale di Roma

OGGETTO: Senatore PURICELLI Piero-Informazioni.

SENATO DEL
SEGRETARIATO GENERALE
Data 14 GIU 1946 A S.E. IL PRESIDENTE DEL SENATO
49/ Tit. III Cat. 1
57.

ROMA

Sarei molto grato all'E.V. se volesse compiacersi disporre che mi sia comunicato un estratto dell'attività parlamentare del senatore Piero PURICELLI, denunziato dall'Alto Commissariato per la dichiarazione di decadenza dalla carica. E particolarmente, ove risulti, si desidera conoscere quale sia stato il suo comportamento dopo il 25 luglio 1943.

IL PRESIDENTE DELL'ALTA CORTE

L. Zaroni

Roma, 14 giugno 1943

57/

A Sua Eccellenza
il PRESIDENTE DELL'ALTA CORTE DI GIUSTIZIA
per le sanzioni contro il fascismo
R O M A

Trasmetto le notizie concernenti l'attività parlamentare svolta in Senato dal dott.ing. Piero Puricelli, richiestemi con lettera 12 corrente, n.17/266.

PURICELLI ing. Piero

nominato Senatore il 26 febbraio 1929

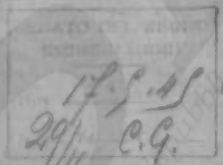
= = = = =

LEGISLATURE XXVIII e XXIX - Attività: N.N.

LEGISLATURA XXX

Ha fatto parte della Commissione legislativa dell'Africa Italiana dal 17 aprile 1939 al 5 agosto 1943.

Attività: N.N.



ASCR
Archivio storico del Senato della Repubblica

PURICELLI dott. ing. Piero

Nominato Senatore il 24 febbraio 1929.

LEGISLATURE XXVIII, XXIX e XXX:

Non ha svolto alcuna attività parlamentare.

Nella XXX legislatura era stato assegnato alla Commissione legislativa dell'Africa Italiana; è intervenuto a 7 delle 22 riunioni tenute da detta Commissione.

ASSR
Archivio storico del Senato della Repubblica

68

SENATO DEL REGNO

SERVIZIO COMMISSIONI

Ricevuta del piego N. 303 all'ufficio

Ecc. Presidente Alto Corte di Giustizia

Roma, 11 / 6. 941 Ore

F. Gonetti

Il Commesso incaricato della consegna

Archivio Storico del Senato

Ing. Piero FURICELLI

ASSR
Archivio storico del Senato della Repubblica

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI
IL CAPO DI GABINETTO

Roma, li 26 GIU 1943

1/2083

Eccellenza,

mi è gradito rimetterLe l'unita memoria che l'Ing. Piero FURICELLI attualmente in Brunnen (Svizzera) ha indirizzato a Vostra Eccellenza tramite la nostra Legazione in Berna.

Voglia gradire, Eccellenza, i sensi del mio più deferente ossequio.

A S.E.il marchese don Pietro TOMASI
della TORRETTA dei Principi di Lampedusa
Ambasciatore di Sua Maestà
Presidente del Senato del Regno

ROMA

Archivio storico del Senato della Repubblica

PIERO PURICELLI

ASSR
Archivio storico del Senato della Repubblica

Iniziata la mia vita di lavoro nel 1905, il problema stradale mi ha subito entusiasmato. L'esperienza e la laboriosità di mio Padre mi aprirono la via, diedero l'esempio e il primo impulso al mio cammino.

L'Italia, nel campo della viabilità, era desolantemente indietro: basti ricordare che le prime macchine stradali vi fecero la loro apparizione all'Esposizione di Milano nel 1906.

Mentre conducevo i miei lavori (catramatura, pavimentazioni elastiche), alternai la direzione di essi con viaggi di studio all'estero, per apprendere i procedimenti tecnici a cui si doveva il grande progresso stradale di altri Paesi, onde applicarli poi — migliorandoli ancora — in Italia.

Ma non tardai ad accorgermi che la volontà di lavoro e di progresso di un industriale non bastava a risolvere il problema. Compresi che era necessario creare nel nostro Paese una „coscienza stradale". È naturalmente occorreva innanzi tutto che questa „coscienza" penetrasse nelle Amministrazioni Pubbliche. Per far comprendere quanto ciò dovesse risultare arduo e difficile, quanto le Amministrazioni fossero guidate in questo campo dalla mentalità più comodamente arretrata e più pigra, basta un aneddoto. Un giorno che cercavo di spiegare al celebre Ingegnere-Capo di una importante Provincia gli inconvenienti della polvere, e la rovina, oltre che il pericolo, che essa rappresentava per la viabilità, egli cercò di chiudere la discussione con questo olimpico argomento: — „Nelle nostre case cerchiamo di avere dei tappeti: la polvere rappresenta il tappeto della strada: lo abbiamo, e voi vorreste toglierlo?".

Non scoraggiarsi, di fronte a simile mentalità, esigeva una pazienza appassionata e un lavoro assiduo. Il mio lavoro e la mia pazienza — confortati dal ricordo dell'alta parola di S. M. il Re, che sin dalla prima udienza concessami nel 1908 mi aveva incoraggiato a persistere —

raggiunsero finalmente i primi risultati, trovando nella Amministrazione Provinciale di Milano il primo terreno fertile. Ed ecco la Provincia di Milano all'avanguardia della sistemazione della viabilità italiana.

Rotto l'incanto sonnolento che pesava su questa, occorrevano ora sempre nuove macchine. Non volendo essere tributario dell'estero aprii un'officina a Sesto San Giovanni, da cui presto cominciarono a uscire i macchinari e gli attrezzi d'ogni tipo occorrente, e rappresentanti ognuno un perfezionamento sui modelli esteri: dai carri-botte alle carovane, ai frantoi, ai compressori, alle betoniere.

Dieci anni di lavoro. E la „Puricelli", prima assoluta in Italia, è nella „pattuglia di punta" della tecnica stradale europea.

Scoppia la grande guerra. Ho dato per essa nel mio campo di lavoro tutte le mie forze. Ho avuto l'orgoglio di essere chiamato in ogni luogo avanzato ove il problema della viabilità militare richiedesse consigli e collaborazione. Ho dato alla piccola officina di Sesto S. Giovanni l'impulso e i mezzi per far fronte a tutte le esigenze di guerra: centinaia di compressori, quantità ingenti di macchinari e attrezzi d'ogni genere. Ho avuto l'onore di vedere il Genio Militare cercare in me il consulente, non soltanto un fornitore.

