

1688

N. 1814

SENATO DEL REGNO

1688

VERIFICAZIONE DEI TITOLI DEI NUOVI SENATORI

Cognome e nome del Senatore *Tarvisi avv. Angelo*
 Data del R. Decreto di nomina *3 ottobre 1920*
 Categoria nel R. Decreto riferita *3^a*
 Luogo e data di nascita *Venezia, 23 febbraio 1858 -*
 Titoli gentilizi e cavallereschi, Professione, ecc. *Gr. Uff. O. Maurizioano - Gr. Ordine O. Corona d'Italia*

Documenti presentati:

Sede di nascita
Certificato della Camera dei Deputati.

Data dell'adunanza nella quale furono esaminati i titoli presentati e risoluzioni adottate

Nome del relatore *Malvezzi*
 Data della relazione e numero dello stampato *8 Dicembre 1920 (N. CXVII)*
 Data dell'ammissione *9 Dicembre 1920* Data del giuramento *10 Dicembre 1920*
 Data della trasmissione al nuovo Senatore del R. Decreto di nomina a Senatore *10 Dicembre 1920*

Annotazioni:

Morto a Roma il 26 Maggio 1923 - anno XI



A. Badodi
MILANO
VIA BRERA, 5

13 January 1921

H. Paria

1749

1749

2

1663

Parvia

av. Angelo

Venezia, 13 Settembre 1925

IL RABBINO MAGGIORE DELLA COMUNITÀ ISRAELITICA

CERTIFICA

Che *Levia Angelo dei coniugi Arnoldo*
e Genilomo Benvenuta

è nato in Venezia il giorno 23 ventitrè del mese di febbraio 1868
millesottocentoquarantotto

Il presente, conforme ai registri civili di questa Comunità Israelitica,
si rilascia in carta libera per *la Segreteria del Senato del Regno*



IL RABBINO MAGGIORE

Dr. Adolfo Volterra

CAMERA DEI DEPUTATI

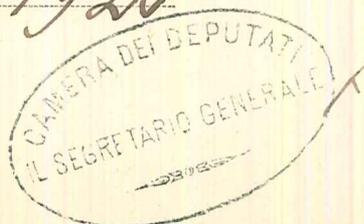
SECRETARIATO GENERALE

UFFICIO DEGLI ARCHIVI

Il sottoscritto, verificati i Registri esistenti negli Archivi della Camera, certifica che l'onorevole Signor *David Fuv. Angelo*
nato a *Venezia il 23 febr. 1858* fu Deputato nelle
Legislature *18. 19. 20. 21. 22. 23. 24* quale Rappresentante dei collegi
di Soresina, Varese

| Legislatura | COLLEGIO nel quale fu eletto | DATA dell'elezione | DATA della convalidazione | Annotazioni |
|-------------|---------------------------------|-----------------------|------------------------------|--|
| 18 | <i>Soresina</i> | <i>24 dic. 1893</i> | <i>6 marzo 1894</i> | |
| 19 | <i>uf</i> | <i>25 magg. 1895</i> | <i>18 giugno 1895</i> | |
| 20 | <i>uf</i> | <i>21 marzo 1897</i> | <i>8 aprile 1897</i> | |
| 21 | <i>uf</i> | <i>3 giug. 1900</i> | <i>1 luglio 1900</i> | <i>Dimissionario</i> |
| | <i>Ricelto</i> | <i>18 magg. 1902</i> | <i>23 magg. 1902</i> | <i>21 aprile 1902</i> |
| 22 | <i>uf</i> | <i>6 nov. 1904</i> | <i>3 dic. 1904</i> | |
| 23 | <i>uf</i> | <i>14 marzo 1909</i> | <i>29 marzo 1909</i> | <i>Sotto Segretario di Stato per il Tesoro dal 1.° Aprile 1910 al 29 marzo 1911 e dal 2 aprile 1911 al 21 marzo 1914</i> |
| 24 | <i>Varese</i> | <i>25 ott. 1913</i> | <i>13 dic. 1913</i> | |

Roma,

4 Ottobre 1920

Il Segretario Generale

SENATO DEL REGNO (N. CXVII) (documenti)

RELAZIONE

DELLA

COMMISSIONE PER LA VERIFICA DEI TITOLI DEI NUOVI SENATORI

SOPRA LA NOMINA

del Signor Pavia avv. Angelo

SIGNORI SENATORI. — Con Regio decreto in data 3 ottobre 1920, per la categoria 3ª dell'art. 33 dello Statuto, fu nominato senatore del Regno l'onor. avv. Angelo Pavia, che fu deputato al Palamento per sette Legislature dalla XVIII alla XXIV.

Dai documenti presentati risultando esatto

il titolo e concorrendo gli altri requisiti voluti, la vostra Commissione, ad unanimità di voti, ha l'onore di proporvi la convalidazione della nomina.

Addì 8 dicembre 1920.

MALVEZZI, *relatore.*

6

del Signor Pavia avv. Angelo

SIGNORI SENATORI. — Con Regio decreto in data 3 ottobre 1920, per la categoria 3^a dell'art. 33 dello Statuto, fu nominato senatore del Regno l'onor. avv. Angelo Pavia, che fu deputato al Palamento per sette Legislature dalla XVIII alla XXIV.

Dai documenti presentati risultando esatto il titolo e concorrendo gli altri requisiti vo-

luti, la vostra Commissione, ad unanimità di voti, ha l'onore di proporvi la convalidazione della nomina dell'onor. Pavia a senatore del Regno.

Addi dicembre 1920.

, relatore.

Malvezzi

CONVALIDAZIONE DEI TITOLI A SENATORE

del Signor **Pavia Angelo**

| | |
|------------------------------|------------|
| <i>Senatori votanti</i> . . | <u>222</u> |
| <i>Maggioranza</i> | <u>112</u> |
| <i>Senatori favorevoli</i> | <u>159</u> |
| <i>Senatori contrari</i> . | <u>63</u> |
| <i>Senatori astenuti</i> . . | _____ |

Il Senato 9

Scheda di votazione per la convalidazione della nomina
a Senatore dell'On. Angelo PAVIA.

REGNO D'ALBANO
UFFICIO DI SEGRETERIA
N. 10. 1870/1

Principe

REGNO D'ALBANO
UFFICIO DI SEGRETERIA
N. 10. 1870/1

On. Senatore

Favia

10

50

SENATO DEL REGNO

Ricevo dall'Ufficio di Segreteria del Senato
il piego n. 1733/244 contenente la
copia del Decreto Reale di nomina a Senatore
del Regno, il «Manuale dei Senatori» per la
corrente Legislatura, l'Elenco alfabetico dei Sena-
tori, nonchè una copia del Regolamento interno
del Senato.

Addi

10/12-1920

IL SENATORE

Favia

11



SENATO DEL REGNO

1814

Onorevole PAVIA



SENATO DEL REGNO

12

Roma 2/5 22 x

Caro Am. Albert.

Mandi a lei l'accolto.

S. E. Bottai (giuste risipicenza
di erronei appuramenti di altri),
mi ha affidato l'onore di
adoperarmi per un arione di
riavvicinamento italo francese, (la
nostri venant a Roma il 5
la lettera ufficiale) dicendomi non ho
potuto rifiutare di tener il 4 parson
il diporto a Magenta. Lo spieghi
a S. E. il Presidente a quest'ora
della mia partenza.

Con affante amicizia
Suo aff. amico

Indicazioni di urgenza

Mod. 25 (Telegrafi)
Edizione 1930 (A IX)



Circuito sul quale si deve fare l'inoltro del telegramma

Ufficio Telegrafico di
TELEGRAMMA

Il Governo non assume alcuna responsabilità civile in conseguenza del servizio della telegrafia.

Le tasse riscosse in meno per errore od in seguito a rifiuto o irreperibilità del destinatario, devono essere rimborsate dal mittente.

Le ore si contano sul meridiano corrispondente al tempo medio dell'Europa centrale, e pei telegrammi interni di seguito da una mezzanotte all'altra.

Spedito il 193 ore pel circuito N.

all'Ufficio di Trasmittente

| QUALITÀ | DESTINAZIONE | PROVENIENZA | NUM. | PAROLE | DATA DELLA PRESENTAZIONE | | VIA D'ISTRADAMENTO | INDICAZIONI EVENTUALI D'UFFICIO |
|---------|--------------|-------------|------|--------|--------------------------|--------------|--------------------|---------------------------------|
| | | | | | GIORNO E MESE | ORE E MINUTI | | |
| | | | | | | | | |



N.B. — Il telegramma dev'essere scritto con chiarezza per modo che la lettura ne sia facile.

