

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arrivabene.

ARRIVABENE. Onorevole ministro della marina; consideravo oltremodo lusinghiero per me di portarle, per quanto modesto, il mio plauso sincero in questo suo debutto politico in occasione della legge presentata sulle convenzioni marittime, e ciò anche in omaggio alla affettuosa riconoscenza ch'io serbo di lei rievocando gli anni, ormai purtroppo lontani, nei quali l'ebbi mio professore alla Accademia navale.

Ma i miei modesti convincimenti sull'arduo tema non sono per nulla sodisfatti dalla presente soluzione data al problema marittimo onde io al plauso dovrò sostituire la critica, e più che la critica, voglia scusarmi della franchezza, la più completa delusione, convinto però che ben piccola sia la sua responsabilità personale nell'attuale disegno di legge date le condizioni e i precedenti che lo caratterizzano.

Se la benevola indulgenza degli onorevoli colleghi vorrà consentirmelo, mi propongo di esporre brevemente una soluzione pratica, la quale tenendo conto del poco tempo che ci separa dallo scadere delle vigenti convenzioni risolva il problema marittimo in modo più economico ed in una forma più vantaggiosa alle nostre attività sul mare.

Come gli onorevoli colleghi mi insegnano, il problema marittimo si divide in due parti fra loro ben distinte:

La prima riguarda la marina sovvenzionata; la seconda l'industria e l'attività navale.

Oggi la conoscenza del problema marittimo non è più un mito, nè un quesito astruso, poichè la questione venne sviscerata dalle molte discussioni svoltesi in quest'Aula e nel paese, dai molti studi fatti da persone tecniche e pratiche, nonchè dagli innumerevoli scritti apparsi sui giornali ed in opuscoli, molti dei quali piovvero anche fra noi.

Riunendo e condensando tutte queste idee due assiomi si sono imposti ai quali è affidata la soluzione del problema marittimo:

1° riduzione al minimo necessario delle linee sovvenzionate;

2° protezione sotto una forma qualsiasi alla marina libera.

Questi assiomi, dettati dai pratici e che devono costituire la base di qualunque soluzione, sia pure provvisoria, del problema marittimo, non ispirarono per nulla l'onorevole ministro della marina nella solu-

zione presa, poichè, riconfermando ora le numerose linee sovvenzionate esercitate da venti anni dalla Navigazione Generale Italiana, egli viene di conseguenza a riconoscerle come necessarie e indispensabili compromettendo quindi, sia pure con un impegno morale, la possibile futura riduzione di queste linee sovvenzionate, riduzione che costituiva un cardine per la migliore soluzione del problema.

Poco importa nell'interesse nazionale che il lotto delle sovvenzioni marittime o la torta, come ad altri piacque in altri tempi definirla, venga goduta dal signor Piaggio, o divisa, forse di comune accordo, fra bocche più modeste, oppure che figurino nella nuova Società assuntrice i nomi riuniti dall'alta influenza finanziaria dell'onorevole Luzzatti, fra i quali forse aleggerà e farà capolino la potente Banca Commerciale, e neppure mi preoccupo se torneranno alle linee sovvenzionate, sotto nuove spoglie, i leggendari veterani del mare della Navigazione Generale Italiana; tutto ciò, ripeto, poco importa, ma soltanto io noto che accordando oggi a questa nuova Società il mantenimento di tutte le attuali linee sovvenzionate, ripetiamo il gravissimo errore fino ad ora seguito con danno del pubblico erario e creiamo dei nuovi interessati i quali sosterranno con ogni mezzo e con ogni influenza questi diritti ora acquisiti il giorno, speriamo non lontano, nel quale una Commissione parlamentare o lo stesso Governo dovrà ristudiare e risolvere il problema, abbandonando i vecchi pregiudizi del passato e riducendo, come già dissi, al minimo indispensabile le linee sovvenzionate.

Le linee di carattere politico che dovrebbero svolgere la loro massima efficienza nell'Adriatico sono accordate per quindici anni alla Società « Puglia », la quale, se va elogiata per le iniziative del passato, oggi non possiede che una misera flotta di quindici navi della media età di ventidue anni.

Pensino gli onorevoli colleghi che il tonnellaggio complessivo di questa flotta equivale a quello della sola prora del piroscafo *Mauritania*, il grande transatlantico della « Cunard Line » che percorre la linea Liverpool-New York.

Mentre sull'altra costa dell'Adriatico si intensificano le costruzioni e le attività navali delle quattro compagnie « Lloyd austriaco », « Ungaro Croata », « Adria » e « Austro-Americana », noi affidiamo per quindici anni la difesa della nostra influenza commerciale e politica alla Società « Pu-