

di sottoporre i piani di esecuzione all'esame del Ministero e suoi Uffici competenti ».

Così sono esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno.

Seguito della discussione del disegno di legge sulla navigazione interna.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge sulla navigazione interna.

Continuando sempre nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Bonomi.

BONOMI IVANOE. Non avrei preso la parola se il disegno di legge che sta innanzi alla Camera avesse provveduto ad una serie di lavori ed avesse affacciato i molti problemi tecnici che a questo progetto si connettono. In tal caso avrei riconosciuto la mia inesperienza a navigare anche nelle acque dolci dei nostri fiumi e dei nostri canali, e mi sarei limitato ad ascoltare la parola dei competenti, dei tecnici, fra i quali quella dell'onorevole Romanin-Jacur, al quale in quest'ora va l'omaggio deferente e riconoscente di tutta l'Assemblea, quasi a testimoniare che di fronte all'opera nobilissima dell'intelletto spesa per la prosperità del paese non vi possono essere dissensi di parte.

Ma il disegno di legge che discutiamo non provvede ad un complesso concreto di lavori: è un disegno di legge di preparazione, perchè lo Stato non provvede ai vari lavori suggeriti dalla Commissione, ma si limita soltanto a istituire, direi quasi, lo stato giuridico, a costruire l'impalcatura esteriore, con la quale provvedere alla soluzione del problema. Anzi il disegno di legge odierno, non solo è un progetto di preparazione, come era l'antico progetto del Gianturco, ma prolunga la soluzione del problema, in quanto che divide in quattro classi le vie di navigazione e fissa per queste classificazioni il termine di 5 anni.

Ho detto che questa è una legge di preparazione, e perciò mi permetto di chiedere se questo congegno che ci è presentato provveda a preparare nuovi provvedimenti perfettamente rispondenti alle aspettative ed ai bisogni del Paese; se, infine, questo progetto tenga conto di quegli elementi economici che s'intrecciano nella materia.

Mi permetta la Camera di accennare brevemente al valore economico di questi problemi. È noto, e, del resto, lo hanno ri-

cordato nelle loro relazioni il ministro ed il relatore, che il problema della navigazione interna non ha avuto sempre la stessa importanza, ma è passato attraverso a diverse fasi. La navigazione interna che era ritenuta indispensabile quando ancora le ferrovie non collegavano la terra, è diventata la cenerentola dei mezzi di trasporto dopo la costruzione delle grandi reti ferroviarie; ma, più tardi, quando, esaurito il potere economico delle ferrovie, quando, per l'intensità dei traffici, le ferrovie sono parse insufficienti, la navigazione interna è tornata in onore nei principali paesi di Europa e di America, come la Francia, la Germania, gli Stati Uniti.

Orbene, che cosa vuol dire questo? Vuol dire in fatto che l'apprezzamento della convenienza della navigazione interna è un apprezzamento sottile e costituito di molti elementi imponderabili. Bisogna tener conto della positura e giacitura del territorio, della presenza o meno di grandi canali, delle linee ferroviarie concorrenti e, soprattutto, delle tariffe ferroviarie. Imperocchè se le tariffe fossero tanto basse da non permettere la convenienza dei trasporti per via fluviale, questi a nulla servirebbero.

Ed ora, domando, quali sono gli enti meglio adatti ad intendere la convenienza economica di questa navigazione interna? È lo Stato o sono gli enti locali? Io ho poca fiducia nello Stato, benchè abbia molta deferenza al valore tecnico dell'onorevole Bertolini il quale però è tutt'altro che immobile a quel posto, ma naviga (il paragone mi è suggerito dall'argomento) verso il riposo della foce.

Lo Stato, io credo, non è competente a misurare esattamente questi sottili elementi economici della navigazione fluviale, perchè lo Stato non sa resistere alle pretese e alle aspirazioni del regionalismo.

Il regionalismo è un male di tutti i paesi e, principalmente, un male italiano, che si cura col crescere della ricchezza. I paesi poveri, quando si affacciano nuovi provvedimenti di Governo, quando l'esperienza e la scienza suggeriscono altri mezzi di trasporto, sperano nel miracolo e quindi stendono la mano e fanno ressa alle porte dello Stato, senza esaminare se i provvedimenti possano essere nocivi, troppo costosi e possano diventare così antieconomici.

Quindi gli enti locali, in questo caso, sono i più adatti a misurare la convenienza di questi servizi perchè, quando voi chia-