

dono gli impiegati delle amministrazioni della guerra e della marina, in modo che vi sia una stessa misura, una stessa stregua per tutti quanti.

A questa dichiarazione il mio collega Pissavini si è dichiarato soddisfatto, ed aspettò di vedere attuata la parola dell'onorevole ministro. Ma invece ieri ho veduto, ed altri l'avranno pure veduto, che le trattative finora non hanno approdato; che delle difficoltà siene insorte, giusta l'annuncio dato da vari giornali accreditati della capitale, perchè le società delle ferrovie italiane domandano, come compenso al Ministero, che gl'impiegati delle stesse società siano assimilati agl'impiegati dello Stato, per quanto riflette l'imposta sulla ricchezza mobile. Io non entrerò in questi misteri, nè desidero di saperli, nemmeno che il ministro li sveli alla Camera; chieggo solo che il ministro dica se queste trattative che fino dal 14 maggio scorso egli diceva già iniziate, siano finalmente state ultimate o no; e se intenda di concludere quest'accordo a favore di tutti gli impiegati civili e di ruolo delle amministrazioni dello Stato, compresi gli impiegati del Parlamento, del Ministero, della Casa del Re, degli addetti all'ordine giudiziario, insomma a favore di quelli che sono considerati impiegati civili assimilati, e ritenuti tali, onde non vi sia più diversità di trattamento, fra i medesimi, non essendovi più ragione di sorta, perchè per gli impiegati dei Ministeri della guerra e della marina vi abbia ad essere una riduzione che non è concessa agli impiegati degli altri Ministeri e dei due rami del Parlamento.

La mia domanda è semplice, e per questo appunto spero che il ministro vorrà darmi una brevissima risposta.

PRESIDENTE. Perchè la Camera comprenda il sistema col quale si deve procedere nella discussione generale, nella quale parmi si sia già alquanto divagato, faccio osservare che coloro i quali hanno da parlare sulle ferrovie possono aver la parola i primi; poscia verranno coloro che sono iscritti sulla discussione generale relativamente a scopi speciali, e in ultimo, il ministro dei lavori pubblici risponderà a tutti.

Pertanto pregherei gli onorevoli oratori che intendono di parlare sulle ferrovie, ne vogliano discorrere nella discussione generale, onde nei capitoli, non si abbia più a trattare che degli stanziamenti speciali.

Seguendo questo sistema, darò la parola all'onorevole Larussa.

LARUSSA. incomincio dal dichiarare che ho chiesto la parola, non con l'intendimento di profittare della propizia occasione presentata dalla discussione del bilancio dei lavori pubblici, per fare il discorso elettorale, a cui alludeva or ora l'onorevole collega Ercole coi suoi detti.

La parola si è oggi da me domandata per rivolgere soltanto una preghiera all'onorevole signor ministro ed alla Commissione prima di discendersi alla disamina

delle singole parti del bilancio stesso, e mi limiterò ad accennarla e non svolgerla, per quanto ne sentissi il bisogno, amando mantenermi strettamente alle prescrizioni del nostro onorevolissimo presidente.

È noto alla Camera che, nella bassa Italia, venne con entusiasmo festeggiata la promulgazione della legge 28 agosto 1870, e che sono tuttora ricordati con compiacimento i nomi di quei deputati che si fecero sostenitori di essa nell'Aula del palazzo della Signoria.

La detta legge determinò, fra l'altro, il compimento della strada ferrata Calabro-Sicula, o, per meglio dire, la sua costruzione, imperocchè non indifferente il numero delle provincie napoletane e siciliane, ove nulla trovasi praticato, malgrado le provincie avute fin dal 1860, e gli incessanti reclami delle popolazioni.

Per effetto della legge medesima il bilancio dello Stato subiva l'aggravio di 10 milioni nel 1870, e poscia di 20 milioni all'anno a fare tempo dal 1871 al 1874.

E, avendo di sopra menzionato un saggio ed equo provvedimento legislativo, che porterà positivo miglioramento alle condizioni morali e materiali di talune località, non dimentico di qui ricordare l'altro contenuto nella legge del 27 giugno 1869, relativo alle strade nazionali e provinciali nelle provincie meridionali, occorrendomi in proposito di interessare l'onorevole ministro per quelle della media Calabria, se la posizione attuale della Camera me lo consentirà.

È pure da sapersi che gli abitanti delle provincie prive del beneficio della viabilità, o con proporzioni modeste, non poco gioirono nel vedere di bel nuovo confidato il portafoglio dei lavori pubblici al chiarissimo senatore Devincenzi, il quale, coi suoi dotti scritti e con la sua perseveranza nella trattazione delle pratiche delle opere pubbliche, fa ritenere per fermo non lontano il giorno in cui il fischio della locomotiva si udirà dappertutto.

Stando così le cose, non debbo nascondervi che mi ha prodotto dolorosa impressione la lettura della relazione della Commissione sul bilancio in esame, proponendosi di limitarsi il collocamento definitivo delle somme pei lavori ferroviari calabro-siculi a 28 milioni, invece dei 35 milioni proposti dal Ministero, nonchè perfino una riduzione nella partita colla denominazione *Costruzione e sistemazione della rete stradale delle provincie napoletane*.

Ed in ordine alle strade ferrate la Commissione, per sostenere il suo assunto, mette in fatto di non essere possibile che si erogasse nell'esercizio corrente la intera somma, dacchè fino al 31 dicembre 1871 si eseguirono opere e provviste per circa cinque milioni e mezzo, e nel primo quadrimestre di quest'anno per soli quattro milioni e mezzo, da aversi disponibili con la proposta ministeriale 31 milioni.

Ricordo che, nella relazione del bilancio di prima previsione, l'onorevole Commissione si fece pure pro-