INDICAZIONI DI SERVIZIO TASSATE

DESTINATARIO **Famiglia PAVIA**

DESTINAZIONE **Via Paisiello 39 ROMA**

TESTO **La morte improvvisa del Senatore Pavia ha dolorosamente colpito**

il Senato che lo annoverava da tanti anni fra i suoi componenti stop Il compianto

Collega diede in tutta la sua vita esempio di fervida attività negli alti

Uffici ricoperti e sarà ricordato con vivo rimpianto stop nel porgere i sentim-

ti di cordoglio del Senato ai Congiunti dell'estinto aggiungo le mie personali

vive condoglianze

Presidente del Senato del Regno FEDERZONI

Cognome, nome e domicilio del mittente:
(Indicazione obbligatoria ad esclusivo uso di ufficio)

Fatevi correntisti postali - Pagamenti e riscossioni in tutte le località del Regno - Fra correntisti i pagamenti e le riscossioni, mediante postagiuro, sono eseguiti senza limitazione di somma ed in esenzione da qualsiasi tassa.

1.39 di recapito - Rimesso al fattorino ad ore 12.35

14

ECCELLENZA FEDERZONI

PRESIDENTE SENATO

ROMA

100. 50 (teleg. 1929)

(A/VII)

CIRCOLO TELEGRAFICO



INDICAZIONI DI URGENZA

Avv.
Far p.
Far pres.
Posti racca.

Il Governo non assume alcuna responsabilità
Le tasse riscosse in meno per errore od in seguito a rifi
Il destinatario è invitato a firmare la ricevuta presentata
manenza di tali indicazioni, il destinatario perde il diritto a recl.



...fia.
...devono essere completate dal mittente.
...e l'ora della consegna del telegramma. In
...segnare.

Ricevuto il 27/5 192 ore 12.30
Ricevente
Pel Circuito N. _____ CAT.

...ore si contano sul meridiano corrispondente al
tempo medio dell'Europa centrale, e per telegrammi interni
e con vari paesi esteri di seguito da una mezzanotte
all'altra.
Nei telegrammi impressi in caratteri romani, il
primo numero dopo il nome del luogo d'origine rappre-
senta quello del telegramma, il secondo quello delle pa-
role, gli altri la data, l'ora e minuti della presentazione

| QUALIFICA | DESTINAZIONE | PROVENIENZA | NUM. | PAROLE | DATA DELLA PRESENTAZIONE | | VIA E INDICAZIONI EVENTUALI D'UFFICIO |
|-----------|--------------|-------------|-------|--------|--------------------------|--------------|--|
| | | | | | Giorno e mese | Ore e minuti | |
| | ROMA SENATO | ROMA | 31065 | 26/25 | 27 | 12 | |

RINGRAZIO COMMOSSA ANCHE PER MIEI FIGLI ESPRESSIONI VIVO CORDOGLIO
RIVOLTEMI DA V. E. IN NOME SENATO ET PERSONALI.

MARCELLA PAVIA

V. E.

15



CAMERA DEI DEPUTATI
IL PRESIDENTE

Roma, Maggio 1933 =XI°=

~~V.V.~~

Eccellenza,

ho appreso con vivo dolore la
morte dell'On. Avv. ANGELO PAVIA, Senatore del
Regno, e porgo a V.E. e all'Alto Consesso cui
Ella presiede, le mie particolari condoglianze
e quelle della Camera dei Deputati.

Con distinta considerazione

A Sua Eccellenza

I L P R E S I D E N T E

d e l S e n a t o d e l R e g n o

R O M A

SENATO DEL REGNO

Legislatura XXVIII — Sessione I^a

181° RESOCONTO SOMMARIO

Lunedì 29 maggio 1933 - Anno XI

Presidenza del Presidente **FEDERZONI**

La seduta è aperta alle ore 16.

SCALORI, segretario. Dà lettura del verbale della seduta del 6 aprile, che è approvato.

Congedi.

Sono concessi congedi ai senatori Alberici, Albicini, Albini, Anselmino, Arrivabene, Berromeo Arese, Cagnetta, Cappa, Ciccotti, Dalloio Alberto, De Marinis, Di Frasso, Gatti Salvatore, Gavazzi, Giaccone, Giampietro, Ginori Conti, Giordani, Libertini, Marani, Marconi, Messedaglia, Miari de Cumani, Morpurgo, Nicolini Pietro, Passerini Angelo, Passerini Napoleone, Prampolini, Puricelli, Ronco, Rossi, Ruffini, Silvestri, Tacconi, Tassoni, Torraca, Triangi, Valerio, Versari, Visconti di Modrone, Zerboglio.

Commemorazioni.

PRESIDENTE. Anche durante questa ultima interruzione delle sue sedute la nostra Assemblea ha subito alcune perdite dolorose.

Il conte Cesare **Gioppi** apparteneva dal 1913 al Senato, e vi era circondato dalle più vive

simpatie. Gentiluomo cordiale e operoso, patriota fervido, servitore fedele dello Stato e del Regime, egli era stato nella sua Mantova a capo del Comune, della Provincia, di importanti istituti creditizi, agrari e di beneficenza; e l'attività da lui nobilmente spesa per il bene pubblico è ancora e sarà a lungo ricordata con gratitudine dai suoi concittadini.

Già deputato durante sette legislature, due volte sottosegretario di Stato per il tesoro con Giovanni Giolitti e Luigi Luzzatti, nominato senatore nel 1920, **Angelo Pavia** possedeva, oltre che una larga esperienza politica e parlamentare, una conoscenza particolare dei problemi commerciali e finanziari. Nell'altro ramo del Parlamento come poi in quest'aula, egli partecipò brillantemente a numerose e importanti discussioni, portando un notevole contributo di competenza e di praticità.

Vorrei dire ora, in modo rispondente al vostro e al mio sentimento, degli altri due colleghi scomparsi di recente, il marchese **Ferdinando Resta Pallavicino** e il marchese **Obizzo Malaspina di Carbonara**, entrambi veramente carissimi a noi tutti per la grande bontà, la vita intemerata e i preclari servigi resi al Paese. Ma l'uno e l'altro hanno espresso, lasciandoci, il desiderio di non essere commemorati, al quale il senatore Malaspina ha aggiunto la commovente richiesta contenuta in queste parole: « Prego il Presidente di volersi limitare a rivolgere, da parte mia, un riconoscente saluto ai colleghi tutti che mi furono sempre larghi della loro benevolenza ».

Inchiniamoci a coteste volontà, ispirate da così delicata modestia, se pure ci vietano di manifestare pienamente il nostro affettuoso rimpianto, che associa i nomi di **Ferdinando Resta Pallavicino** e di **Obizzo Malaspina** a quelli degli altri colleghi perduti.

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. A nome del Governo si associa alle parole di cordoglio pronunciate dal Presidente.

Comunicazioni del Governo

MUSSOLINI, *Capo del Governo*. Comunica al Senato che con decreti dell'8 corrente, S. M. il Re ha accettato le dimissioni rassegnate dall'on. Arpinati dalla carica di sottosegretario di Stato per l'interno ed ha nominato in sua vece l'on. avv. Guido Guidi-Bufferini.

Dono di S. M. il Re.

PRESIDENTE. Annuncia al Senato che il Ministro della Casa del Re, per incarico di Sua Maestà, ha inviato il XIV volume del *Corpus nummorum italicorum*, per la Biblioteca del Senato.

Dichiara di essersi fatto interprete dei sentimenti di riconoscenza del Senato verso l'Augusto Sovrano per il munifico dono.

Omaggi.

SCALORI, *segretario*. Dà lettura di un elenco di omaggi pervenuti al Senato.

Nomina a Ministri di Stato.

PRESIDENTE. Dà lettura di un messaggio del Capo del Governo concernente la nomina dei senatori Fedele e Cremonesi a ministri di Stato.

Registrazioni con riserva.

SCALORI, *segretario*. Dà lettura di un messaggio del Presidente della Corte dei conti concernente le registrazioni con riserva avvenute nella seconda quindicina di febbraio.

Nomina di Commissari.

PRESIDENTE. Comunica al Senato di aver chiamato: il senatore Brugi a far parte della Commissione per i codici in sostituzione del defunto senatore Di Stefano; il senatore Lissia a far parte della Commissione per il giudizio dell'Alta Corte di giustizia in sostituzione del defunto senatore Resta Pallavicino; il senatore Chimienti a far parte, come membro ordinario, della Commissione d'accusa dell'Alta Corte di giustizia in sostituzione del defunto senatore Malaspina, e il senatore Marco Arturo Vicini come membro supplente.

Modificazioni al Regolamento del Senato.

