

dere fatale il disastro finanziario delle ferrovie.

A proposito delle spese straordinarie la mia prima divergenza dall'onorevole Rubini riguarda il fabbisogno, ma non ha grande importanza. L'onorevole Rubini contesta che ammontino a 500 milioni le deficienze di impianti e materiale mobile anteriori al 30 giugno 1905. Egli sottilizza sulle cifre della relazione 31 gennaio 1906 dell'onorevole Carmine e cioè sul fabbisogno dei binari nelle stazioni minori. Ma, onorevole Rubini, l'onorevole Carmine stesso, concludeva in quella relazione esser necessari per riparare alle deficienze del passato 60 milioni per otto anni, il che vuol dire 480 milioni, ed allora non erano comprese nella rete di Stato nè le ferrovie meridionali, nè le venete. Dunque vede...

RUBINI. Io ho fatto i conti sulla relazione Tedesco.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. La relazione mia faceva i conti in base alla relazione Carmine ed ella ha contestato le cifre della relazione Carmine. In ogni modo anche se per quelle deficienze accettassi la cifra...

RUBINI. Chiedo di parlare per fatto personale.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Anche se accettassi la cifra di 450 milioni, che l'onorevole Rubini ritiene esatta, egli dovrà ammettere che lavori e provviste preventivati in via di larga massima per 450 milioni nel 1904 e nel 1905 hanno richiesto e richiedono, grazie all'aumento dei prezzi, una somma che potrà essere superiore, ma non certo inferiore a 500 milioni.

L'onorevole Rubini contesta anche la somma degli oneri accollati indebitamente al fondo dei 910 milioni, che occorre reintegrare. Ma anche il conto fatto al riguardo è esatto, perchè su quei fondi furono presi 8 milioni per il riscatto dei magazzini generali di Genova e vennero impegnati già parecchi milioni per quel completamento delle linee del Veneto a scopo militare, di cui il Consiglio dei ministri, dietro mia proposta, ha assunto la responsabilità patriottica di ordinare la pronta esecuzione.

C'è poi una divergenza di metodo; ma il suo metodo, onorevole Rubini, è molto più complicato del mio, perchè ella propone di proporzionare l'autorizzazione delle spese straordinarie all'aumento medio dei prodotti di due quinquenni, di cui uno comincia un anno dopo dell'altro. Inoltre il suo

metodo in definitiva porta alla autorizzazione di minori spese nel primo anno; ciò che si traduce in un ritardo assai dannoso.

In proposito osservo che già con la proposta ministeriale si verifica un ritardo nel provvedere a fronteggiare l'aumento di traffico, perchè l'autorizzazione della spesa straordinaria è determinata in base all'aumento di traffico verificatosi nell'anno antecedente, ed è fuor di dubbio che la provvista od il lavoro autorizzati non serviranno effettivamente a far fronte all'aumento di traffico se non un anno e mezzo o due o più dopo il giorno in cui era legale l'autorizzazione della relativa spesa. Dunque anche con la mia proposta v'è ritardo che però la sua aggrava. Del resto il ritardo conseguente dal metodo proposto nel disegno di legge è tollerabile al presente, soltanto perchè l'Amministrazione si trova impegnata in lavori e provviste per colmare le deficienze del passato. Ma il giorno, in cui la rete si troverà in condizioni normali, non converrà subire quel ritardo ed il legislatore dovrà autorizzare gli impegni di spese straordinarie in base non all'aumento del traffico verificatosi nell'anno antecedente, ma alla previsione dell'aumento di traffico nel futuro biennio.

Un'altra divergenza sta nella durata del periodo, per cui si vuol provvedere. L'onorevole Rubini propone un quadriennio in luogo di un sessennio. A questo riguardo osservo anzitutto che l'Amministrazione ha bisogno di tranquillità di programma, e quindi non è soverchio stabilire che almeno per sei anni non abbia da doverlo sottoporre a discussione. Inoltre faccio presente all'onorevole Rubini che, pur scrivendo nell'articolo un sessennio, in sostanza diamo un quinquennio, che rappresenta il termine conciliativo da lui vagheggiato. Invero l'autorizzazione di spesa dura per sei anni, ma siccome l'aumento di prodotti nel sesto anno non può entrare effettivamente in gioco, la concessione dei fondi per spese straordinarie è commisurata soltanto su cinque anni.

L'ultimo dissenso riguarda la subordinazione della autorizzazione a che (come propone l'onorevole Rubini) il servizio della somma capitale, autorizzata in ciascun anno, possa essere discompagnato dalla quota di provento netto creata dall'incremento di traffico verificatosi.

Questa condizione è inaccettabile, perchè l'esservi o meno quella quota di provento netto dipende da cause che non hanno alcuna relazione con la necessità di far fronte