Cessata la guerra, ripresi la mia campagna. Nuovi elementi di fatto nella situazione interna mi facevano vedere più urgente ancora la opportunità nazionale di quel rinnovamento per cui lottavo. Di fronte alla disoccupazione e al malcontento che essa generava, si delineava netto — accanto a quello tecnico — il vantaggio sociale di tale rinnovamento. La strada, di fronte ad un traffico ingigantito dalla guerra e in prorompente incremento, aveva acquistato ancora un primordiale valore economico-politico. La buona strada è vita e commercio. Essa è il saggio risparmio di quelle forze di trazione che tanta parte hanno nella vita moderna. Il sistema stradale di un paese è quello che il sistema circolatorio è per il corpo umano: un corpo non è sano se il suo sangue non scorre in una rete di arterie e di vene in ordine e funzionamento perfetti.

Sì. Tutto ciò, oggi, è noto a tutti. Sono verità acquisite al patrimonio comune delle cognizioni più diffuse. Ma all'epoca a cui mi riferisco la situazione era ben diversa. E chi oggi afferma queste verità ora così chiare e semplici non sa forse quanti sforzi e quanto lavoro furono necessari per far sì che esse si affermassero, si imponessero e diventassero tali.

Il lavoro di convinzione dovette superare la mentalità abitudinaria dei tecnici, legati a metodi e a concezioni antiquate, e delle Amministrazioni, propense solo a spaventarsi delle nuove teorie, a respingere a priori la necessità di forti spese che la loro attuazione esigeva, non a considerare le economie sicure di manutenzione, di trazione, ecc. che avrebbero seguito, annullato e superato queste spese. Passarono in queste lotte, apparentemente infruttuosi, il 1919 e il 1920.

Fu in questo tempo che pensai all'Autostrada: il progetto, nel mio pensiero, ebbe le sue origini non soltanto nell'idea di creare la strada moderna per eccellenza, dedicata al solo traffico a motore, ma anche nella mia ansiosa ricerca di un mezzo per „sfondare" l'accerchiamento dell'apatia e dall'incredulità generali, nella sensazione certa che solo un esempio reale, tangibile, avrebbe servito a mostrare agli addormentati e agli scettici dell'epoca sia come il tempo avesse marciato, sia come l'Italia fosse in grado di marciare col tempo.

Nel settembre 1922 l'Autodromo di Monza doveva offrire la possibilità di questo esempio vivificatore. L'idea di Mercanti e di Crespi mi apparve ottima per il mio scopo. Quando, ultimati gli studi tecnici e finanziari, fu il momento di passare all'attuazione, mancavano solo tre mesi al Circuito. Ma un'occasione simile non si sarebbe forse presentata una seconda volta, per mostrare ai tecnici e al pubblico le possibilità della scienza stradale moderna. In essa vedevo anche un esempio e un precedente capaci di servire a facilitare la via al progetto dell'Autostrada. Mi rifiutai di prendere in considerazione la brevità del tempo disponibile, garantii l'ultimazione dei lavori e la loro riuscita. E in 90 giorni l'autodromo fu ultimato. I suoi 10 chilometri furono la prima e feconda impronta della strada moderna sul suolo italiano.

Il 13 novembre 1922 fui ricevuto dal Presidente del Consiglio, al quale sottoposi il progetto dell'Autostrada. Mussolini, sentita l'esposizione del progetto, pregò il Ministero dei Lavori Pubblici di dare inizio agli atti legislativi per la sua attuazione, fissando egli nello stesso tempo la data ed il luogo ove avrebbe vibrato il primo colpo di piccone. E certo ricordando il tempo di primato dei 90 giorni dell'autodromo di Monza, fissò entro 500 giorni il termine dell'esecuzione.

Il via era dato, il traguardo segnato. Occorreva ora compiere l'opera. Se in partenza si fossero prevedute tutte le difficoltà di questa, non so se il coraggio non sarebbe venuto a mancare.

In breve termine l'ufficio tecnico Puricelli studiò il progetto definitivo, fissò i tracciati sul terreno, diede corso agli espropri. L'organizzazione dei lavori posava problemi di gran mole da risolvere „a nuovo", poichè nessuna esprienza precedente vi era, a cui rivolgersi: dal punto di vista tecnico, l'Autostrada era la prima applicazione europea in grande stile di pavimentazione di cemento: dal punto di vista finanziario, lo Stato non interveniva che con una garanzia di interessi per una parte del capitale necessario: 23 milioni sui 90 occorrenti. Pure i lavori — iniziati nel 1923 — al termine dei 500 giorni fissati erano ultimati.

L'inaugurazione aveva luogo il 21 settembre 1924 alla presenza di S. M. il RE. L'Autostrada era un fatto compiuto.

Appena lanciata la prima autostrada sulla via della realizzazione, sorgono e pullulano idee consimili. Ogni città vuole la sua autostrada. Ora il seme gettato minaccia di diventare troppo presto fecondo.

Perchè da questo rigoglio di iniziative era da temersi uno spostamento dei termini in cui si posava il vero problema stradale italiano. Ora l'idea dell'Autostrada doveva, sì, affermarsi e svilupparsi; ma non doveva svisare la vera questione e distrarre da quello che era il primo postulato della vera rinascita stradale italiana: la sistemazione di tutta la rete stradale principale del Paese, adeguamento dell'economia generale del Paese alle esigenze dei traffici moderni.

A questo fine, rivolsi il mio lavoro.

Nominato nel febbraio 1923 Membro del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con la collaborazione del Collega Ing. Vandone intrapresi subito lo studio del problema nei suoi aspetti amministrativi. Quale il criterio? L'organizzazione della strada si trovava ancora basata su leggi vecchissime: bastava pensare al cammino percorso dalla industria, dal traffico, da tutte quelle forze che la strada serve, sin dal 1865, anno cui datavano le leggi rimaste a far da pilastro alla legislazione stradale; bastava pensare all'enormità delle forze entrate in campo

in quel sessantennio per comprendere quanto inadeguati ai bisogni del momento e quanto sproporzionati alle necessità del progresso incalzante fossero gli istrumenti e i sistemi amministrativi che continuavano a regolare — o meglio a soffocare — la vita stradale italiana. Le prime tappe della riforma dovevano essere la Revisione e la Ridistribuzione.

Da questo studio fu elaborata la legge che segna nella storia della strada il primo grande passo del rinnovamento: la legge Carnazza del 15 novembre 1923, che stabilisce le „Norme per la classificazione e la manutenzione di strade pubbliche". Abbandonata la vecchia classificazione che le divideva in Nazionali, Provinciali e Comunali, le strade, divise in classi, furono ridistribuite in competenza allo Stato, alle Province e ai Comuni secondo i reali bisogni determinati dalla loro importanza „moderna". Così l'ordine veniva finalmente messo nel sistema circolatorio del grande corpo italiano: le arterie essenziali venivano individuate, la grande cura poteva iniziarsi.

Ma questo doveva purtroppo chiedermi ancora tempo, ancora sforzi e lavoro. Nella Legge venne all'ultimo momento inserito, per desiderio delle Finanze, un articolo che ne frustrava le possibilità drastiche: l'articolo 21: „Nessun aumento di stanziamenti potrà essere fatto a carico del Bilancio dello Stato per spese stradali in dipendenza delle precedenti disposizioni".

