

Non voglio soffermarmi di più su quest'argomento; ritorno ai carboni; e dico che essi costituiscono un grande interesse marittimo; non compromettiamo questo grande interesse, come a mio avviso sarebbe compromesso, se noi approvassimo la tariffa speciale n° 122 con prezzi così alti per i carboni.

Bisogna assolutamente che il Governo acconsenta ad una diminuzione di tariffa.

Anche per i percorsi maggiori il trasporto dei carboni in Italia non si avvicinerà alle tariffe svizzere e tedesche.

Per una percorrenza di 1000 chilometri, il prezzo medio di trasporto per i carboni sarebbe di 0.029; mentre per le ferrovie svizzere e tedesche è invariabilmente di 0.024. Veda adunque l'onorevole ministro del commercio, come, anche nel caso del massimo percorso, che non può essere che ipotetico, noi resteremo sempre al disopra delle tariffe svizzero-tedesche.

Se prendiamo il percorso di 300 chilometri, che è il massimo a cui si possa arrivare in Italia per i carboni, avremo un prezzo medio di 0.0366; mentre, come dissi e ripeto, in Svizzera e Germania non si paga che 0.024.

Io non so se l'emendamento che io ebbi l'onore di proporre troverà accoglienza benevola presso la Commissione e presso il Ministero. Spero di aver dimostrato alla Camera come la questione dei carboni sia abbastanza grave e come su questo punto giovi al Governo di fare ragione ai reclami degli industriali e specialmente della marineria mercantile; e come su questo punto giovi acconsentire a quelle riduzioni, eque, ragionevoli, giuste, imposte dalla necessità stessa delle cose, volute dalla stessa convenienza della Società esercente, che valgano a proteggere i gravi ed alti interessi che sono in giuoco. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Franceschini.

Franceschini. Dopo che l'egregio amico Sanguinetti ha detto così diffusamente e splendidamente tutto ciò che può concernere il trasporto della lignite, io per il momento non credo di aggiungere altro, sperando che tanto il Governo come la Commissione vorranno prendere nella dovuta considerazione le ragioni così saggiamente svolte dall'onorevole Sanguinetti. Solo mi permetto di osservare, che introducendo, come credo anch'io che si debba fare, qualche riduzione nel trasporto del carbone, necessità e giustizia esigono che a maggior ragione una riduzione si accordi per la lignite, stante la grandissima differenza che passa tra questa ed il carbone.

Per non annoiare la Camera aspetterò di udire quello che risponderanno il Governo e la Commissione; e se sarà del caso, aggiungerò qualche altra considerazione, perchè la domanda che ho presentata, perchè il trasporto della lignite sia ridotto a 2 centesimi per tonnellata, sia accolta dalla Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Io ripeterò ciò che disse ora l'onorevole Franceschini, giacchè dopo le considerazioni svolte dall'onorevole Sanguinetti in ordine ai combustibili, non rimane molto a dire su questo argomento. Io per altro domando il permesso alla Camera, di aggiungere alcune brevi considerazioni, le quali valgano a provare ancor più, se ciò è possibile, la necessità di favorire l'impiego della lignite e dell'antracite, che nel nostro paese si trovano in grande abbondanza.

È noto alla Camera che il paese nostro spende più di 60 milioni all'anno per comperare il combustibile fossile che ci viene dall'estero; ora per un paese che possiede tanti bacini di lignite, più o meno avanzata nello stadio della carbonizzazione, per un paese che possiede delle ligniti che possono gareggiare per potenza calorifera colle litantraci, l'essere costretto, o per ignoranza o per indifferenza di chi regge la cosa pubblica, ad esportare più di 60 milioni in oro per comprare il carbon fossile, è cosa che affligge chiunque si interessa in modo serio dell'economia nazionale.

Io, come gli onorevoli miei colleghi rammentano, ho già avuto occasione di richiamare l'attenzione della Camera sopra la questione dei combustibili nazionali, quando ebbi l'onore di riferire sul disegno di legge per la proroga dell'esercizio provvisorio delle strade ferrate dell'Alta Italia e delle Romane.

Proposi allora un ordine del giorno invitando il Governo a fare eseguire delle prove sulle ferrovie che esso esercita per determinare in quali limiti ed a quali condizioni i nostri combustibili possano essere impiegati nel servizio ferroviario.

Sfortunatamente, non ostante le buone intenzioni del ministro dei lavori pubblici e di quello del commercio di quel tempo, quella proposta non potè essere messa in atto imperocchè nelle amministrazioni ferroviarie c'è la convinzione (per non chiamarla diversamente) che l'Italia debba rimanere perpetuamente tributaria dell'estero in quanto a combustibili, ed ogni conato dei ministri si frange contro la resistenza che oppongono quelle amministrazioni.