PRESIDENTE. Annuncia che il senatore De Vecchi di Val Cismon ha presentato alcune proposte di modificazioni che saranno trasmesse alla Commissione per il Regolamento perchè riferisca in proposito.

Presentazione di disegni di legge e di relazioni.

SCALORI, *segretario*. Dà lettura dell'elenco dei disegni di legge e delle relazioni presentate alla Presidenza.

Riunione degli Uffici.

PRESIDENTE. Avverte che domani, martedì, alle ore 15 si riuniranno gli Uffici per l'esame di alcuni disegni di legge.

Approvazione di disegni di legge.

SCALORI, *segretario*. Dà lettura dei seguenti disegni di legge che, senza discussione, vengono rinviati allo scrutinio segreto:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316,

per annualità relative ad opere in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali (1592);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 188, concernente modificazione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame (1596);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane (1599);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni Paesi (1600);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 254, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri, nonchè ai bilanci di alcune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1932-33, ed altri provvedimenti di carattere finanziario; e convalidazione dei decreti Reali 7 e 23 marzo 1933, nn. 252 e 254, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio medesimo (1615);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 189, che impone un diritto di licenza sui permessi d'importazione per le merci originarie da paesi che sottopongono ad analogo tributo le concessioni d'importazione dei prodotti italiani (1616);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 7, recante modificazioni alla tassa di vendita sui residui della distillazione degli oli minerali destinati alla combustione (1620).

Approvazione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 » (1606).

ROLANDI RICCI, *relatore*. L'assenza del ministro, giustificata dalla intensa preparazione

ad un nuovo grande cimento aereo, offre l'occasione al Senato, il quale considera l'arma aerea non meno necessaria delle altre alla difesa nazionale, di formulare per il ministro e per i suoi compagni i più fervidi auguri perchè la nuova transvolata atlantica riesca felicemente. (*Approvazioni*).

Non ha luogo discussione generale. Senza discussione si approvano i capitoli del bilancio, i riassunti per titoli e categorie e gli articoli del disegno di legge, che è rinviato allo scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Invita i senatori a procedere alla votazione dei disegni di legge rinviati allo scrutinio segreto.

Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 » (1605).

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione generale.

GALLENGA. Ricorda che sulla concorrenza sempre più preoccupante che gli automezzi fanno ai trasporti ferroviari si è discusso anche nell'altro ramo del Parlamento. La questione è stata discussa da tempo in quasi tutti i Parlamenti e recentemente in due importanti adunate, una al Cairo, degli automobilisti, un'altra a Berlino, dei ferrovieri.

Per la prima volta se ne parlò cinque anni or sono in occasione del Congresso mondiale dell'automobilismo. In quella discussione il pensiero ed i voti dell'Italia furono efficacemente interpretati dal rappresentante della nostra Confederazione dei trasporti e da un autorevole rappresentante delle ferrovie.

Il ministro delle comunicazioni ha cercato e cerca nei limiti del possibile di disciplinare la concorrenza che si fa ogni giorno più minacciosa.

Lo sviluppo, rapidissimo in questi ultimi anni, degli automezzi è un po' la conseguenza di

una delle maggiori benemerenze del Regime, della trasformazione cioè delle nostre strade che, per volontà del Capo del Governo, sono diventate le migliori di Europa.

A ciò si aggiunga l'aumento di potenza dei motori e sarà spiegato l'accelerato ritmo del fenomeno.

Di qui la necessità, da parte delle Ferrovie, di avvisare i mezzi per salvare le ferrovie stesse da questa concorrenza senza intralciare una delle più innegabili conquiste dei tempi.

Difendere le Ferrovie dello Stato vuol dire non solo preoccuparsi della difesa di uno dei più notevoli organismi della ricchezza nazionale, il cui capitale raggiunge circa i 40 miliardi, ma vuol dire tutelare quelle ferrovie italiane che, per l'opera assidua del ministro, sono diventate vanto e gloria della civiltà italiana contemporanea.

Ricorda quanto siano grandi le benemerenze della milizia ferroviaria; essa si è prodigata e si prodiga con raro fervore perchè il servizio si svolga perfettamente. (*Approvazioni*).

Il delicato organismo delle Ferrovie dello Stato non deve essere ferito dalla concorrenza che talora non è schiettamente leale. I veri e propri autotreni, magnifico prodotto dell'industria italiana, costituiscono un fatto nuovo che bisogna accettare, ma lo Stato non può rimanere indifferente di fronte alla concorrenza esercitata da automezzi quasi preistorici, che servono ad una piccola speculazione individuale. Gli uffici competenti e la milizia della strada dovrebbero occuparsi di tali autocarri antiquati che, per non avere alcun segnale luminoso a tergo, costituiscono anche un pericolo per l'incolumità delle altre automobili.

Inoltre i provvedimenti fiscali in materia di tasse stradali non contemplano alcuna disposizione speciale per gli automezzi che servono al trasporto di merci per conto di terzi. Non è giusto che siano pagate le stesse tasse da chi possiede un automezzo per proprio uso e da chi se ne serve per scopi speculativi. Si dovrebbe tener conto, nel pagamento delle tasse stradali, del guadagno ritratto dai possessori di autotreni.

Riconosce che i provvedimenti recentemente adottati dal ministro delle comunicazioni per

combattere la concorrenza degli automezzi segnano un passo verso l'invocato equilibrio. Evidentemente il ministro si è anzitutto preoccupato di combattere la concorrenza dando ai trasporti ferroviari una maggior snellezza.

Dopo aver accennato ai benefici effetti del decreto 14 ottobre 1932 e dei vari provvedimenti con esso connessi, soprattutto per quanto riguarda il servizio commerciale ed i treni celeri per merci e per viaggiatori, ricorda che il ministro ha anche rivolto la sua attenzione alla revisione graduale delle tariffe dei viaggiatori, attuando una serie di agevolazioni temporanee. Le richieste di Roma, in particolar modo, sono state accolte con grande larghezza di vedute. È forse il caso di pensare, anzi, che sia questa una prova generale per eventuali riduzioni di tariffe. Ad ogni modo è certo che il ministro sta studiando tutti i lati del problema, che è molto complesso e non può essere risolto d'un tratto.

Fra i più notevoli fattori di progresso, vanno ricordati due istituti. Il primo è l'Istituto nazionale trasporti, che, istituito tre anni or sono, è in continuo e sensibile miglioramento ed ha, per merito del suo presidente, richiamato alle ferrovie buona parte del traffico delle merci che, specialmente nell'Italia settentrionale, minacciava di essere assorbito dai servizi automobilistici. Un chiaro indice di tale progresso è dato dal fatto che, mentre nel primo anno di esercizio furono trasportate 77 mila tonnellate di merce, nel terzo ne sono state trasportate ben 353 mila.

Il senatore Crespi ha affrontato il problema del trasporto delle merci da un domicilio all'altro, e il ministro delle comunicazioni ha favorito questa iniziativa, che sarà meglio esposta al Senato dallo stesso senatore Crespi.

Noi ci avviamo ad una graduale trasformazione dei trasporti: occorre che l'amministrazione ferroviaria possa trarre profitto anche dai nuovi mezzi rapidissimi di comunicazione. L'opera di coordinamento fra i trasporti ferroviari e i nuovi mezzi di comunicazione dovrebbe essere affidata ad un solo ente dipendente da un unico ministro, che non potrebbe essere se non l'attuale. (*Applausi*).

RICCI FEDERICO. Ricorda che in una delle ultime sedute sollevò la questione dei pas-

19

20

saggi a livello; ritiene che sia doveroso insistere su tale questione. Numerosissime sono le disgrazie che accadono nei passaggi a livello: anche in questi ultimi giorni dobbiamo ricordarne alcune gravissime.

Oltre alle ragioni umanitarie s'impongono alla nostra attenzione le ragioni pratiche. Il passaggio a livello, quando è chiuso, intralcia il movimento dei veicoli, i quali in questi ultimi tempi sono notevolmente aumentati di numero. D'altra parte i passaggi a livello non possono essere lasciati aperti anche per l'aumentata velocità dei treni. Inoltre, per la frequenza con cui questi si succedono, occorrerebbero spesso due turni per la custodia di questi passaggi. Quindi le spese sarebbero notevoli.

Bisognerebbe costruire dei sovra passaggi. Nei casi più facili, ossia quando la strada rotabile s'incrocia con la ferrovia in pianura, la spesa per la costruzione di un ponte in cemento armato non sarebbe davvero ingente: al massimo, facendo un calcolo assai largo, ammonterebbe a 140 mila lire.

Anche nel caso di passaggi a livello che implicano lavori più notevoli, vi sarebbe sempre la convenienza economica.