Con questo articolo tornava a riaffermarsi proprio quella mentalità che occorreva debellare. Era la mentalità delle Amministrazioni Provinciali, che lo Stato confermava per sè. L'opposizione preconcetta alle spese dominava ancora. La benefica importanza economica del potenziamento stradale italiano non era compresa. Il concetto „spendere oggi 100 per risparmiare 1000 domani" non era ancora penetrato nel Ministero delle Finanze.

Eravamo ancora lontani dal porto.

Fu proprio l'Autostrada, questa mia creazione, a rendermi più difficile il cammino verso quel porto.

Nel frattempo le autostrade Milano—Laghi venivano ultimate. E altre città si lanciavano dietro l'esempio della mia. In tanto fervore di entusiasmo, la viabilità ordinaria passava in seconda linea, come se con qualche centinaio, anche qualche migliaio di chilometri di autostrade, si potesse risolvere il problema essenziale della viabilità del Paese.

Fu per questa considerazione che non volli usufruire mai del sussidio statale annuo di L. 1.500.000 contemplato dalla Convenzione della Milano—Laghi, benchè il bilancio economico di questa — a differenza da quello morale — si rivelasse meno prospero di quanto sperato. Sarebbe bastato compilare i bilanci in conformità: feci invece il contrario perchè volevo che le autostrade vivessero dell'iniziativa privata, non dessero allo Stato ragione di distrarsi e distrarre forze economiche dal problema stradale generale che reclamava il suo intervento. Questo pensiero cercai allora anche di divulgare e affermare in quantità di scritti ed articoli, precisando già allora che soltanto in un secondo tempo, quando il problema della viabilità ordinaria fosse stato totalitariamente risolto, le autostrade avrebbero dovuto passare dall'iniziativa privata allo Stato.

Applicai del resto nell'esercizio della Milano—Laghi quel criterio che avevo seguito nella sua costruzione. La Società Autostrade, di cui ero il principale azionista, aveva affidato a me la direzione dei lavori. Io affidai tutti i lavori — dai movimenti di terra ai manufatti — ad altre Ditte. Quando si giunse alla pavimentazione, lavoro delicato per la sua mole e per la sua novità, la sola Ditta che apparve capace di compierla fu la „Puricelli". Ma la novità di questo esperimento poneva il problema di stabilirne il prezzo; e per me personalmente, il problema di agire in guisa da rimanere in modo indubbio l'ideatore, non il profittatore dell'Autostrada.

Lo risolsi patrocinando l'idea di costituire una commissione tecnica che studiasse e fissasse il prezzo, mentre io consegnavo in busta chiusa il prezzo chiesto dalla „Puricelli". Il prezzo risultante più basso sarebbe stato quello da adottare. E il prezzo fissato da me risultò di ben 5 milioni più basso di quello fissato dalla Commissione.

Ciò mi valse un riconoscimento. Il 6 giugno 1923 dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio mi giungeva questo telegramma: „S. E. Presidente del Consiglio venuto a cono-„scenza del munifico atto per cui Ella con alto senso di civismo ha voluto rinunciare a qual-„siasi utile di sua parte facendo economizzare cinque milioni alla Società delle Autostrade, „le invia a mio mezzo le più vive congratulazioni e il suo plauso".

La seconda autostrada fu voluta da Bergamo. Un Comitato bergamasco bandì il programma di unire con tale mezzo la sua città a Milano, assicurando di poter contare su 20 milioni per finanziare l'impresa. Poco dopo l'inizio dei lavori, dato da S. A. R. il Conte di Torino, nell'agosto 1925, cominciano le difficoltà. Dei 20 milioni ve ne sono effettivamente 7 o 8. Come autore del progetto e come costruttore dell'Autostrada, cedo alle pressioni bergamasche e intervengo sottoscrivendo le somme mancanti.

Anche Napoli si è messa in moto: qui un Comitato più fortunato ottiene una garanzia statale più favorevole, per trovare il capitale necessario alla costruzione dell'Autostrada di Pompei. Anche questa nasce su mio progetto ed è costruita dalla mia „Puricelli".

La Roma—Ostia ebbe inizio il 31 ottobre 1925. La sua costruzione si svolse senza difficoltà (a tutta la finanza provvedeva il Governatorato), e secondo il mio progetto, che per economia il Governatorato modificò parzialmente.

Alla Bergamo—Brescia collaborai col progetto richiestomi.

Alla Firenze—Mare, voluta da molte Autorità, la „Puricelli" fu, con la „Parisi", convinta della necessità di dedicare la sua opera. L'autostrada venne eseguita dalle due ditte, su un mio progetto. Malauguratamente le due ditte si lasciarono indurre a finanziarla in gran parte: per la „Puricelli", questa parte rappresentò 14 milioni.

Per la Milano—Torino, pur avendo io studiato e approntato un progetto, la costruzione dell'autostrada voluta da un gruppo torinese fu eseguita su progetto dell'Ing. Cartasegna.

La Padova—Mestre, voluta da un gruppo padovano, fu costruita su mio progetto; la „Puricelli" partecipò alla pavimentazione, e ciò le costò un immobilizzo di 4 milioni.

L'ultima autostrada italiana è stata la camionale Genova—Serravalle. In questa non ebbi nessuna influenza. Potei solo, e prima ancora che fossero iniziati gli appalti e i lavori, far presente che tecnicamente dovevo giudicarla sbagliata. Credo che questa magnifica opera d'arte abbia, dal punto di vista tecnico, dimostrato quanta ragione avessero le tesi che allora sostenni.

Prima di lasciare questo argomento, conviene ricordare che — raggiunta la soluzione del problema della viabilità — quel che avevo previsto si avverò e lo Stato prese in consegna le autostrade.

Mentre le autostrade si moltiplicavano, la questione stradale non aveva fatto un passo avanti. Ogni tentativo per superare la situazione statica determinata dal famigerato articolo 21 della legge Carnazza, si era perduto nella più desolante inutilità.

Un giorno del 1926 mi recai con Mussolini ad Ostia per studiare il modo di non sacrificare alberi lungo il percorso della autostrada. Durante questa gita potei intrattenerlo del problema stradale e della necessità di risolverlo, che tanto mi assillava.

Una mia frase lo colpì: „La Nazione Italiana non è abbastanza ricca per permettersi il lusso di possedere cattive strade". Gli esposi allora come il solo spreco di forza-trazione causato dal cattivo stato della viabilità costasse al Paese centinaia di milioni; gli riassunsi tutte le ragioni che sostenevano la mia tesi. Approvò. Mi disse: — „Parlatene al Ministro dei Lavori Pubblici. Avete ragione".

