

manda all'attuazione di un'altra legge, del resto molto provvida, quella sulla navigazione interna.

Ora io credo che sia, direi quasi, un equivoco, quello di volere abbinare la mia domanda alle disposizioni regolamentari, tuttora allo studio, riguardo alla legge sulla navigazione interna.

Questa legge ha scopi molto precisi: riguarda le opere da farsi, riguarda, dirò così, la navigabilità dei fiumi e dei torrenti; non riguarda il fatto della navigazione, specialmente con certi determinati mezzi di trasporto.

Ed invero basta uno sguardo a quella legge per persuadersi che la prima parte concerne le opere da farsi, la seconda il ristabilimento e la manutenzione, e la terza la ripartizione delle spese.

Gli articoli dal 24 al 28, che parlano di concessioni di navigazione e che perciò, per la materialità delle parole, si prestano a generare l'equivoco, richiamano l'articolo 17 che, come mi conferma in questo momento con un suo cenno l'onorevole Romanin-Jacur, che può dirsi il padre di quella legge, riguardano gli impianti, cioè (cito esattamente) ancoraggi, alaggi, elevatori, piani inclinati; ogni sorta di meccanismi relativi alla navigazione in sè stessa, e non di mezzi di trasporto.

E l'articolo 29, che riguarda le sovvenzioni annue, richiama l'articolo 9, che riguarda le opere di ristabilimento e la costruzione di opere nuove. Così (è l'ultimo articolo che cito) l'articolo 39 che riguarda le linee di navigazione, si occupa non della navigazione, ma di porti e scali lacuali e fluviali parificati ai marittimi.

Ora per i servizi che io raccomando sui nostri fiumi e canali già navigabili non occorrono porti da parificarsi o no ai marittimi, non occorrono nuove costruzioni, si può benissimo attivare la navigazione con piccoli battelli per passeggeri, approfittando degli approdi esistenti o costruendo piccoli pontili, che ovunque si possono mettere e non importano alcuna grave spesa.

Ed è proprio da mettersi da parte assolutamente il timore di grandi spese; poichè purtroppo sono ben pochi in Italia i fiumi ed i canali che si possono prestare subito alla navigazione e perchè (e questo mi sembra molto importante) può darsi che una concessione di trasporti per via fluviale rappresenti una economia pel bilancio in confronto ad altre concessioni.

Io so, per esempio, di una concessione

chiesta, alla quale va parallela un'altra concessione di trasporti automobilistici.

Ora la concessione per trasporti automobilistici esige un sussidio molto maggiore, che non la concessione di trasporto per via di acqua, per le molto minori spese che un trasporto fluviale richiede.

Concludo raccomandando la cosa alla cura e alla solerzia dell'onorevole ministro, il quale ieri ricordò che è vanto dell'Italia il grande sviluppo dato in pochi anni ai servizi automobilistici.

Faccia un altro piccolo passo l'onorevole ministro: interpreti ed amplii quello che è certamente lo spirito ed il concetto della legge vigente. Con questo lo Stato dimostrerà di essere sollecito, non di uno solo, ma di ogni nuovo mezzo di trasporto, di essere pronto ad attuare ogni progresso, di volere assecondare tutto ciò che corrisponde alla aspirazione di una vita più attiva e quindi più produttiva per il nostro Paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Amato e di altri deputati, così concepito:

« La Camera, convinta che i mezzi di cui si è valso il ministro dei lavori pubblici per dare esecuzione alla legge 12 luglio 1906, non sono affatto proporzionati al voto della legge stessa, invita il Governo a provvedere convenientemente per assicurare alla Sicilia il più sollecito esercizio delle strade ferrate complementari.

« Amato, Gallo, Balsano, De Michele-Ferrantelli, D'Alì, Vaccaro, Gangitano, Furnari, Di Lorenzo, Cartia, Modica, Cascino, Cutrufelli ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Amato ha facoltà di svolgerlo.

AMATO. Onorevoli colleghi, malgrado io sia convinto che le discussioni generali sui bilanci ed i relativi svolgimenti degli ordini del giorno siano ormai quasi discussioni arcadiche, pure ho fede che sia sempre utile richiamare l'attenzione del Governo e l'intervento autorevole e diretto del ministro dei lavori pubblici su d'una questione abbastanza grave che riguarda l'isola nostra: la costruzione, cioè, delle ferrovie complementari a scartamento ridotto.