Per costruire i doppi binari furono eseguiti lavori meravigliosi i quali però sono piuttosto nuove costruzioni di linee e dovrebbero gravare sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Raccomanda che, dopo quella della Riviera ligure di levante, si provveda al doppio binario anche per la linea di ponente ancora più esposta agli assalti del mare e alle frane.

Nel bilancio ferroviario in discussione, se si fa il confronto con quello del 1925-26, anno di maggior traffico, si nota una diminuzione delle entrate di circa il 34 per cento, mentre nelle spese non vi è una diminuzione proporzionata. Ciò accade per tutti i bilanci, perchè negli anni della prosperità si tende ad accrescere le spese fisse, in quelli che seguono, meno prosperi, non è possibile fare marcia indietro. Il ministro delle comunicazioni ha bensì tentato di manovrare; ma il disavanzo va ormai crescendo. Seguitando di questo passo, ci si avvicina ai bilanci 1921-22 e 1922-23.

CIANO, ministro delle comunicazioni. Siamo alla metà.

RICCI FEDERICO. È vero; ma al disavanzo

di 193 milioni del 1931-32 andrebbero aggiunti altri 225 milioni.

Una voce che desta qualche ansietà è quella delle scorte. Vi accenna anche il relatore senatore De Vito trattando della scorta dei combustibili e di altri materiali. La scorta dei combustibili, per la minore valutazione del prezzo unitario del carbone, vale 33 milioni di meno. L'oratore però non è riuscito a ritrovare fra le perdite questi 33 milioni.

Pensa che probabilmente, essendovi altre merci in deposito, vi è stato un assorbimento di questo minor valore da parte del maggior valore di altre merci. Le scorte di materiali rappresentano oggi un valore superiore a quello del 1928-29, quando il numero indice dei prezzi all'ingrosso è notevolmente disceso. Quindi occorre concludere che oggi vi siano molti più materiali in deposito, ma non risulta che siano stati acquistati questi materiali. Se lo fossero, bisognerebbe domandare perchè, in questo momento di contrazione del traffico, si acquistano materiali per aumentare le scorte.

Evidentemente le scorte sono sopravvalutate, come del resto si fa nei bilanci di molte aziende. Se esse fossero riportate alla valutazione attuale, si avrebbe un ulteriore disavanzo di 200 milioni.

La causa più importante del deficit nel bilancio delle ferrovie è sempre rappresentata dal prezzo del combustibile, che è in un momento eccezionalmente favorevole. Questo prezzo, che nel 1913-1914 era valutabile in lire 132 e nel 1922 era salito a lire 417, oggi è di lire 90 a tonnellata. Altre cause che concorrono al risparmio sono: l'ulteriore elettrificazione delle ferrovie; l'impiego più giudizioso del carbone da parte del personale; le macchine più perfezionate; la migliore qualità del carbone, perchè in genere, in regime di libera concorrenza, una migliore qualità corrisponde a un prezzo minore.

Inoltre nel 1921-1922 maggiori erano le spese d'indennizzo e di manutenzione. Oggi non solo è maggiore la sorveglianza e il senso del dovere da parte del personale, ma anche il minor valore della merce rende meno frequenti i furti. Quando nel 1920 il prezzo del carbone era salito a lire 800 a tonnellata, il furto di un chilo di carbone rappresentava la possibilità di ac-

quisto di un chilo di pane; oggi per un chilo di pane bisognerebbe rubare 16 chili di carbone.

Altro elemento di differenza tra i bilanci del 1921-22 e quello attuale è rappresentato dalle tariffe ferroviarie che allora per errore furono mantenute eccezionalmente basse.

Diversa dovrebbe essere anche la spesa del personale. Questo che nel 1922 era salito a 227.000 agenti, oggi è disceso a 138.880. La spesa però non ha subito lo stesso miglioramento; è anzi rimasta pressochè invariata perchè è aumentata la spesa unitaria.

Fra i vantaggi di cui gode il personale delle Ferrovie, va ricordato, oltre le case ed il dopolavoro, anche l'istituto della Provvida, esempio molto importante di rifornimento collettivo. Essa svolge un'opera assai lodevole, senonchè non è giusto che i 1.163 impiegati delle Ferrovie dello Stato che in essa lavorano siano pagati dalle Ferrovie dello Stato. Altra spesa fortissima deriva dalle pensioni, che ammontano a ben 500 milioni, forniti solo in piccolissima parte dal fondo pensioni (50 milioni circa) e dalle ritenute (circa 90 milioni). Nei tempi passati non si è pensato a costituire un fondo pensioni sufficiente, cosicchè la sua entità è inadeguata al bisogno.

Ma la causa principale del disavanzo, cioè della contrazione delle entrate, è la concorrenza dell'automezzo, dalla quale deriva un danno che è calcolato in circa 400 milioni.

Tale questione preoccupa tutti i paesi, ma è stata studiata soprattutto in Inghilterra, dove un'apposita commissione è giunta alla conclusione che è necessario porre le ferrovie e l'automobile sullo stesso piano e fare in modo che gli automezzi paghino le spese afferenti alla sede stradale; poichè l'autocarro paga meno dell'automobile, si è quindi proposto di disciplinare le licenze, di aumentare la tassa relativa e di aumentare altresì la tassa sulla nafta. Tali proposte sono state accettate dal Parlamento.

In Italia le automobili per il trasporto delle persone sono tassate parecchio, non così gli automezzi. L'Azienda autonoma della strada spende per la manutenzione delle strade 350 milioni: se a questa cifra aggiungiamo la spesa sostenuta dai Comuni e dalle Provincie, arriviamo ad

una spesa globale di 700 milioni, di cui almeno la metà dovrebbe essere sopportata dai possessori degli automezzi. Bisognerebbe aumentare l'imposta sulla nafta la quale oggi costa molto poco rispetto alla benzina. Forse, però, nella previsione che in un prossimo domani si possano ottenere nuovi carburanti ad un prezzo inferiore della nafta, bisognerebbe badare innanzi tutto alle licenze.

Ai danni della concorrenza la ferrovia vuol porre rimedio con i miglioramenti del servizio e cercando di attirare a sè il traffico. Approva pienamente i miglioramenti del servizio, però è costretto a fare alcune riserve sul modo con cui oggi si attira il traffico alle ferrovie. Il cliente che si trova in località nelle quali non può fare a meno dell'uso delle ferrovie è costretto a pagare la tariffa intiera per il trasporto delle merci, mentre al cliente che si trova in località nelle quali può esimersi dal trasporto ferroviario si concedono riduzioni del 10 e del 20 per cento sulle tariffe ferroviarie. A questo inconveniente si dovrebbe ovviare e bisognerebbe evitare queste ingiuste sperequazioni.

Le riduzioni di tariffa dovrebbero valere per tutti e non soltanto per chi sa meglio chiederle.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Le riduzioni sono accordate esclusivamente in considerazione della quantità della merce trasportata.

RICCI FEDERICO. Osserva che il traffico ferroviario proveniente dai porti che sono forniti di canali navigabili e di strade che penetrano nell'interno gode di facilitazioni maggiori di quello degli altri porti. Vi sono industrie che spediscono con riduzioni di tariffa delle quali non godono industrie simili situate in altre località.

Rinnova la raccomandazione fatta altre volte relativamente alle statistiche del traffico marittimo. Nei comunicati dati alla stampa occorre distinguere la partecipazione nazionale al traffico fra porti nazionali dalla partecipazione al traffico fra porti italiani e stranieri. Leggendo le statistiche l'uomo d'affari deve potersi fare un concetto esatto sul nostro traffico marittimo.

Lo stesso ministro è incorso in errore quando ha affermato alla Camera che nel 1932 vi è stato un regresso nel traffico dei porti, mentre la

esportazione è aumentata. È vero che vi è stato regresso, ma se si fosse distinto il cabotaggio dal traffico con l'estero si sarebbero dovute modificare le cifre. Gli imbarchi poi sono aumentati perchè è aumentato il traffico di cabotaggio, mentre se si considera il traffico con l'estero si verifica una diminuzione.

L'incremento del cabotaggio è dovuto forse alla elevatezza delle tariffe ferroviarie, e perciò non è un indice di progresso ma soltanto di uno spostamento del traffico.

Se poi si considera il traffico con l'estero, si nota che la bandiera italiana vi ha recentemente partecipato in piccola misura, circa il 46 per cento, e l'oratore si chiede perchè questo avvenga. Recentemente materiale importantissimo che doveva essere trasportato in Italia, comprato da aziende statali nel porto di New York, è venuto con trasporti esteri. È avvenuto che vapori sussidiati dall'Italia siano andati a procurarsi il carico su rotte diverse da quella italiana, mentre il nostro sussidio è dato perchè tali vapori mantengano basso il nolo per l'Italia, non per gli altri paesi. Se tale caso si ripetesse, occorrerebbe ridurre i premi di navigazione e accordarli con l'obbligo di toccare una volta o due l'anno porti italiani.