Con la certezza ormai che, il problema stradale italiano poteva considerarsi da quel giorno già potenzialmente risolto, mi recai da Giuriati.

Gli riferii tutto. Approvò. Ma — mi disse — pur sentendo la fondatezza delle mie ragioni, come Ministro non poteva esaminare il problema che su dati esatti e matematici. Gli occorreva una visione esattamente calcolata delle opere che la sistemazione in questione avrebbe richiesto, e dello sforzo finanziario che essa avrebbe reso necessario. Non era possibile dargli torto. Ma d'altra parte quello studio che io — si può dire — „avevo nella pelle", il precisarlo tecnicamente e contabilmente avrebbe rappresentato un lavoro di enorme mole e lunghissimo. Cercai allora di convincere Giuriati di affrontare il problema progressivamente e sperimentalmente: cominciare con una strada, e da questo inizio parziale ottenere una base di calcolo per il costo di tutto il lavoro. Giuriati mi oppose che, come Ministro, egli non ponteva intraprendere nulla se non partendo da certezze. E mi annunciò che avrebbe fatto iniziare lo studio dagli organi competenti.

Ora, come membro del Consiglio Superiore dei LL. PP., io avevo potuto constatare che il Ministero era certo affidato a funzionari di primissimo ordine, tecnici di valore eminentissimo. Ma due considerazioni mi facevano temere la soluzione prospettata da Giuriati: 1°) la novità del problema tecnico della pavimentazione stradale, del quale allora ben pochi avevano e potevano avere esperienza, mentre per me rappresentava il campo esplorato da 20 anni di studi e di pratica. 2°) la conoscenza in cui ero dell'enorme massa di lavoro già affidata normalmente

ai funzionari del Ministero. Due considerazioni da cui scaturiva la certezza che — a meno che non si aumentasse in grande misura il loro numero — i funzionari dei LL. PP. non avrebbero avuto neppure il tempo materiale di compiere il nuovo lavoro. E questo si sarebbe ancora trascinato nel tempo.

Presi così la decisione di addossarmi io stesso il peso di quel lavoro, di studiare, elaborare e presentare al Governo un progetto completo. Lo annunciai a Giuriati. Non chiesi a Giuriati altro che la collaborazione amichevole delle Amministrazioni pubbliche e l'ottenni.

Il lavoro fu improbo. Mi impose la creazione di un ufficio tecnico speciale, attrezzato adeguatamente, per strumenti e personale, a un compito di così grande mole. Basti questo dato: 20.000 chilometri di strade da percorrere e analizzare. Ebbene: nel termine di 16 mesi lo studio, pronto in ogni suo particolare, fu da me offerto allo Stato. Tutto vi era studiato, previsto: dalla modifica dei tracciati alla soppressione dei passaggi a livello, alla prescrizione di ogni tipo di pavimentazione più adatto alle condizioni di luogo e di clima. Era, insomma, la diagnosi particolareggiata e la cura radicale che dovevano sanare finalmente tutta la viabilità italiana.

Ma, convinto che indicare diagnosi e cura non bastava, e che sul terreno pratico occorreva anche la creazione di uno strumento capace di compiere lo sforzo tecnico del risanamento, col progetto presentai anche un piano relativo a questa necessità. L'industria stradale italiana di allora non era attrezzata per risolvere un problema di tale mole. Questo problema sarebbe stato poi tanto più facilmente ed economicamente risolto, quanto più unitario fosse per essere lo sforzo inteso alla sua risoluzione. Proponevo quindi la creazione di un Ente parastatale, al quale sarebbe stata affidata l'esecuzione delle opere.

Questo Ente avrebbe usufruito del complesso di forze delle organizzazioni esistenti: sarebbe stato potenziato e organizzato per eseguire direttamente quanto quelle, isolate, non sarebbero state in grado di fare.

Offrii la mia esperienza proponendo di assumere la direzione di tale Azienda. La mia „Puricelli" avrebbe continuato a compiere il suo normale lavoro con Province e Comuni, astenendosi da ogni lavoro per lo Stato. Il disinteresse della mia posizione sarebbe stato ed apparso assoluto.

Come industriale, d'altra parte, non avrei procurato in tal modo danno alla mia industria. Questa (poichè l'Azienda parastatale avrebbe dovuto mobilitare tutte le forze nazionali) avrebbe trovato nelle Provincie e nei Comuni il suo campo ancora più vasto di attività.

Questo mio piano non fu accettato. Ora le esperienze autorizzano a pensare che, se fosse avvenuto diversamente, molti guai industriali sarebbero stati evitati, mentre l'A. A. S. S. dal suo canto sarebbe stata meglio servita.

Quanto al mio progetto di sistemazione generale, è mio legittimo orgoglio pensare alla parte che esso ha avuta nel grande rinnovamento stradale del mio Paese. Quale sia stata questa parte risulta dalla lettera che, all'atto della costituzione dell'A. A. S. S., il Capo del Governo volle indirizzarmi:

„Il Capo del Governo

Roma, 24 gennaio 1928—VI

Nel giorno in cui il Governo, accogliendo i voti di ogni categoria di cittadini, dà alla materia della grande viabilità un nuovo assetto amministrativo che permetterà la sistemazione invocata nell'interesse del commercio, del turismo e della economia generale, desidero farLe pervenire la mia parola di riconoscenza e di plauso pel contributo che Ella ha dato allo studio dell'argomento con le Sue personali iniziative.

Sebbene l'ordinamento che il Governo adotta non rappresenti il pieno accoglimento delle Sue importanti proposte, devo riconoscere che gli studi compiuti dalla S. V. Ill. ma hanno costituito un contributo molto importante alla formazione del nuovo ordinamento.

Ricordo specialmente il Suo progetto di massima, nel quale, raccolta in una felice sintesi una infinità di parziali elaborazioni, è stato, per la prima volta dopo la costituzione in unità dello Stato, tracciato un piano completo ed organico della grande viabilità del nostro Paese e sono state indicate, in modo completo, tutte le riforme delle quali essa ha bisogno per il suo definitivo perfezionamento.

Mi è gradito rinnovarle le espressioni di ringraziamento a nome del Governo e i miei cordiali saluti.

f. to: MUSSOLINI".

La mia industria.

Fino a quel giorno la mia „Puricelli" aveva prosperato. Lavorando alacremente per le Amministrazioni Provinciali e Comunali (mai per lo Stato), e pur giungendo a importi annui di lavori tra i 50 e i 70 milioni, essa non aveva bisogno di ricorrere al credito, per necessità di campagna, se non per cifre che alla punta massima toccavano i 10—20 milioni.

All'Estero aveva raccolto vari successi.

La mia „Puricelli" — con un capitale di L. 10.000.000 interamente mio — segnava in bilancio a L. 1, — le tre voci: Beni stabili, Macchine e Attrezzi, Mobili.

