

dini del giorno. Quello che si perde da un lato, si guadagna da un altro.

Voci. La chiusura!

Presidente. Ma dal momento che la Camera chiede la chiusura, io sono obbligato di metterla a partito. Chi approva la chiusura è pregato di alzarsi.

(Si fa la prova).

Voci. La controprova.

Presidente. Seggano. Si farà la controprova.

La prova e la controprova essendo dubbie, rinoveremo la votazione.

Coloro i quali approvano la chiusura della discussione generale sono pregati di alzarsi.

(Si fa la prova e controprova — La Camera delibera di non chiudere la discussione generale).

L'onorevole Baccarini, ha facoltà di parlare per fatto personale.

Baccarini. Siccome io sono iscritto a parlare intorno all'articolo primo della legge ed il mio fatto personale è di pochissima importanza, così io mi riservo di parlare in quella occasione.

Presidente. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Di Blasio Scipione: è presente?

(Non è presente).

L'onorevole Bianchi è presente?

Bianchi. Rinunzio a parlare. *(Bravo! Bene!).*

Presidente. L'onorevole Del Balzo ha facoltà di parlare.

Voci. Rinunzia, rinunzia.

Del Balzo. Onorevoli colleghi! Raramente soglio annoiare la Camera, ed in questa occasione parlo per lo stretto adempimento d'un dovere ed invoco la vostra benevolenza per pochissimi istanti.

È certamente incresecevole che l'arruffatissimo problema delle ferrovie sia venuto in discussione in questo momento, quando per gli avversi ardori la Camera è impaziente e non può discutere con quella calma che la gravità dell'argomento richiederebbe. Ma cosa fatta capo ha. La brillante relazione dell'onorevole De Zerbi è un documento di capitale importanza; ha avuto il gran merito di porre le carte in tavola; essa fece la vivisezione del problema ferroviario. L'evidenza palmare delle cifre che registra, e delle considerazioni con le quali le illustra, ha reso il gran servizio al paese di far riconoscere da tutte le parti della Camera che una sperequazione esiste a danno delle regioni poste al sud del Lazio, e per la cifra non disprezzabile di 200 milioni che avrebbero dovuto spendersi nel mezzogiorno d'Italia e che invece lo furono nel nord e nel centro.

Le leggi del 1879-81-82 furono eseguite senza

equità e furono danneggiati così grandi interessi. Trattasi di fatti che non si possono contestare. Non è più questione d'evocare lo spettro del regionalismo, ma di applicare la giustizia distributiva. L'onorevole De Zerbi chiamò la linea Eboli-Reggio la Cenerentola delle linee; ed io dovrò chiamare la provincia di Avellino la Cenerentola delle provincie in materia ferroviaria. Se la sperequazione è grave tra regione e regione, diventa enorme quando si ravvisa tra provincie e provincie della stessa regione. Quella provincia è quasi sprovvista di comunicazioni ferroviarie ed attende da lunghissimi anni indarno l'esecuzione delle leggi sulle ferrovie.

Debbo qui rivolgere un sincero ringraziamento al relatore, che a pagina 9 della sua relazione scrisse: " e delle ferrovie Ofantine, che attingono la loro origine alle leggi del 24 agosto 1870, dopo otto anni della legge del 1879, non è in appalto neppure un chilometro dei 300 che dovrebbero costituirle. "

Io non starò a rifare qui la storia di queste ferrovie, che hanno la loro origine fin dalle leggi del 1865 e 1870, nè per quale fitta rete d'incidenti politici e parlamentari esse furono costrette a passare. Desisto dall'acerbezza dei sentimenti, che pur vorrebbero scattare. Non intendo far recriminazioni su d'un passato doloroso. Dirò solo che trattasi d'una questione della più evidente e palmare giustizia. Le popolazioni irpine e lucane furono poste fin qui a durissima prova. In nome dunque di questa giustizia distributiva manteniamo l'esecuzione delle leggi, perchè ogni altro indugio, bisogna confessarlo lealmente, non sarebbe più onesto, e sarebbe semplicemente incomportabile.

Le linee ofantine, iscritte nella tabella C annessa alla legge del 1879 sono: 1° la Ponte S. Venere-Avellino; 2° la Ponte S. Venere-Potenza; 3° Ponte S. Venere-Gioia, e rappresentano il gran concetto di rifare da Avellino a Gioia lungo l'Ofanto e le Murge, il piano stradale dell'Appia Antica da Benevento a Taranto e di stabilire una comunicazione diretta da Foggia a Potenza, come riconobbe l'egregio relatore quando a pagina 7 della relazione scrive che la nuova linea di complemento Avellino Gioia, rifarà il piano stradale dell'Appia Antica. Queste linee rappresentano inoltre il raccordamento della linea dell'Ofanto ai tre capisaldi naturali di Avellino Potenza e Gioia. L'onorevole Morana nella relazione sul disegno di legge per la costruzione di nuove linee di complemento, nella seduta del 7 luglio 1878 diceva, parlando dei due allacciamenti per Gioia ed Avellino, che essi erano necessari a completare