Un'altra causa dello scarso traffico di merci eseguito dalla nostra marina va ricercata nel fatto che si dà troppa importanza al traffico passeggeri. I nostri grandi transatlantici disdegnano le merci. L'oratore pensa che nello studio di nuovi vapori si dovrebbe tenere in considerazione un altro tipo di transatlantico. I nostri tipi Rex sono fatti per attirare la clientela di lusso.

Pur non trascurando la clientela di lusso si dovrebbe provvedere, quando sarà possibile, alla costruzione di un tipo di vapori che possano trasportare passeggeri con spesa minore, e servire anche al trasporto delle merci. (*Approvazioni*).

GALIMBERTI. Osserva che la legge sulla circolazione stradale non porta alcuna limitazione al passaggio dei camion. Poichè questo tipo di autoveicoli produce notevoli guasti alle strade comunali, rendendone quasi impossibile la manutenzione, la loro circolazione dovrebbe essere limitata alle strade pavimentate.

La circolazione di camion con rimorchio, che non presenta inconvenienti sulle strade di pianura, è invece difficile nelle strade di montagna dove sono frequenti le curve. Di questa differenza si dovrebbe tener conto nella concessione del diritto di transito. Si dovrebbe poi impedire l'oscillazione dei rimorchi, che rappresenta un pericolo per la circolazione.

Sarebbe opportuno provvedere anche alla carburazione dei camion perchè essi, con l'uso della nafta, producono nubi nere che impediscono la visuale.

Ritiene che l'industria dei camion sia dannosa ai mercati delle città di provincia. Circa gli esami dei conducenti, deplora l'eccessiva larghezza con cui si concedono le patenti.

Termina raccomandando al ministro la causa del pedone, che non sempre, per età o per malattie, è in condizione di guardarsi dall'automobile. (*Applausi*).

CRESPI. La lotta tra ferrovie ed automezzi ha assunto ormai considerevolissime proporzioni in tutti i paesi. In Inghilterra tale argomento è stato oggetto di un'inchiesta, che si è chiusa con la relazione Salter e con un aumento delle tasse sugli automezzi; tuttavia il problema non è stato risolto e le cose sono rimaste più o meno come prima.

In tema di superiorità dell'automobile sulla ferrovia o viceversa, le opinioni sono discordi e si passa da un eccesso all'eccesso opposto. Nessuna delle opinioni estreme, naturalmente, è esatta. Ora non si può negare che l'automezzo sia uno strumento potentissimo di trasporto e segni un considerevole progresso. Senonchè, esaminando la questione da un lato puramente tecnico, la ferrovia appare indubbiamente superiore ed è certo che, se l'automobile l'avesse preceduta, essa avrebbe rappresentato un perfezionamento. E ciò per la semplice ragione che l'attrito fra la rotaia e la ruota d'acciaio è di gran lunga inferiore all'attrito fra un pneumatico e la migliore strada.

Questo dal lato tecnico. Ma la ferrovia non è più soltanto un mezzo commerciale di trasporto. Essa è diventata anche, e forse soprattutto, un mezzo politico, che deve funzionare anche quando non vi è convenienza economica. Ciò non accade per l'automobile, che — si

noti bene — paga la strada: ma il provento della benzina viene adoperato dallo Stato per altri usi.

L'automezzo è alle dipendenze dirette del proprietario che mette in opera tutti i mezzi per poter guadagnare. È stato calcolato che il costo medio per tonnellata nei trasporti degli automezzi sia di 17 centesimi. Ma in questo calcolo non si è tenuto conto dell'intensità del lavoro a cui si sottopongono i proprietari degli automezzi i quali riescono a fare 400 chilometri al giorno svolgendo un'attività di 14 giorni per ogni quindicina. Si arriva così ad un prezzo molto più basso di 17 centesimi per tonnellata-chilometro.

Invece le tariffe ferroviarie sono molto elevate anche quando, in alcuni casi, sembrano a buon mercato. Molto caro, ad esempio, è il trasporto delle frutta. I prezzi alti delle tariffe ferroviarie dipendono dal fatto che la ferrovia è stata sempre in regime di monopolio. Per ovviare agli inconvenienti della concorrenza automobilistica la Camera di commercio internazionale, che ha sede a Parigi, sta preparando una conferenza a cui parteciperanno non solo i rappresentanti delle ferrovie ma anche quelli dei trasporti automobilistici.

Il rimedio dovrebbe essere lo stesso in tutti i paesi. Il nostro Governo, con visione molto chiara, si è preoccupato della necessità di dare sviluppo all'automobilismo, ed ha concesso ai grandi automezzi l'esenzione dalle tasse, perchè anche da noi, come già in altri paesi, si sviluppasse questa industria.

Il ministro ha detto, nella Camera dei deputati, che agli automezzi va accordata una libertà condizionata. È giunto il momento di esporre le condizioni, anche perchè è prevedibile a breve scadenza una grave crisi nello stesso automobilismo, quando tutti vogliono dedicarsi ai trasporti con i grandi automezzi, favoriti dalle condizioni che fanno le stesse case costruttrici.

Una crisi, in qualunque categoria di cittadini si verifichi, si ripercuote sul paese; ora, fra poco, gli esercenti di autocarri si troveranno fra loro in grave lotta.

Il numero di essi va stabilito non in relazione a quello degli altri paesi, ma in relazione al nostro traffico. Gli autotreni attuali portano, secondo il regolamento, sei tonnellate sulle mo-

trici e nove sul rimorchio, ma nell'uso comune portano anche venti tonnellate e possono fare duecento viaggi all'anno. Se anche si attenessero alle 15 tonnellate regolamentari, sarebbero tremila le tonnellate annue trasportate da ogni autotreno, tre milioni da mille autotreni, e basterebbero 15 mila autotreni per far fronte a tutto il nostro traffico.

Pertanto è vantaggioso alla stessa industria automobilistica e a quella degli autocarri che siano posti dei ripari. Le provvidenze possono essere di diversa natura, ma non quelle consigliate dall'inchiesta Solmi, vale a dire un aumento esagerato di tasse. In tal modo si verrebbe ad accrescere ancora il prezzo dei trasporti, già molto cari da noi e che incidono notevolmente sulla lavorazione industriale dei prodotti. Occorre invece predisporre i miglioramenti del servizio. Le ferrovie si sono messe arditamente su questa via; esse hanno in prova, con brillanti risultati, delle automotrici, sul tipo di quelle tedesche con ruote di acciaio, che potranno rendere degli ottimi servizi.

La Francia ha introdotto il sistema delle Michelin, automotrici montate su pneumatici. Quale dei due sistemi è migliore? Col pneumatico certamente il veicolo si mette in moto e si arresta molto più rapidamente che non con le ruote di acciaio. Viceversa la ruota d'acciaio ha su quella pneumatica il vantaggio di sopportare pesi assai maggiori, e certamente i progressi della tecnica ne miglioreranno il comportamento. Gli studi che si stanno facendo potranno forse dare buoni risultati per la risoluzione dei problemi concernenti la rapida accelerazione e la rapida frenatura.

Ai progressi dell'automobile devono corrispondere i progressi della ferrovia. Non si debbono abolire i treni pesanti i quali, per la maggior sicurezza e per la possibilità di trasportare grandi masse, rispondono a necessità che l'automobilismo non può soddisfare. Ma è giusto introdurre i treni leggeri per le piccole distanze.

In materia di tariffe per il trasporto dei passeggeri il Governo ha avuto iniziative ardite ed utilissime concedendo ribassi in occasione di feste. Si tratta di una risoluzione provvisoria, perchè non è facile sovvertire tutte le tariffe. Il Paese deve essere grato al Governo

delle riduzioni concesse, le quali, se costituiscono una perdita per il bilancio ferroviario, hanno grandemente avvantaggiato il movimento turistico che in Italia segna una ripresa maggiore che in ogni altro paese. Ma ad una riforma generale delle tariffe si dovrà venire in un secondo tempo.

Nel trasporto delle merci la concorrenza dell'automobilismo si è accentuata soprattutto negli ultimi due anni.

La superiorità dell'automobile sulle ferrovie consiste nel fatto che gli automezzi prendono la merce a domicilio e la portano a destinazione. Le ferrovie hanno cercato di provvedere, sia con la creazione dell'Ente nazionale trasporti, sia con un'iniziativa da tempo sviluppata in America e soprattutto in Inghilterra: le cosiddette casse mobili ferroviarie, che presentano il vantaggio di prolungare la ferrovia fino al domicilio del destinatario e di eliminare, o per lo meno di diminuire in una misura molto notevole, le spese di imballaggio.

