

Ringrazio la Camera di avermi accordato tanta indulgenza, e non aggiungo altro. (*Bravo! bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zucconi.

ZUCCONI. Tutti i colleghi che mi hanno preceduto in questa discussione, dopo avere esposto considerazioni saggissime intorno al disegno di legge in genere, hanno conchiuso raccomandando le linee che più loro stavano a cuore. Io ho bisogno di fare una dichiarazione: il mio salmo non finirà in *gloria patri*. Io avrei ben da raccomandare alcune linee all'onorevole ministro, poichè la mia provincia nativa sa che esiste il vapore soltanto per sentirlo dire, e quelle popolazioni non hanno mai visto correre una vaporeiera.

Io credo che sia dovere di chi prende a discorrere di questo disegno di legge, di tributare sinceri elogi all'onorevole Baccarini, il quale dai banchi di deputato ha il merito di aver preconizzato i pregi e i vizi della legge del luglio 1879, e dai banchi di ministro si sforza con ripetuti disegni di legge di emendarne i vizi stessi. Uno dei difetti principali certamente era quello della lentezza con cui dovevano procedere i lavori, attesa l'insufficienza dei fondi. L'onorevole Curioni ieri dava di ciò colpa al Ministero.

Egli diceva che il Governo per aver voluto contentare tutti, non ha contentato nessuno; ma in verità questa colpa non è del Governo, ma della legge stessa, la quale ha fatto una condizione tale al Governo ed al Parlamento che l'ha costretto a dividere in tante briciole quel pane destinato alla costruzione delle linee ferroviarie, in maniera che mette l'appetito in tutti, ma non sazia nessuno. Il Ministero precisamente si sforza nel presente disegno di legge di accumulare una maggior massa di fondi in anni minori, per poter dare un impulso maggiore ai lavori di costruzione delle ferrovie complementari.

L'onorevole ministro concederà che anche io sollevi dei dubbi intorno all'efficacia dei mezzi che egli si propone di applicare, e dichiaro fin d'ora che dove il meglio non si possa raggiungere, sono per accettare la legge tal quale è, ma sicuramente dove qualche emenda possa farsi, che contribuisca al maggior acceleramento dei lavori delle ferrovie complementari, l'onorevole ministro non isdegherà che i suoi colleghi della Camera glielo suggeriscano.

Fra tutte le fonti alle quali il Governo si propone di attingere per sollecitare questi lavori la principale certamente è quella delle anticipazioni. Ora anch'io confesso che partecipo con l'onorevole relatore, con la Commissione, e coll'onorevole Curioni, i dubbi nell'efficacia di questo mezzo; partecipo a

questi dubbi, basandomi non tanto sulla mancanza dei capitali in Italia, quanto sulla paura che i capitali stessi dimostrano ad investirsi in imprese industriali. Noi vediamo, o signori, che il capitale in Italia si riversa più facilmente, per i suoi impieghi, in imprestiti pubblici, od in altre Casse che offrono ad esso una grande sicurezza, e quando si tratta di farsi sovventore di imprese industriali, esso ha paura.

Questa paura è in parte giustificata dalle crisi industriali che hanno travagliato l'ultimo decennio. È certo quindi che se i concessionari dei lavori dovranno (come per questo disegno di legge saranno certamente costretti) ricercare dei capitali; essi non si troveranno a buon mercato. Difficilmente noi troveremo degli appaltatori; o delle società concessionarie che abbiano dei capitali disponibili da poter impiegare al 5 per cento.

Da ciò che cosa nascerà? una delle due; o che noi non troveremo questi pretesi concessionari i quali si sobbarcheranno ad anticipare i lavori ferroviari, senza i capitali occorrenti, nella certezza di sottomettersi ad una sicura perdita, o veramente che essi, come accennava testè l'onorevole mio amico Lugli, dovranno calcolare, nel guadagno che avranno in tutto il lavoro, sulla perdita che essi vanno a fare per riguardo all'impronto del capitale. Nel primo caso voi ben vedete che il mezzo suggerito da questo disegno di legge non è efficace; nel secondo caso, se egli resta efficace, va ad aggravare le finanze dello Stato, perchè si va a risolvere in minore ribasso sulla base del prezzo d'appalto, perocchè quando gli appaltatori dovranno calcolare questa perdita, essi non si affideranno a dare quei ribassi i quali fino a qui hanno costituito la cospicua somma del 24 per cento.

È quindi interessante di veder modo di rendere più che sia possibile facile l'anticipazione, ed io credo che per ottenere questo scopo occorra precisamente combattere quel nemico, quell'ostacolo, che non è altro che un influente sul tasso degli interessi del capitale, vale a dire il rischio. È certo che il capitale non si riversa sulle industrie appunto perchè si teme il soverchio rischio, e il rischio è un estremo essenziale nella determinazione del profitto. Dunque occorre diminuire, per quanto sia possibile, il rischio dei capitali che si offriranno ad essere investiti in costruzioni ferroviarie, e questa diminuzione di rischio io proporrei con un mezzo molto semplice. Se noi alle società concessionarie e agli appaltatori potessimo in certi determinati casi sostituire enti morali i quali dessero un sicuro affidamento che i capitali alla fine del lavoro saranno restituiti, io sono sicuro che i capitali stessi