

in esse accampate possa la Commissione avere non ispregevole norma per le sue conclusioni.

PRESIDENTE. Saranno trasmesse a quella Commissione.

L'onorevole Minervini ha espresso il desiderio che prima d'ogni altra cosa si permetta al deputato Catucci di svolgere la sua proposta di legge, avvertendo che il deputato Valerio sarebbe disposto a cedere il turno; ma io fo osservare agli onorevoli Catucci e Minervini che non è ancor giunto il ministro guardasigilli. Invece essendo presente il signor ministro dei lavori pubblici, per guadagnar tempo si potrebbe incominciare dall'interpellanza dell'onorevole Valerio.

CATUCCI. Mi pare che non sia necessaria la presenza dei ministri per lo svolgimento d'una proposta.

PRESIDENTE. Non si può negare che la presenza del ministro è necessaria, poichè senza il contraddittorio di esso, e del proponente la Camera non può formarsi un concetto completo della quistione.

PRESENTAZIONE DI DUE PROGETTI E DI UNA RELAZIONE.

CHIAVES, ministro per l'interno. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge già adottato dal Senato, riguardante la soppressione delle sottoprefetture ed altre disposizioni nell'ordine amministrativo. (V. Stampato n° 82)

PRESIDENTE. Si dà atto all'onorevole ministro dell'interno della presentazione di questo progetto di legge, che sarà immediatamente inviato alla stampa.

Invito l'onorevole Capone a presentare una relazione.

CAPONE, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione intorno il progetto di legge portante disposizioni sulla servitù di pascolo e legnatico nell'ex-principato di Piombino. (V. Stampato n° 46-A)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Annunzio alla Camera che l'onorevole Cancellieri ha presentato un progetto di legge, che sarà inviato agli uffici perchè ne autorizzino, se credono, la lettura.

INTERPELLANZA DEL DEPUTATO VALERIO INTORNO ALLE SOCIETÀ FERROVIARIE DELL'ALTA ITALIA E MERIDIONALI.

PRESIDENTE. L'onorevole Valerio ha facoltà di parlare per fare la sua interpellanza.

VALERIO. La Camera conosce la legge del 14 maggio 1865, che corre sotto il titolo di *Riordinamento delle reti delle strade ferrate*. Fa parte di questa legge, fra le altre, una convenzione per cui lo Stato cedette alla società dell'Alta Italia le strade ferrate che già appartenevano allo Stato, e che più specialmente sono nelle antiche provincie subalpine. Dico più specialmente, perchè una parte di esse si spinge sino a Piacenza.

Il prezzo di quella cessione era indicato nella somma di 200 milioni, che si dovevano pagare a rate di 25 milioni caduna.

All'articolo 2 di quella convenzione del 30 giugno 1864, che fu la prima stipulata dall'in allora ministro Menabrea, che appartenne all'amministrazione che precedette la presente, si diceva che questi pagamenti si dovevano fare in rate di 25 milioni caduna semestralmente, senza interessi, di cui la prima all'*atto della consegna*.

Quando alla precedente amministrazione successe quella del generale La Marmora, si venne ad una riforma di questa convenzione, riforma che non l'ha per verun riguardo migliorata, anzi l'ha per molti lati aggravata. Si scrisse allora in un'addizionale convenzione del 2 febbraio 1865, invece delle parole: *all'atto della consegna*, si scrisse la data precisa: *al 5 maggio 1865*.

Questa variazione era portata e dal Governo e dalla Commissione come un grande miglioramento, come un corrispettivo di altri gravami che nella stessa convenzione suppletiva si erano fatti alla precedente convenzione.

Diffatti secondo i termini della precedente stipulazione, il pagamento doveva farsi all'atto della consegna, cioè nell'istessa epoca in cui cominciavano a decorrere a favore della società predetta delle strade ferrate i prodotti delle medesime. Ma dacchè coll'articolo predetto si fissava che questo pagamento dovesse farsi il 5 maggio 1865, mentre la discussione procedeva (come sa benissimo la Camera, non si chiuse che sul finire d'aprile) si disse e dalla Commissione e dal Ministero: vedete che qui c'è un pagamento anticipato, imperocchè l'atto della consegna non potrà essere che abbastanza tempo ritardato.

Fu adunque con qualche sorpresa che verso il principio del giugno 1865 io lessi sopra i giornali come il pagamento di questi 25 milioni, non il 5 di maggio 1865 fosse stato eseguito, ma sibbene il primo di giugno. Sono 25 giorni solamente, mi dirà qualcuno; ma sono 25 giorni per 25 milioni, e a questi chiari di luna, al prezzo attuale del danaro, ciò fa un 150 mila lire all'incirca. Ma v'è più, o signori, v'è un'altra considerazione; bisogna ricordarsi che la convenzione parla di 8 rate semestrali di 25 milioni caduna; se queste 8 rate semestrali fossero rimandate tutte di 25 giorni caduna sarebbero ripetute 8 volte le *cencinquanta migliaia di lire*, e ci darebbero 12 centinaia di migliaia di lire.

Io non lo voleva credere: ma non andò molto che siccome io mi occupo sempre (ed è debito mio) dell'andamento di tutte queste cose che toccano all'industria ferroviaria, mi venne tra le mani la relazione del Consiglio di amministrazione fatta all'assemblea generale ordinaria e straordinaria del 16 maggio 1865, presieduta dal signor barone di Rothschild; e vi ho trovato che rendendo conto agli azionisti delle sue strade