Non avevo mai voluto che la „Puricelli" lavorasse per lo Stato. Non avevo mai voluto che essa „si imbarcasse" in lavori superiori alle sue forze. Ne è prova il fatto che quando lo Stato volle intraprendere e affidarmi la sistemazione stradale della Sicilia (1923), io costituii una Società a sè, in compartecipazione con la Banca Commerciale Italiana: la „Società Anonima Puricelli per le Strade dell'Italia Meridionale e Insulare" con capitale di L. 5.000.000. Ne è prova ancora il fatto che — allorquando anche i lavori per Province e Comuni oltrepassarono quelle cifre di 50—70 milioni in cui ravvisavo rigidamente il limite della potenzialità della „Puricelli", costituii ancora in compartecipazione con la Banca Commerciale (1926) le due Società: „La Cilindratura stradale", capitale L. 18.000.000, e „La Strada", capitale L. 10.000.000.

Se a queste Società partecipavo personalmente, la mia „Puricelli" era completamente indipendente, autonoma e mia al 100 %.

Ora, costituitasi l'A. A. S. S., e non essendo stato accettato il mio piano per la costituzione di un Organo Tecnico-esecutivo parastatale, bisognava che l'industria privata affrontasse il problema di porsi all'altezza del compito che su di essa incombeva.

Furono queste necessità e l'idea di risolvere finalmente la questione nazionale delle strade, di condurre finalmente in porto questo sogno alla cui realizzazione avevo dedicato tanti anni di passione e di lavoro, furono queste necessità e diciamo pure queste idealità che — più che dimenticare — mi fecero rinunziare a quella che era sempre stata la mia regola e il mio orgoglio di industriale: conservare la piccola gloriosa „Puricelli" libera e autonoma, tutta mia.

Così mi prestai al suggerimento della Comit, di creare la grande „Puricelli" fondendo in essa la mia con le altre Società del Gruppo. Ed ecco così nascere la „Puricelli" con 150 milioni di capitale. Siamo nel luglio 1929.

Questa fusione ebbe un risultato molto amaro per me. Le prime pattuizioni (vi sono gli atti a documentarlo) erano tali da assicurarmi una forte somma liquida e la maggioranza azionaria della nuova „Puricelli". Ma attraverso altre pattuizioni, altre combinazioni azionarie, si raggiunse un tutt'altro risultato: tutta la parte liquida che mi era destinata fini nelle casse della Comit. Queste combinazioni avevano una contropartita. Ma questa contropartita non fu tradotta in realtà. Sfortuna volle che l'artifice di tali combinazioni, il comm. Tedeschi, Direttore Centrale della Comit, venisse a mancare. Se non fosse scomparso, egli — che conosceva lo spirito a cui erano state informate tutte le trattative, e che dal 1910 era legato a me da cordiale amicizia — avrebbe certo provveduto affinchè quello spirito continuasse a ispirarle. Coloro che subentrarono a lui non si resero conto di questo. Forse, anche, le sfortunate vicende della stessa Comit non diedero loro il tempo di tornare a quello spirito: forse esse tolsero loro anche la possibilità di provvedere.

I lavori con l'A. A. S. S. esordirono bene sia dal punto di vista tecnico che da quello finanziario.

Ma in questo secondo campo le difficoltà non tardarono molto ad apparire.

Poco tempo dopo l'inizio dei lavori venne infatti immesso nei pagamenti il sistema delle delegazioni quindicennali.

Se in un primo tempo si potè credere che queste cambiali dello Stato potessero trovare facile collocamento, la realtà fece presto cadere queste illusioni.

Non persi tempo, mi mossi subito per segnalare il pericolo che si andava delineando e che avrebbe poi rapidamente preso sempre più minacciosa forma. Ricordo i colloqui che ebbi in proposito con Mussolini e col Ministro: 7 settembre 1929, 10 ottobre 1929, 24 febbraio 1930, 5 marzo 1930. Le preoccupazioni che affacciavo, le proposte che avanzavo perchè si riparasse in tempo utile al danno già in marcia, ebbero sempre confortante risposta in affidamenti che si sarebbe provveduto a adottare qualcuno dei rimedi da me suggeriti per rendere possibile il vivere dell'industria senza ledere l'interesse dello Stato.

E nel frattempo i debiti della „Puricelli" da 36 milioni salivano sino a 200. Vi erano in bilancio, è vero, contropartite di crediti e di delegazioni dell'A. A. S. S. ma i soli interessi determinavano passività ingentissime, il loro peso sempre più grave minacciava sempre più chiaramente, di soffocamento, la vita della Società.

Vedendo che gli alti affidamenti ricevuti non avevano seguito (le burocrazie, che funzionano con relativa agilità quando è un solo Ministero ad agire, si complicano quando sono due Ministeri che debbono sommare le proprie: e in questo caso si trattava delle burocrazie delle Finanze e dei Lavori Pubblici) dovetti risolvermi all'unica misura di sicurezza che mi restava. E il 29 agosto 1930 scrissi a Mussolini e al Mini stro dei LL. PP. annunciando e documentando come la „Puricelli" — di fronte alla situazione creatasi, e più ancora di fronte a quella in fatale sviluppo per il fatto dei sistemi di pagamento mantenuti in vigore — fosse costretta a rinunziare ad ogni ulteriore partecipazione alle nuove gare d'appalto indette dall'A. A. S. S.

Queste lettere destarono nell'A. A. S. S. un senso di allarme e di perplessità. Mussolini ed il Ministro dei LL. PP. se ne preoccuparono, ebbi diversi colloqui con loro sull'argomento ed ebbi assicurazione di provvedimenti.

La „Puricelli" intanto, mentre il tempo passava, non metteva in atto i propositi esposti e giustificati nelle mie lettere ora citate: ciò che ne la dissuadeva era il senso di civismo, e i vantaggi che questo suo contegno aveva per la soluzione del problema stradale italiano mi inducevano ad attendere, pazientando, i provvedimenti promessi. Un'interruzione sarebbe parsa un sabotaggio dell'A. A. S. S., e avrebbe avuto come conseguenza la compromissione di tutto il programma stradale del Paese.

Ma dopo quasi cinque mesi di vana attesa, una mia preghiera fu accolta dal Duce per una riunione plenaria che esaminasse e risolvesse la questione. E così, il 30 gennaio 1931, Mussolini convocò a Palazzo Venezia il Ministro delle Finanze (Mosconi), il Ministro dei LL. PP. (Di Crollalanza), il Direttore Generale dell'A. A. S. S. (ing. Calletti) e me. E l'esame delle mie proposte determinò l'adesione dei convocati ai concetti che le avevano ispirate; e fu deciso di dare, in materia di aggiudicazione dei lavori, la preferenza al sistema delle licitazioni opportunamente regolate.