Si era pensato di costituire, a questo scopo, una società internazionale; ma poi si è preferita l'idea di gruppi nazionali, in cui fossero rappresentate le ferrovie, l'automobilismo e tutti gli interessati. Il ministro ha accettato senz'altro quest'idea ed ha costituito in Italia uno di questi enti nazionali. Vero è che, in Italia, il problema presenta qualche difficoltà tecnica, perchè, mentre in Inghilterra questi cassoni sono scaricati e caricati per mezzo di gru, nel continente europeo la deficienza delle gru nelle stazioni rende necessario un sistema diverso di trasbordo. Sono stati fatti esperimenti che hanno dato ottimi risultati e che permettono di iniziare il servizio quanto prima.

Per di più il ministro ha pensato che questi cassoni potevano rendere un ulteriore servizio al Paese, ed ha voluto che l'ente affrontasse anche il problema dell'esportazione ortofrutticola nazionale. A nessuno può sfuggire l'enorme importanza della cosa in un momento in cui dovunque si elevano le barriere doganali e la nostra esportazione deve fondarsi principalmente sul commercio dei nostri prodotti agricoli.

La frutta spagnola e la frutta della California, ad esempio, non regge il confronto con la frutta italiana. Bisogna dunque salvare la

nostra produzione orto-frutticola: essa può rappresentare diversi miliardi di entrata. Ma per esportare ci vogliono i mezzi, ossia occorre che queste merci siano trasportate non solo a buon mercato ma anche con sicurezza perchè sono facilmente deperibili.

Noi abbiamo costruito grandi impianti di frigoriferi, come ad esempio a Milano, a Verona, a Parma, dove confluiscono le merci prima di essere esportate. Si è pensato anche alla costruzione di vagoni frigoriferi i quali hanno fatto ottima prova: la richiesta di essi l'anno scorso è stata notevolissima e, per l'anno in corso, sono stati ordinati altri 900 vagoni frigoriferi.

Ma non ancora si è fatto tutto. I frigoriferi di Verona e di Milano hanno un grave difetto: la frutta arriva ad essi da lontano, e spesso in avanzato stato di deperimento. Per ovviare a questo inconveniente si è pensato di adoperare le casse mobili frigorifere che permettono di prendere la merce sotto la pianta e di non esporre così le frutta al pericolo del deperimento prima che giungano ai grandi frigoriferi. Con questo metodo si ha inoltre il vantaggio di poter cogliere le frutta quando sono mature, mentre, per ovviare al pericolo del deperimento, esse per lo più vengono colte ancora acerbe.

Le casse mobili così spedite giungono sul mercato e permettono che la merce rimanga cinque o sei giorni nel loro interno senza deperimento. Ora, grazie alla volontà del ministro delle comunicazioni, questa nuova attrezzatura è in preparazione e l'oratore confida che nel prossimo mese di luglio se ne possa vedere la prima applicazione per la spedizione delle pesche della Liguria. Le casse, arrivate a destinazione, vanno direttamente sui mercati e, se la merce non trova facile esito, può esservi trattenuta per altri cinque o sei giorni con un semplice rifornimento di ghiaccio.

Concludendo, si augura che, in fatto di concorrenza tra automobili e ferrovie, si segua la norma della libertà condizionata riaffermata dal ministro, e la si segua cercando accordi anzichè contrasti. In regime fascista, con le buone maniere, si può raggiungere un accordo fra i conducenti degli automezzi, e tale accordo avrà per tutti benefici risultati. Occorre poi trovare

dei buoni mercati e dare maggior sviluppo alle esportazioni per permettere alle nostre industrie, anche alla ortofrutticola, di battere la concorrenza estera. (*Applausi e congratulazioni*).

PUJA. Ricorda che da molti anni si parla della sistemazione della grande arteria ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria. Si tratta di una linea lunga circa 400 chilometri la quale, per le sue condizioni di armamento, non permette grandi velocità. Malgrado gli sforzi dell'amministrazione ferroviaria, non si sono potuti ottenere che limitati vantaggi di orario.

Questa linea è la più breve per le comunicazioni delle colonie, e dell'Italia meridionale col continente e con i paesi esteri e dal 1887, anno in cui fu aperta al pubblico esercizio, poco o nulla è stato fatto per essa.

Il problema è grave e degno di considerazione; le soluzioni che si propongono sono tre: costruire una nuova linea che unisca il salernitano a Reggio Calabria. Sarebbe questa una soluzione molto vantaggiosa e che ci assicurerebbe anche in caso di guerra da possibili incursioni nemiche.

Si potrebbe poi costruire il doppio binario e finalmente provvedere all'elettrificazione della linea. I bacini silani, fonti inesauribili d'energia elettrica, sono molto costati allo Stato.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. L'elettrificazione è stata già decisa.

PUJIA. Attende che il ministro delle comunicazioni dica quale ritiene che sia la migliore tra le tre soluzioni prospettate. Le sue parole hanno molta autorità su quelle forti popolazioni che sanno lavorare e tacere aspettando. (*Applausi*).

PITACCO. Si associa alle lodi tributate dalla Commissione di finanza al bilancio delle comunicazioni per i grandi progressi del nostro servizio ferroviario. Rileva i vantaggi conseguiti con l'aver aumentato di numero e di potenza le ferrovie elettriche.

Nota con rincrescimento che le riduzioni accordate per la visita della capitale e di altre città alle coppie di sposi non siano state concesse anche per Trieste, la quale merita la maggior considerazione per le sue numerose attrattive turistiche. Si duole che le riduzioni

concesse in occasione dell'anno santo per Roma e per altre città nelle quali sono conservate reliquie sacre, non siano state estese a Grado la quale possiede venerabili reliquie della Santa Croce.

Trieste la quale ha tanti meriti per la sua devozione verso l'Italia, (*Applausi*) è ingiustamente esclusa dal movimento delle carovane di forestieri che giungono dall'estero in treno per visitare i maggiori centri turistici italiani. Oltre alle ragioni sentimentali, esistono anche ragioni politiche per cui non dovrebbe essere tolta alle popolazioni danubiane la possibilità di visitare Trieste.

Anche nelle recenti innovazioni di orario, gli interessi di Trieste non sono stati abbastanza considerati, sicchè i principali treni internazionali non toccano la città. Inoltre le comunicazioni celeri Trieste-Roma potrebbero essere abbreviate diminuendo la sosta a Venezia. Ciò rappresenta un grave danno per Trieste, che ha bisogno di essere direttamente e celermente congiunta con Roma. Si deve riconoscere che, con i nuovi treni celeri, si è notevolmente abbreviato il percorso Trieste-Milano, ma è da deplorare che manchino vetture dirette fra Trieste e l'Alto Adige.

Particolare attenzione merita la linea destinata a congiungere Trieste con l'Europa centrale. Essa aveva prima della guerra una enorme importanza turistica. Oggi invece, soprattutto per l'ostruzionismo della Jugoslavia, l'affluenza turistica è venuta quasi completamente a cessare. Occorre quindi provvedere, e potrebbe essere opportuno proseguire il tronco ferroviario dell'Alto Isonzo fino a Tarvisio. Anche la stazione di Piedicolle ha bisogno di essere convenientemente attrezzata. È da rilevare inoltre il congestionamento della Pontebana da Udine a Tarvisio. Pure essendo allo studio l'istituzione della trazione elettrica, occorrono per ora più rapidi provvedimenti. Vi sarebbe anche bisogno di una vettura diretta tra Trieste e Tarvisio.

Termina ringraziando il Capo del Governo e il ministro della riduzione del 70 per cento concessa per il giugno triestino. (*Applausi*).

PUJIA. Fa notare che l'elettrificazione della linea Battipaglia-Reggio Calabria, annunciata dal ministro nel suo discorso alla Camera dei

Deputati, non potrà avvenire se non in un periodo di almeno 15 anni.

PRESIDENTE. Rinvia a domani il seguito della discussione.

Annuncio di risposta scritta.

PRESIDENTE. Comunica che i ministri delle finanze e dei lavori pubblici hanno trasmesso la risposta scritta all'interrogazione del senatore Farina.

Presentazione di relazioni.

Sono presentate le seguenti relazioni:

MANGO. Conti consuntivi degli archivi notarili (1661).

BERIO. Dichiarazione dei redditi di categoria C-2 (1646);

Denunce dei dipendenti di aziende private agli effetti dell'imposta complementare (1602).

MAZZUCCO. Reclutamento straordinario di ufficiali nel ruolo servizi nell'arma aeronautica (1611).

CONCINI. Documenti contabili della Cassa depositi e prestiti (1612).

