

mero 228, ferma restando la disposizione contenuta nell'articolo 2 di detta legge. »

Lo metto a partito.

(È approvato).

« Art. 2. Per le norme e per i criteri che dovranno dirigere l'azione del Governo nel graduare in diversa misura l'ammontare e la durata della sovvenzione, saranno osservate le disposizioni stabilite dal Regio Decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, modificato dalla legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3<sup>a</sup>).

« La sovvenzione non potrà essere elevata fino ai massimi stabiliti in lire 5000 e 6000 col precedente articolo, se non quando, oltre alle condizioni previste con le citate disposizioni, le ferrovie da concedersi importino una spesa di costruzione debitamente accertata di oltre centoventimila lire al chilometro nel primo caso, e di oltre centomila nel secondo, e congiungano più direttamente, completando anche reti esistenti, importanti zone di terreno, o colleghino due o più ferrovie già esistenti, o conducano ai porti di mare.

« Le domande di concessione dovranno essere accompagnate da regolare progetto. »

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rossi Enrico.

**Rossi Enrico.** Rinunzio. (*Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi, il quale ha presentato il seguente emendamento:

« Per le norme e per i criteri che dovranno dirigere l'azione del Governo nel graduare in diversa misura l'ammontare e la durata delle sovvenzioni prevedute dalla seconda parte dell'articolo precedente, saranno osservate le disposizioni stabilite dal Regio Decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, modificato dalla legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3<sup>a</sup>).

« La sovvenzione non potrà essere elevata fino al massimo se non quando, oltre alle condizioni previste con le citate disposizioni, le ferrovie da concedersi importino una spesa di costruzione, debitamente accertata, di oltre cento mila lire al chilometro, o congiungano più direttamente, completando anche reti esistenti, importanti zone di terreno, o colleghino due o più ferrovie già esistenti, o conducano ai porti di mare. Le domande di concessione dovranno essere accompagnate da regolare progetto. »

**Vischi.** Dopo il successo avuto (*Si ride*) dall'emendamento del mio amico Fili-Astolfone, ritiro il mio; anche perchè questo emendamento all'articolo 2<sup>o</sup>, da me presentato, aveva stretta correlazione con quello, anche da me presentato, sull'articolo 1<sup>o</sup>.

Sparito il primo, non può sussistere il secondo. Però, nel ritirare il mio emendamento, vorrei pregare l'onorevole ministro e l'onorevole Commissione di accettare la seguente mia preghiera.

L'articolo, concordato tra il Governo e la Commissione, mette molte condizioni per assegnarsi ad una determinata linea il sussidio massimo, che l'articolo precedente promette; vale a dire, il costo chilometrico superiore ad una certa misura, e la condizione di dover raggruppare linee diverse, o di dover attraversare grandi centri agricoli od industriali, ecc.

Dunque, secondo il pensiero del Governo proponente, parrebbe che per la concessione del massimo del sussidio occorressero non pure il prezzo per chilometro della costruzione, ma ancora le altre condizioni da me accennate.

Ora pongo a me stesso il dubbio: potremo ben trovarci nel caso, in cui una linea costi meno del limite stabilito dalla legge, ma che però sodisfi alle altre condizioni, dalla legge stessa imposte. Perchè costa meno, per esempio, di 100,000 lire a chilometro, il Governo dovrà negare il sussidio massimo, se essa risponde a tutte le altre finalità, stabilite dal legislatore?

Supponiamo il caso di una linea, che ne unisca altre esistenti, o porti in una vasta regione agricola i benefizi dell'attività dei trasporti; il Governo, perchè quella linea non costerà 100,000 lire al chilometro, negherà il sussidio massimo, o dovrà piuttosto, pensando agli altri requisiti, concederlo?

Questo dico, specialmente se penso alle condizioni particolari della regione, che conosco più da vicino, e che, con giusto sentimento di dovere, debbo nominar qui, anche per protestare contro un convenzionalismo invadente. I deputati devono qui difendere gli interessi speciali delle singole regioni, essendo la ragion prima della rappresentanza nazionale la manifestazione dei singoli desideri, i quali, riassunti, formano poi l'espressione dell'interesse di tutta la patria.

Dunque, parlando della mia regione, alla quale si riferiva appunto la relazione del di-