Si era in porto? Lo credetti. Ma ecco che ancora una volta il sovrapporsi delle due burocrazie ministeriali — Lavori Pubblici e Finanze — si risolve nella perdita di un'infinità di tempo.

E la posizione finanziaria della „Puricelli" continua logicamente a peggiorare. La sua situazione debitoria dai circa 200 milioni dell'agosto 1930 sale a raggiungere i 320 milioni.

Contemporaneamente alle trattative con gli organi ministeriali, conducevo intanto le trattative con la Comit per un intervento finanziario meno oneroso. Giustificavano questa mia richiesta tanto l'altezza dei tassi praticati quanto le ragioni che avevano indotto la „Puricelli" a caricarsi di tale rilevantissimo debito.

Ma il 31 dicembre 1931 la Comit trasmette alla Sofindit tutte le sue partecipazioni azionarie e le partite derivanti. La Sofindit comincia a riesaminare la situazione. Tra studi, esami, controlli, altri mesi passano. Il Ministero delle Finanze, sollecitato da quello dei Lavori Pubblici perchè venga incontro alle necessità della „Puricelli", risponde che sta esaminando la questione per tramite della Sofindit. Ecco che alle due burocrazie già impegnate se n'è aggiunta una terza.

Colloqui, esami, studi, nulla faceva giungere la conclusione che urgeva sempre più imperiosa.

Il 19 novembre 1932, in un colloquio con Mussolini ottenni un risultato che sarebbe valso a sanare tutto: la concessione di 3.000 chilometri di lavori con pagamenti in contanti. Ciò avrebbe consentito il graduale smobilizzo della esistente situazione creditoria e debitoria, e avrebbe permesso di far fronte al cumulo di interessi passivi formatisi.

L'allora Ministro delle Finanze Jung ordinò su tale programma uno studio alla Sofindit: ecco un nuovo ritardo di altri mesi. La Sofindit giunse poi alla conclusione che 3.000 chilometri costituivano un'assegnazione non indispensabile: un suo attento (?) esame — diceva — aveva potuto stabilire che 1.500 chilometri bastavano. E ciò, senza necessità di chiedere una riduzione degli interessi passivi pagati alla Comit, cosa da evitarsi specialmente ora che una tale operazione avrebbe pesato su lei, Sofindit.

Davanti a tale affermazione non potei insistere: se si fosse dato luogo a un nuovo esame, nuovi mesi d'attesa sarebbero occorsi: e intanto la situazione si aggravava, come logico, a tempo accelerato. A circa un anno di distanza dal giorno in cui erano stati chiesti (e virtualmente ottenuti) come necessari 3.000 chilometri di lavori, la „Puricelli" ottenne la metà di quanto un anno prima le occorreva.

E la „Puricelli" ridusse il capitale, per pagare col capitale le perdite subite per accumularsi di interessi, per ritardate assegnazioni di lavori — per aver continuato a lavorare nonostante tutto, al fine di servire fedelmente la causa della strada italiana.

Purtroppo ancora una volta i fatti mi diedero ragione: come avevo previsto l'assegnazione di 1.500 chilometri non bastò, la „Puricelli" non potè sistemarsi, la sua situazione peggiorò ancora.

Si giunge alla fine del 1934. Finalmente l'IRI intraprende sulla situazione un esame a fondo, con spirito e volontà di sistemazione completa. Dopo sei mesi di studi e trattative si giunge all'accordo.

La sistemazione così avviata rimaneva tuttavia subordinata a una condizione: che la Società, nella sua „ripresa", potesse contare sul finanziamento indispensabile e a condizioni modiche: questo si calcolava che avrebbe dovuto raggiungere una esposizione pari a 70 milioni. Tale operazione era ritenuta del tutto garantita da parte dell'IRI.

Da due Istituti non facenti capo all'IRI avevo avuto affidamento che tale operazione avrebbe potuto aver seguito.

Mentre la „Puricelli" si trova in questa fase delicata di assestamento, giunge l'appello per i lavori che urgono in A. O. I.

Rispondo all'appello, porto la mia opera in A. O. I.

Batto a tutte le porte per ottenere la finanza dei 70 milioni, che erano condizione indispensabile perchè la sistemazione avviata restasse operante, e la finanza necessaria per i lavori in A. O. I. Ma tutto resta inutile. Trovo solo 35 milioni presso il Consorzio e 25 milioni presso il Credito Italiano. Gli istituti che, prima, pur avevano dato affidamento, sostennero poi che le operazioni erano da ritenersi riservate all'IRI. Le Amministrazioni Pubbliche debitrici verso la „Puricelli" per molte decine di milioni, alle mie insistenze perchè facessero fronte ai loro impegni risposero prendendo tempo.

Così giunse l'epilogo di quella lunga battaglia. Così mi trovai costretto a cedere all'IRI la maggioranza della mia partecipazione azionaria. Così l'IRI, in un *patto di buona fede*, il 29 febbraio 1936 assunse la gestione diretta della mia „Puricelli", lasciando a me la Presidenza della Società e un diritto di riscatto per 5 anni.

In questa occasione venne fatto un bonifico di 55 milioni per interessi esosi pagati alla Comit, questo bonifico era però subordinato a che il mutuo concesso dall'IRI di 310 milioni venisse estinto entro il 30 Giugno 1938.

E così, per aver seguito la voce della mia coscienza di industriale italiano — per aver impostato, risolto e realizzato il problema stradale del mio Paese subordinando a questo fine ogni altro pensiero — per l'inadempienza di Amministrazioni Pubbliche a precisi impegni di pagamento — per aver lottato contando su affidamenti che non poterono aver seguito — per aver voluto lavorare anche quando gli alti interessi delle banche dissanguavano il mio lavoro — per le valutazioni di Commissioni che non potevano „vedere" con spirito industriale — per aver contato su garanzie di credito che al momento del bisogno non potei trovare — dopo aver lavorato per trent'anni, e lottato per un quinquennio, dovevo vedere la mia creatura passare in altre mani, sia pure nelle mani di rappresentanti dello Stato, di quello Stato che avevo servito.

Fu questo un momento duro ed amaro per me. E un momento che durò lungo tempo.

In quella che era stata la mia casa, non mi sentivo più in casa mia. Gli uomini preposti dall'IRI alla direzione della „Puricelli" erano uomini nuovi per me. Per essi, io ero un uomo nuovo.

Cercavo una consolazione nel vedere la mia „Puricelli" riprendersi e riprendere il suo cammino. Ma sia pure nella veste di Presidente, un senso di correttezza mi teneva lontano da interventi che avrebbero potuto essere fraintesi come volontà di controllo o di indagine.