SITTA. Stato di previsione del ministero delle finanze (1664).

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. (*I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti*).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abisso, Acton, Albricci, Ancona, Antona Traversi, Arlotta, Asinari di Bernezzo.

Bazan, Bensa, Berio, Bevione, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bollati, Bongiovanni, Bonin Longare, Borsarelli, Brugi, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Calisse, Canevari, Casanuova, Casertano, Cassis, Castelli, Cattaneo, Caviglia, Cellesia, Cesareo, Chimenti, Cippico, Ciraolo, Cirme-

ni, Colonna, Concini, Corbino, Credaro, Cremonesi, Crespi, Crispolti, Crispo Moncada.

Dallolio Alfredo, De Bono, De Martino, De Michelis, De Vecchi di Val Cismon, De Vito, Di Donato, Di Frassineto, Di Robilant, Di Terranova, Di Vico, Durante.

Einaudi.

Fabri, Facchinetti, Faggella, Falcioni, Fara, Fedele, Ferrari.

Gallenga, Garofalo, Gasparini, Giordano, Gonzaga, Grazioli, Gualtieri.

Imperiali.

Joele.

Lagasi, Lago, Lanza Di Scalea, Lissia, Longhi, Luciolli.

Mambretti, Manfroni, Mango, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Marozzi, Mattioli Pasqualini, Mazzoccolo, Mazzoni, Mazzucco, Menozzi, Millosevich, Montresor, Mori, Morrone, Mosca, Mosconi.

Nicastro, Niccolini Eugenio, Nomis di Cossilla, Nuvoloni.

Pascale, Pelli Fabroni, Perla, Pestalozza, Petrillo, Porro, Pujia.

Quartieri.

Raimondi, Rava, Reggio, Ricci Corrado, Ricci Federico, Rolandi Ricci, Romeo, Romeo delle Torrazze, Rota Giuseppe.

Sailer, Salata, Salvago Raggi, Sandrini, Sanjust, San Martino, Santoro, Sarrocchi, Scaduto, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Sechi, Segrè Sartorio, Silj, Simonetta, Sirianni, Sitta, Solari, Spirito, Supino.

Thaon di Revel, Tolomei, Tomasi della Torretta, Torlonia, Torre, Tosti di Valminuta, Treccani.

Vaccari, Varisco, Venino, Venzi, Vicini Marco Arturo, Vigliani, Visocchi, Volpi.

Zippel, Zoppi, Zupelli.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclama il risultato della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 febbraio 1933, n. 187, col quale viene aumentato il limite d'impegno stabilito con

l'articolo 3 della legge 24 marzo 1932, n. 316, per annualità relative ad opere in concessione, nonchè per contributi e sovvenzioni previste da leggi speciali (1592):

Vot. 157 — Fav. 147 — Contr. 10

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 188, concernente modificazione del regime doganale della farina di manioca destinata all'alimentazione del bestiame (1596):

Vot. 157 — Fav. 150 — Contr. 7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 febbraio 1933, n. 131, riflettente aggiunte alla tariffa speciale dei dazi doganali da applicare alle merci di origine o provenienza dalle Colonie italiane (1599):

Vot. 157 — Fav. 150 — Contr. 7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1933, n. 176, che modifica il Regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1680, concernente la facoltà al Governo di stabilire modalità per l'importazione di merci da alcuni Paesi (1600):

Vot. 157 — Fav. 150 — Contr. 7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 254, concernente variazioni allo stato di previsione dell'entrata, a quelli della spesa di diversi Ministeri, nonchè ai bilanci di alcune Aziende autonome per l'esercizio finanziario 1932-33, ed altri provvedimenti di carattere finanziario; e convalidazione dei decreti Reali 7 e 23 marzo 1933, nn. 252 e 254, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (1615):

Vot. 157 — Fav. 149 — Contr. 8

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 189, che impone un diritto di licenza sui permessi d'importazione per le merci originarie da paesi che sottopongono ad analogo tributo le concessioni d'importazione dei prodotti italiani (1616):

Vot. 157 — Fav. 150 — Contr. 7

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 gennaio 1933, n. 7, recante modificazioni alla tassa di vendita sui residui della distillazione degli oli minerali destinati alla combustione (1620):

Vot. 157 — Fav. 153 — Contr. 4

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1606):

Vot. 157 — Fav. 147 — Contr. 10

Il Senato approva.

La seduta è sciolta (ore 20,5).

ORDINE DEL GIORNO DEGLI UFFICI

Martedì 30 maggio 1933

ALLE ORE 15

Esame dei seguenti disegni di legge:

Modificazione al 1° comma dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 19 dicembre 1927, numero 2317, relativo al Capo di Stato Maggiore della Regia marina (1604);

Approvazione degli Accordi in materia di circolazione stradale, stipulati tra l'Italia ed altri Stati, in Ginevra, il 28-30 marzo 1931 (1608);

Riordinamento dei servizi amministrativi dei Regi istituti d'istruzione superiore (1609);

Espropriazione dei fabbricati soprastanti gli avanzi del Teatro Romano di Benevento (1610);

Varianti al testo unico delle leggi sull'ordinamento del Corpo Reale Equipaggi Marittimi e sullo stato giuridico dei sottufficiali della Regia marina, approvato con Regio decreto 18 giugno 1931, n. 914 (1624);

Espropriazione, restauro e sistemazione della Casa ove nacque il Comandante Gabriele d'Annunzio, Principe di Montenevoso, ed ove morì la madre di Lui (1625);

Completamento dell'Acquedotto di Paola a cura e carico dello Stato (Somma da stanziare lire 2.000.000) (1626);

Autorizzazione della spesa di lire 825.000 per i lavori occorrenti a garantire la stabilità del nuovo grande magazzino, sito sulla banchina « Palazzo » della stazione marittima di Venezia (1627);

Estensione alle espropriazioni per i suoli destinati all'Ospedale Policlinico « Benito Mussolini » in Bari, degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 (serie 3^a), per il risanamento di Napoli (1628);

Disposizioni per la disciplina del servizio di segreteria nelle Podesterie di Rodi e di Coe (Isole dell'Egeo) (1630);

Norme integrative delle disposizioni sul servizio di investigazione politica (1631);

Contributo dello Stato per il funzionamento dell'Istituto di studi romani in Roma (1632);

Revisione delle sentenze emesse dai Tribunali speciali della Tripolitania e Cirenaica (1634);

Norme per le promozioni nella magistratura (1635);

Ricostituzione del comune di Bottidda (Sassari) (1637);

Legge organica per l'Eritrea e la Somalia (1638);

Approvazione del piano generale di massima regolatore edilizio e di ampliamento della città di Foggia, e del regolamento tecnico per la sua attuazione (1639);

Finanziamento delle opere occorrenti per il completamento dell'Autocamionale Genova-Serravalle Scivria, nonchè per la sistemazione delle strade statali ivi affluenti (1640);

Ampliamento dell'organico della Milizia nazionale della strada (1641);

Costituzione dell'Ente Radiorurale (1662);
Norme per la disciplina della professione di maestro di canto (1665);

Rettifica del confine fra i comuni di Galeata e di Civitella di Romagna (Forlì) (1666);

Conferimento al Governo del Re di speciali poteri per la emanazione del nuovo Testo Unico delle leggi sanitarie (1667);

Norme per la repressione della propaganda illecita per lo smercio delle specialità medicinali (1668);

Coordinamento e integrazione delle norme dirette a diminuire le cause della malaria (1669);

Disciplina della vendita delle paste alimentari (1670);

Disciplina della costruzione e vendita di pianoforti e di altri strumenti a tastiera (1671).

ORDINE DEL GIORNO

Martedì 30 maggio 1933

ALLE ORE 16

(SEDUTA PUBBLICA)

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Consolidamento del contributo a favore dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze (1598);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 5 gennaio 1933, n. 133, che proroga una norma transitoria circa la formazione dei Consigli di disciplina per gli ufficiali della Regia aeronautica (1593);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 135, che reca disposizioni relative al reclutamento degli ufficiali della Regia guardia di finanza ed all'avanzamento dei sottufficiali e dei militari di truppa appartenenti al Corpo medesimo (1594);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 203, concernente provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica (1595);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 9 gennaio 1933, n. 155, relativo all'impianto ed esercizio di pubblici servizi automobilistici nella provincia di Zara (1597);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 202, concernente modificazioni al sistema di riscossione della tassa radiofonica sulle valvole termoioniche (1601);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 332, concernente agevolazioni tributarie per gli acquisti di beni immobili effettuati da Istituti di credito (1613);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, concernente elevazione dei limiti di età per l'ammissione agli impieghi (1617);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 280, concernente la ulteriore proroga del Regio decreto-legge 26 febbraio 1924, n. 346, riguardante agevolanze fiscali in favore dell'industria estrattiva carbonifera dell'Istria (1618);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 262, contenente norme relative alle Commissioni Reali degli avvocati ed a quelle dei procuratori (1619);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 aprile 1933, n. 266, concernente conferimento di pieni poteri al Commissario straordinario dell'Istituto nazionale L. U. C. E. (1621);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 16 marzo 1933, n. 344, contenente disposizioni relative all'ingresso ai monumenti, alle gallerie e agli scavi d'antichità dello Stato (1623);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 aprile 1933, n. 346, concernente nuove concessioni in materia di importazioni ed esportazioni temporanee (1643).

II. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1605).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1607);

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934 (1636).

Comunicazioni della Segreteria.

NOMINA DI RELATORI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 291, concernente la disciplina dei rapporti fra l'Opera nazionale per i combattenti ed il Ministero dell'agricoltura e delle foreste (1629); *relatore* GUALTIERI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 11, recante nuovi provvedimenti in materia di terremoti (1633); *relatore* PIRONTI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 20 marzo 1933, n. 283, riguardante il condono delle penalità comminate dal Regio decreto 17 settembre 1931, n. 1608, per le denunce dei dipendenti di aziende private agli effetti della imposta complementare (1602); *relatore* BERIO.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 gennaio 1933, n. 18, concernente provvedimenti per le dichiarazioni dei redditi di categorie C-2 da parte degli enti, società e privati (1646); *relatore* BERIO.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 aprile 1933, n. 366, concernente l'autorizzazione a sistemare alcune questioni pendenti fra il Tesoro dello Stato e l'Istituto di emissione (1647); *relatore* CONCINI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 264, concernente l'unificazione degli Istituti per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni degli operai sul lavoro (1648); *relatore* CONCINI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 marzo 1933, n. 313, riguardante la chiusura delle operazioni per la sistemazione finan-

ziaria dell'industria marmifera carrarese (1649); *relatore* MILLOSEVICH.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 aprile 1933, n. 392, concernente la revisione della Convenzione 3 ottobre 1923, approvata con Regio decreto 15 ottobre 1923, n. 2366, per la concessione di esercizio della miniera di zinco e di piombo di Raibl, in comune di Tarvisio, provincia di Udine (1650); *relatore* MILLOSEVICH.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 aprile 1933, n. 381, concernente la disciplina della produzione e vendita dei formaggi pecorino e vacchino, del burro e dei suoi succedanei (1651); *relatore* FALCIONI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 357, recante provvedimenti a favore dei produttori di bozzoli per la campagna bacologica 1933 (1652); *relatore* GASPARINI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 marzo 1933, n. 367, che concede agevolazioni per l'anticipata estinzione con abbuono dei prestiti cerealicoli ratizzati nelle provincie pugliesi e lucane (1653); *relatore* CELESIA.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 aprile 1933, n. 407, concernente disposizioni complementari per i concorsi banditi prima dell'entrata in vigore del Regio decreto-legge 23 marzo 1933, n. 227, che eleva i limiti

di età per l'ammissione agli impieghi (1654); *relatore* CELESIA.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 11 maggio 1933, n. 431, che apporta modifiche alla legge 23 giugno 1927, n. 1018, sul reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica (1655); *relatore* GUALTIERI.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 gennaio 1933, n. 59, che modifica il Regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2574, riguardante la costituzione dell'Istituto nazionale di previdenza e di credito delle comunicazioni (1656); *relatore* MANFRONI.

CONVOCAZIONI PER DOMANI.

L'Ufficio Centrale per l'esame del seguente disegno di legge:

Subito dopo la seduta. — Contratti assicurazione vita con società germaniche (1292). - Nell'Ufficio II.

Subito dopo la seduta. — La Commissione per il Regolamento. — Nella Sala della Presidenza.

Licenziato per la stampa alle ore 21.45

13 / 1839

31

29 MAG 1933 Anno XI

Nella seduta pubblica di oggi ho partecipato al Senato la dolorosa notizia della perdita del compianto collega avv. Angelo PAVIA.

Trasmetto copia del resoconto che contiene la commemorazione e adempio, in pari tempo, il mandato di esprimere alla Famiglia le vivissime condoglianze del Senato.

A queste unisco l'espressione del mio rinnovato cordoglio.

IL PRESIDENTE

firmato: FEDERZONI

Spettabile Famiglia

P A V I A

-ROMA-

Via G. Paisiello, 39

ANGELO PAVIA

nato a Venezia il 23 febbraio 1858
nominato Senatore il 3 ottobre 1920
morto in Roma il 26 maggio 1933.XI

Laureato in giurisprudenza, da giovane esercitò, con vera passione, la professione dell'avvocato, affermandosi come valente penalista. Più tardi, sempre a Milano, che fu la sua abituale residenza, passò alla pratica civile e commerciale, fino a quando la politica non assorbì completamente la sua attività.

Consigliere comunale e provinciale di Varese, si portò candidato al Parlamento nel 1893, a Soresina, e da quell'epoca (18^a Legislatura) fino alla 23^a Legislatura, fu ininterrottamente il rappresentante di quel Collegio. Per la 24^a Legislatura fu eletto per il Collegio di Varese.

Due volte fece parte del Governo come Sottosegretario di Stato per il Tesoro; nel Gabinetto Luzzatti e nel quarto Gabinetto Giolitti.

Fu Commissario italiano all'Esposizione internazionale di Saint-Louis; presiedette a Marienwerder - nel 1920 - la Commissione di armistizio, assolse molti altri ed importanti incarichi pubblici.

La sua attività parlamentare, più alla Camera che al Senato, fu assai notevole.

~~Pavia~~
V.X.

Milano 31
Maggio 1933

XXI

l'eccezza
mi, per questo ringraziarho,
anche a nome di mia madre
e dei miei fratelli, per le
alte e significative parole
di cordoglio e per la viva
parte presa al vostro grande

tutto.

Poi tutta l' espressione
 della nostra riconoscenza.

Mi creda
 M. M. P. P. P.

SENATO DEL REGNO

STATO DELLE ONORIFICENZE

dell'Onorevole Senatore PAVIA avv. Angelo

| GRADO | ORDINE MAURIZIANO | | | ORDINE CORONA D'ITALIA | | | NOTE |
|-------------------------------|-------------------|---------|------|------------------------|----------|------|---------|
| | Data | | | Data | | | |
| Cavaliere. | | | | | | | |
| Cavaliere Ufficiale | | | | | | | |
| Commendatore. | 11 | gennaio | 1905 | 16 | dicembre | 1904 | M. P. |
| Grande Ufficiale | 15 | gennaio | 1907 | 24 | maggio | 1905 | M. P. |
| Gran Cordone. | | | | 19 | giugno | 1913 | - M. P. |

Altri Ordini Cavallereschi:

N. 1814 matricola

N. 1749 elenco storico ³⁶

Bavia Angelo

Paternità Arnoldo

Data di nascita 23 febbraio 1858

Luogo di nascita Venezia

Nomina 3 ottobre 1920 Categ. 3^a

Convalidazione 9 dicembre 1920

Giuramento 10 dicembre 1920

Professione avvocato

Titoli accademici, nobiliari, ecc. laurea in giurisprudenza

Osservazioni

Morto a Roma il

26 maggio 1933. XI

Cariche ricoperte

Legisl. 18^aa 24^a

Dal 1° aprile 1910

al 21 marzo 1914

Deputato

Sottosegretario per il Tesoro

Onorevole

Pavia

38

Car. G. C.

Avv. Angelo

Senatore del Regno

Nominato con R. D. *3 Ottobre 1920*

per la Categoria *3^a*

Prestò giuramento il *10 Dicembre 1920*

Nato il *23 Febbraio 1858*

in *Venezia*

Provincia di *Venezia*

Residente in *Milano*

Provincia di *Milano*

Onorevole...

Parvia

39

Can. G. C. Avv. Angelo

Senatore del Regno

Nominato con R. D. 3 Ottobre 1920

per la Categoria 3^a

Prestò giuramento il 10 Dicembre 1920

Nato il 23 Febbraio 1858

in Venezia

Provincia di Venezia

Residente in Roma - Milano

Provincia di Roma - Milano

Onorevole

Parvia

40

Gr. C. A. S. S. Angelo

Senatore del Regno

Nominato con R. D. 3 Ottobre 1920

per la Categoria 3^a

Prestò giuramento il 10 Dicembre 1920

Nato il 23 Febbraio 1858

in Venezia

Provincia di Venezia

Residente in Roma - Milano

Provincia di Roma - Milano