

ROSATI. Onorevoli colleghi, la questione del carbone è realmente grave e tale da meritare l'attenzione della Camera anche in sede d'interpellanza. E anche la situazione che si è venuta creando nel porto di Genova per effetto della congestione è meritevole di essere rilevata dalla Camera.

Il porto di Genova è realmente congestionato e questa crisi si ripercuote specialmente sul traffico del carbone, giacchè non si può scaricare sugli spazi terrestri ormai ricolmi di carbone, nè sulle chiatte che sono pure complete, e i piroscafi ed i velieri debbono rimanere per lungo tempo inoperosi, col conseguente gravame di stallie e di controstallie. Occorre perciò provvedere, ed il mezzo più adeguato è di mettere a disposizione del porto un numero sufficiente di vagoni vuoti, acciocchè si arresti l'ingombro delle merci scaricate e delle merci da scaricare.

L'arresto è aggravato anche dalle sospensioni e dagli ingombri che si verificano nei nodi ferroviari che fanno capo al porto di Genova. Urge pertanto provvedere allo spostamento ed al rapido smistamento dei carri vuoti per assicurare al porto di Genova una conveniente dotazione. Oltre all'ingombro dei nodi ferroviari si sono prolungate e ripetute delle sospensioni di carico nelle stazioni dell'Alta Italia. Io ricordo quelle nelle stazioni di Milano e di Como, sospensioni che impediscono il rifornimento delle materie prime, con il conseguente arresto della produzione, e la spedizione dei prodotti, reclamati a gran voce dai consumatori. Le Ferrovie devono quindi rendersi conto di tali danni, ed eliminare le frequenti cause di sospensioni.

Ma è ben più interessante la questione del carbone nei riguardi del trattato di pace e della Conferenza di Spa. Le clausole del trattato di pace hanno messo l'Italia, per il carbone, in una condizione di evidente inferiorità, di fronte al Belgio ed alla Francia, mentre i bacini carboniferi della Germania sarebbero stati atti a darci delle ottime qualità di carbone in misura notevole ed a prezzi anche convenienti. Occorre pertanto insistere per avere del carbone dalla Germania che può esserci dato a prezzi migliori del carbone americano ed inglese.

È interessante ricordare alcune cifre relative al prezzo del carbone. Il Belgio ha il carbone a 112 franchi, la Germania quasi allo stesso prezzo cioè a 230 marchi, la

Francia ha il carbone a 180-200 franchi e l'Italia invece al prezzo di lire 600 o 700 la tonnellata.

Ora quando si pensi che dal carbone dipende la prosperità di molte industrie nostre, che dalle industrie dipende in gran parte la prosperità economica del Paese, questi dati sono veramente impressionanti. Per il trattato di Versailles la Germania avrebbe dovuto consegnarci 4,500,000 tonnellate dal luglio 1919 al luglio 1920, e avrebbe dovuto darci 6 milioni di tonnellate dal luglio 1920 al luglio 1921, con progressivi aumenti, sino a giungere a 8 milioni di tonnellate nel 1923. Il trasporto avrebbe dovuto effettuarsi, per due terzi per vie di terra e per un terzo per via di mare.

Invece la Germania ci ha consegnato appena 300 mila tonnellate di carbone, ossia il 6 per cento del quantitativo totale, che avrebbe dovuto esserci fornito, mentre alla Francia ha consegnato il 20 per cento del quantitativo che le spettava, secondo il trattato. È da segnalarsi anche il fatto dell'invadenza della Francia nella produzione carbonifera. La Francia, benchè abbia avuto un quantitativo molto superiore al nostro, vanta la proprietà sulle consegne e pretende il diritto dalla consegna integrale del carbone che le è dovuto.

Eppure la Francia nel 1919 ebbe cinque milioni di tonnellate di carbone dalla Germania, 116 milioni dall'Inghilterra, due milioni dal Belgio e dall'America, oltre alla propria produzione interna che pure è abbastanza rilevante.

Nello stesso periodo di tempo l'Italia invece ha importato sette milioni di tonnellate di carbone, in confronto dei 12 milioni che importava nell'anteguerra, e ad un prezzo dalle 700 alle 1,000 lire la tonnellata, in confronto delle 30 o 40 lire che pagava nell'anteguerra.

Ora la risoluzione giusta ed onesta di questa situazione nostra, che è veramente dolorosa e impressionante, è data dallo stesso trattato.

Secondo il trattato, alla Francia sono dovuti 27 milioni di tonnellate, al Belgio 8, all'Italia 7; quindi un quantitativo di 42 milioni di tonnellate, mentre la Germania non ne consegna che circa la metà. Ne ha consegnati infatti circa 24 milioni di tonnellate.

La conseguenza giusta ed onesta dovrebbe essere quella di ripartire il quantitativo del carbone tedesco, che viene for-