Per evitare questa situazione, me ne andavo all'estero, in qualche parte d'Europa. Qui sapevo di essere utile al mio Paese. Il mio passato di industriale, e oltre un decennio di presidente della Fiera di Milano, e la mia veste di Presidente dell'Unione delle Fiere Internazionali, e quella di Vicepresidente del Bureau International des Expositions e il mio progetto della Rete autostradale europea, mi avevano avvicinato alla maggior parte degli uomini di primo piano della vita politica, economica e tecnica d'Europa. A molti di essi, in trent'anni, ero stato lieto di fare gli onori della mia Città e del mio Paese ospitandoli anche durante i nostri contatti ufficiali nelle mie dimore di Milano e di Lomnago, dove la squisita signorilità della mia cara Compagna aveva lasciato in tutti un chiaro ricordo.

Così passarono uno, due anni.

Nel maggio 1938 mi recai in Africa. Prima di partire mi resi conto della situazione debitoria Puricelli nei confronti dell'IRI. Dei 310 milioni ben 290 erano stati saldati. La Puricelli (amministrata da IRI) aveva due mesi per saldare il residuo di 20 milioni e la Puricelli teneva fra l'altro 40 milioni di buoni dello Stato in portafoglio.

Ma durante la mia assenza, la Puricelli (IRI) non versò all'IRI i 20 milioni in contanti, bensì con una cambiale a tre mesi.

L'IRI, sostenendo che il mutuo non era stato estinto entro il 30 giugno 38 si ritenne nel diritto di richiedere, e richiese alla Puricelli il pagamento dei 55 milioni più interessi ossia complessivamente 70 milioni.

Mie considerazioni in seguito a questo atto, mi portarono a rinunciare al mio diritto di riscatto rilasciatomi nell'*patto di buona fede*. E rinunciai dopo aver visto che la Puricelli, questa mia macchina, questa macchina che io avevo costruito, che aveva percorso migliaia e migliaia di chilometri, che aveva attraversato le paludi delle burocrazie, le foreste delle banche, le steppe dell'alta ragioneria, ammaccandosi ovunque, ma continuando a marciare, a marciare, portando per prima e poi quasi da sola la bandiera della strada italiana dentro e fuori le frontiere di Italia — questa mia macchina sul cui corpo erano state inferte tante ferite, ma nessuna ingloriosa, aveva ritrovato attraverso la propria forza tutta la sua vitalità.

La „Puricelli" è sistemata, sana e forte. Essa ha potuto ridare a ciascuno il suo. Essa ha servito lo Stato, e nulla ha avuto dallo Stato. Essa ha ripagato *tutti* gli aiuti avuti dalla banca e dalla finanza.

Ognuno è stato ricompensato.

Soltanto io, ho visto parte del mio patrimonio guadagnato lavorando, svanire. Ma questo denaro non è perduto: non l'ho perduto: l'ho dato alle strade d'Italia.

Credo di avere assolto il mio compito. Il problema della Strada Italiana è stato imposto ed è stato risolto. L'organizzazione stradale poggia su buona e salda esperienza. Il suo normale sviluppo è assicurato. Le autostrade si sono affermate nel mondo: in Italia esse dovranno ancora svilupparsi, ma oggi la loro tecnica è nota, e il loro problema più che chiaramente delineato perchè lo Stato possa risolverlo come suo problema. Superando vittoriosamente tutte le traversie, la „Puricelli" — come pioniera e creatrice — ha compiuto la sua missione.

Io ho assolto il mio compito. E lascio questo campo di battaglia: di una battaglia che è vinta.

Riprendo il mio nome e la mia attività: per dedicarli ancora entrambi alla strada: non per cercare in essa il profitto, ma per servirne ancora l'idea.

PIERO PURICELLI.

Milano — 1939—1940.

ASTR
Archivio storico dell'Astronomia

IN NOME DI S.A.R. UMBERTO DI SAVOIA
PRINCIPE DI PIEMONTE
LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

---------oOo---------

L'Alta Corte di Giustizia per le sanzioni contro il fascismo, riunita in Camera di Consiglio
ha emessa la seguente

O R D I N A N Z A

Vista la richiesta dell'Alto Commissario per le sanzioni contro il fascismo, in data del 7 agosto 1944, per la dichiarazione di decadenza dalla carica di Senatore di
FURICELLI PIERO;
Vista la nota n°1790/45 - 32-424 di prot. della Procura Generale presso la Corte di Appello di Milano, in data del 1° ottobre 1945, dalla quale risulta che é in corso procedimento penale a carico del Senatore FURICELLI per il reato di cui all'art. 1 del D.L.L. 22 aprile 1945 n°142;
Ritenuto che l'esito del procedimento penale influisce nella decisione del presente giudizio;
Letto l'art.3 del Codice di Procedura Penale;

S O S P E N D E

il giudizio sulla richiesta di decadenza del Senatore FURICELLI Piero dalla carica fino all'esito del procedimento penale pendente a suo carico.

Roma li 31 ottobre 1945

Per estratto conforme all'originale
Roma li 18 novembre 1945

IL CANCELLIERE DELL'ALTA CORTE

UFFICIO DEL P. M.
presso la
CORTE D'ASSISE STRAORDINARIA
di MILANO

Milano 29 Gennaio 1946

N° 7748 R.G. = PURICELLI PIERO =

ALLA SEGRETERIA DEL SENATO DEL REGNO

R O M A

Procedo contro PURICELLI PIERO imputato dei reati di cui agli artt. 3 D.L.L. 27/7/1944 n. 159 e 2 D.L.L. 22/4/1945 n. 142 e di cui agli artt. 5 D.L.L. 27/7/ 1944 n. 159 e 1 D.L.L. 22/4/1945 n. 142.

Prego volermi comunicare quale è stata l'attività politica svolta da Puricelli Piero quale Senatore del Regno, precisandomi le sedute alle quali egli ha partecipato, le Commissioni di cui ha fatto parte le relazioni etc. etc.

Pregovi la massima sollecitudine.

IL P. M.
(Avv. Luzzana Raoul)

SENATO DEL REGNO
SEGRETARIATO GENERALE
Data - 9 FEB 1946
N. 14 Tit. III Cat. 9

Roma, 7 febbraio 1946

34/16

All'UFFICIO DEL PUBBLICO MINISTERO
della Corte d'Assise Straordinaria
M I L A N O

Trasmetto le notizie concernenti l'attività parlamentare svolta dal Senatore Piero PUGLIELLI, richieste con lettera 29 gennaio u.s., n. 7740 R.G.

Firmato DELLA TORRETTA

P U R I C E L L I ing. Piero

nominato Senatore il 26 febbario 1929

= = = =

LEGISLATURE XXVIII e XXIX

Attività svolta: N. N.

LEGISLATURA XXX

Nominato membro della Commissione legislativa dell'Africa Italiana, dal 17 aprile 1939 al 5 agosto 1943.

Attività svolta: N. N.

