

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arrivabene Giberto.

ARRIVABENE GIBERTO. Onorevoli colleghi, poichè gli elementi che debbono per alcuni principali capitoli del bilancio della marina fissarne la spesa sono chiari e precisi, mi permetterò brevemente di accennarli, nella fede che Governo e Parlamento vorranno accordare quei maggiori stanziamenti che la realtà reclama.

Alla nostra marina si affacciano virtualmente due programmi: uno massimo, l'altro minimo. Il massimo è quello raggiunto a Washington che dà a noi il diritto di possedere un tonnellaggio di navi da guerra di linea uguale a quello che possiede la maggior potenza navale mediterranea, la Francia.

È un programma teorico che fu certo saggia e ottima cosa ottenere, ma che oggi sarebbe forse esagerato di realizzare.

La Francia, benchè non sia come noi chiusa nel Mediterraneo pel grande respiro che ha nell'Atlantico, ha una zona costiera nazionale molto inferiore alla nostra e non reclama dal mare che un'infinitesima parte delle materie prime che a noi sono necessarie, è una Nazione molto più ricca di noi, vanta un grande impero coloniale e può avere l'onere e la fortuna di possedere una marina più costosa e superiore alla nostra.

Per raggiungere il programma accordato a Washington, dovremmo aggiungere alla cifra del bilancio che discutiamo la somma di 380 milioni di nuove costruzioni.

La spesa per le nuove costruzioni della Francia fra unità della flotta e quelle per la difesa costiera è fissata per gli anni 1926-27-28-29 a una cifra media annuale non lontana dai 700 milioni di franchi. Accenno a queste cifre soltanto per termine di paragone.

Rimane il programma minimo che è invece quello di conservare in efficienza e in potenzialità l'attuale nostra forza navale, che è sensibilmente inferiore ai due terzi di quella francese, ammettendo, cosa molto problematica e molto discutibile, che questa nostra forza in caso di guerra sia sufficiente a garantirci l'integrità del territorio nazionale e coloniale e la libertà dei rifornimenti dal mare dei quali la Nazione vive.

Quale somma deve figurare come spesa ordinaria nel capitolo delle costruzioni navali per realizzare questo programma minimo?

Il conto è facile e alla portata di tutti.

Ogni nave secondo il suo tipo ha un ciclo di vita fissato con piccole differenze da tutte le marine in un determinato numero d'anni:

venti anni alle grandi e medie unità; quindici ai cacciatorpediniere; dieci anni ai sommergibili; trenta anni al naviglio ausiliario.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. Sono cifre simboliche.

ARRIVABENE GIBERTO. Date dalla pratica.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. Le abbiamo cancellate; variano da nave a nave. Una nave dura quello che può durare, ciò dipende da vari elementi. Sono cifre puramente arbitrarie: 20 anni, 18, 19 e mezzo.

ARRIVABENE GIBERTO. Ad ogni modo sono cifre in massima accettate da tutto il mondo, attualmente.

MUSSOLINI, *Capo del Governo, Primo Ministro*. Sino ad ieri c'erano anche presso di noi. Ora questa fissazione di un limite di durata è superfluo. La nave vive secondo la nostra volontà. La sua efficienza non può essere un semplice dato di cronologia. Si potrà ammettere anche una durata di 20 anni, di 19 anni; ma le navi varranno per quello che sono; possono anche invecchiare subito.

ARRIVABENE GIBERTO. È vero, quando ne subentreranno altre di maggiore potenzialità. In ogni modo al termine di questo ciclo ogni nave, per così dire, muore, perde le sue caratteristiche di nave da battaglia, diventa del ferro vecchio, o un galleggiante destinato a funzioni secondarie.

Ogni anno che passa impone quindi, per conservare l'efficienza della nostra flotta e non diminuirne la potenzialità bellica, di costruire quella quantità esatta di nuovo materiale, di nuovo naviglio, in sostituzione di quello che il tempo logora e che gradatamente si avvicina alla fine del suo ciclo di vita, e seguendo naturalmente i dettami dei progressi tecnici che attivamente si succedono.

Dati i prezzi correnti per tonnellata secondo i tipi di nave, il qual prezzo è logicamente maggiore per tonnellata di naviglio piccolo o medio rispetto alla tonnellata delle grandi unità, il costo per tonnellata varia in ragione inversa del tonnellaggio della nave e la somma annua necessaria alle nuove costruzioni per conservare in efficienza l'attuale flotta è in cifra tonda di 430 milioni, 220 milioni in più degli stanziati. Questo bene inteso nell'ipotesi della costruzione di navi simili, che se invece, come sembra convenuto, noi sostituiremo alle grandi unità un egual tonnellaggio di navi più piccole, il costo aumenta ed i 430 milioni dovranno essere sensibilmente accresciuti.