ASCR Archivio storico del Senato della Repubblica

ALTA CORTE DI GIUSTIZIA
PER LE
SANZIONI CONTRO IL FASCISMO

N. 12/266 Prot. Roma, 26 Marzo 1946

Risposta a nota del N. Alleg.

Stamperia Reale di Roma

OGGETTO: Senatore Puricelli Piero.

ON: PRESIDENZA DEL SENATO

ROMA

Stante la irreperibilità del senatore indicato in oggetto, perché latitante, ho disposto che l'estratto dell'ordinanza emessa da quest'Alta Corte di Giustizia il 12 corrente, in revoca del provvedimento del 25 luglio 1945 che sospendeva il giudizio di decadenza dalla carica fino all'esito del procedimento penale, gli sia notificata mediante deposito in Cancelleria.

Mi pregio comunicare un estratto dell'ordinanza stessa per opportuna conoscenza e ad ogni effetto di legge.

Il Presidente dell'Alta Corte di Giustizia

(L.Maroni)

L. Maroni

SENATO DEL REGNO
SEGRETERIA GENERALE
Data 27 MAR 1946
N. 115 Tit. IV Cat. 9

IN NOME DI S.A.R. UMBERTO DI SAVOIA
PRINCIPE DI PIEMONTE
LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

L'Alta Corte di Giustizia per le sanzioni contro il fascismo, riunita in Camera di Consiglio
ha emesso la seguente

O R D I N A N Z A

Letta la richiesta dell'Alto Commissario per le sanzioni contro il fascismo, in data del 7 agosto 1944, per la dichiarazione di decadenza dalla carica di Senatore di
[redacted];
Vista l'ordinanza in data 31 ottobre 1945 di sospensione del giudizio fino all'esito del procedimento penale a carico del Turiselli;
Ritenuto che dalla natura di eccezionale organo politico costituzionale dell'Alta Corte, dal carattere politico del sindacato che essa esercita e della temporaneità delle sue funzioni, che volgono ormai a termine, deriva la necessità della revoca della predetta ordinanza;

P. Q. M.

Revoca l'ordinanza di sospensione in data 31 ottobre 1945.

Roma li 19 marzo 1946

Per estratto conforme all'originale
Roma li 23 marzo 1946

IL CANCELLIERE DELL'ALTA CORTE

IL PRESIDENTE DELL'ALTA CORTE DI GIUSTIZIA

Poichè non è possibile effettuare la consegna della suestesa ordinanza, stante la irreperibilità del destinatario perchè latitante.

O R D I N A

che l'ordinanza stessa sia notificata mediante deposito nella Cancelleria dell'Alta Corte e che, copia di essa, sia partecipata alla Presidenza del Senato per opportuna conoscenza e per ogni effetto di legge.

Roma li 23 Marzo 1946

IL PRESIDENTE DELL'ALTA CORTE

F° Maroni

Archivio storico del Senato della Repubblica

IN NOME DI S.A.R. UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI SAVOIA

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

L'Alta Corte di Giustizia per le sanzioni contro il fascismo, riunita in Camera di Consiglio ha emesso la seguente

O R D I N A N Z A

Vista la richiesta dell'Alto Commissario per le sanzioni contro il fascismo, in data del 7 agosto 1944, per la dichiarazione di ~~ex~~ decadenza dalla carica di Senatore di

PURICELLI PIERO, nato il 4 aprile 1883 a Milano, per aver mantenuto il fascismo e resa possibile la guerra sia con i voti, sia con azioni individuali, fra cui propaganda esercitata fuori e dentro il Senato.

Esaminate le deduzioni difensive dell'interessato;

Sentito il relatore;

Letti gli articoli 8 del D.L.L. 27 luglio 1944 n° 159 e 8 del D.L.L. 13 settembre 1944 n° 198;

D I C H I A R A

PURICELLI Piero decaduto dalla carica di Senatore.

Roma li 8 aprile 1946

Per estratto conforme all'originale

Roma li 10 maggio 1946

IL CANCELLIERE DELL'ALTA CORTE

IL PRESIDENTE DELL'ALTA CORTE DI GIUSTIZIA

Poiché non é possibile effettuare la consegna della suestesa ordinanza, stante la irreperibilità del destinatario perché latitante.

O R D I N A

che l'ordinanza stessa sia notificata mediante deposito nella Cancelleria dell'Alta Corte e che, copia di essa, sia partecipata alla Presidenza del Senato per opportuna conoscenza e per ogni effetto di legge.

Roma 13 maggio 1946

IL PRESIDENTE DELL'ALTA CORTE

f.to Marconi

Archivio storico del Senato della Repubblica

COMUNE DI LOMNAGO

PROVINCIA DI VARESE

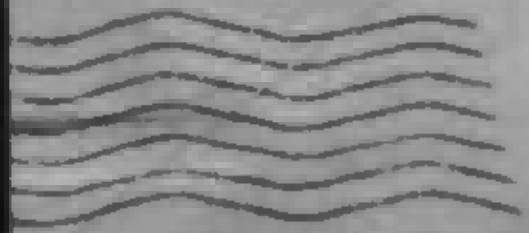
Al Senato del Regno

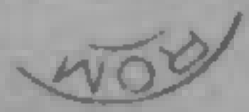
Roma

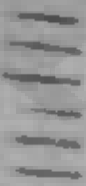
POSTE COMUNE LOMNAGO

Archivio storico del Senato della Repubblica

ASCR
Archivio Storico del Senato della Repubblica







COMUNE DI LOMNAGO

PROVINCIA DI VARESE

CAT. Cl. Fasc. Addì 19 aprile 1946 - A.

OGGETTO PURICELLI Piero fù Angelo

N. 785 di prot.

Risposta a nota

N.

Div.

del

Allegati N.

Al Senato del Regno

ROMA

25 aprile 1946

N. 215 fasc. persone

Dalla stampa di questi giorni è stata comunicata l'avvenuta dichiarazione di decadenza da Senatore del-l'Ing. Piero Puricelli, il quale è iscritto nelle liste elettorali di questo Comune.

Per ulteriori adempimenti di questo Comune agli effetti della cancellazione dalle liste elettorali, a norma del D.L.L. 10 marzo 1946 n.74 (art.6), pre-gasi trasmettere copia del dispositivo della pro-nuncia di decadenza.

La presente ha carattere di urgenza.

IL SINDACO

(Boldetti Giovanni)

1.4.46

Roma, 25 aprile 1946

215/104

Al SINDACO di

LOMNAGO (Varese)

In risposta alla lettera 19 corr.n.785, si conferma che l'ing.Piero PURICELLI è stato dichiarato decaduto dalla carica di Senatore del Regno con ordinanza dell'Alta Corte per le sanzioni contro il fascismo in data 8 aprile 1946.

Per avere copia di tale ordinanza codesto Comune dovrebbe rivolgersi alla Cancelleria dell'Alta Corte predetta, al Palazzo di Giustizia in Roma.