

nazionale all'estero deve procurarsi questi certificati di vita (vi saranno casi in cui il console non potrà darli), se dovrà procurarseli, dico, da altri, e quindi tale certificato viene ad essere dato da altro console, e legalizzato solamente dal console italiano, non so comprendere perchè il console debba richiedere la tassa intera.

Ma prescindendo anche da ciò, poichè il ministro mi accenna che, quando si tratta di certificati di vita, il console ha presente l'individuo e lo vede, e la legalizzazione di certificato rilasciato da altra autorità equivale ad un vero certificato di vita. Sta bene; ma vi possono essere casi di vidimazione di certificato di vita per ratei di pensione presentati dagli eredi ed ottenuti da autorità non italiane in luoghi nei quali autorità italiane non esistono, od anche casi di impedimenti del titolare di presentarsi al console.

Del resto, se questa piccola riduzione, nel caso della semplice legalizzazione, il ministro non crede di accettarla, io non insisto, e vi rinuncio fin da ora.

ROBECCHI. Io aveva proposta la questione sospensiva ad una parte soltanto dell'allegato *E*, quella che si riferisce alla navigazione, partendo da considerazioni gravissime desunte sia dallo stato della nostra navigazione nazionale e della marina mercantile, e specialmente della marina a vapore, che si trovano ora in uno stadio di crisi, in uno stadio di quasi completa trasformazione, sia anche per una certa disarmonia, un disaccordo che io vedeva sussistere nell'azione stessa del Governo, poichè, mentre vedeva che l'onorevole ministro delle finanze tendeva ad aggravare le tasse che pesano sulla marina mercantile e sulla navigazione nazionale, dall'altra parte invece osservava che il ministro d'agricoltura e commercio faceva ogni possa, metteva ogni opera, ogni miglior risoluzione onde cercare di giovare alla marina mercantile, e di rialzare le condizioni della navigazione italiana. Questo naturalmente mi metteva in dubbio che la questione non fosse abbastanza maturamente risolta, che molto ancora restasse a fare per chiarirla, poichè mentre un ministro deprimeva, l'altro sollevava, mentre uno metteva incagli, l'altro sbarazzava la via. E infatti il ministro del commercio proponeva che si concedessero maggiori premi ai costruttori delle navi, che si aumentassero i sussidi alle compagnie di navigazione, e si accrescessero anche le linee sussidiate percorse dalle nostre navi, che si concedesse l'esenzione dal dazio, dai diritti doganali, alla loro introduzione in Italia, ai materiali che devono servire per le costruzioni navali, e principalmente per le costruzioni in ferro. Si progettava anche che i bacini di carenaggio fossero considerati come fuori della cinta daziaria, relativamente al dazio-consumo.

Inoltre io vedeva poi che la Commissione mista nominata da tre Ministeri riuniti e presieduta dallo stesso ministro di agricoltura e commercio, proponeva

anche un ribasso relativamente alle tariffe che aggravano la navigazione, e precisamente un ribasso relativo alle tariffe che concernono i diritti consolari sul trasporto dei passeggeri e sul tonnello delle navi.

D'altronde non poteva dimenticare che questi quesiti erano riconosciuti talmente gravi, che il Governo stesso poneva alcune delle questioni che sono implicate in questa legge, le poneva, dico, all'ordine del giorno pel Congresso internazionale marittimo che si deve radunare ora a Napoli, e le poneva anche all'ordine del giorno per l'inchiesta sulla marina mercantile che il ministro ha decretato di fare.

Movendo da queste considerazioni, io credeva che per ora si potesse sospendere l'esame di questa parte dell'allegato *E* relativa alla navigazione e si dovessero fare sopra di essa maggiori studi.

Però, dopo che io aveva proposta la mia mozione sospensiva, l'onorevole deputato D'Amico ed altri onorevoli colleghi misero avanti un emendamento, nel quale sono realizzati alcuni dei miei concetti, alcune delle mie idee; e vi vedo introdotti due notevoli temperamenti, uno relativo alla tassa per la pesca del pesce e del corallo, che voi sapete che è un'industria in sofferenza in Italia, e l'altro relativo al tonnello delle navi.

Un'altra attenuazione alla tariffa vigente poi era già introdotta dallo stesso allegato *E*, quella relativa al trasporto dei passeggeri, per i quali in avvenire sarà percepito un diritto minore, diminuzione altamente reclamata dalla navigazione, poichè i nostri piroscafi si trovavano sotto questo rapporto in condizioni inferiori a quelle delle altre compagnie estere che fanno il cabotaggio nei nostri mari.

Io quindi non credendo che la mozione sospensiva possa avere molti suffragi nella Camera, mi accontento, per ora, di queste modificazioni, mi tengo pago del bene non potendo avere il meglio. Dichiaro di ritirare la mozione sospensiva e di apporre la mia firma all'emendamento proposto dall'onorevole D'Amico e sottoscritto anche da altri deputati, sempre ben inteso che il ministro delle finanze e il ministro degli esteri, vogliono accettare quest'emendamento, poichè qualora quest'emendamento non fosse da essi accolto, io mi troverei costretto a riproporre la mozione sospensiva.

Quindi io ritiro per ora la mozione sospensiva e aderisco all'emendamento proposto dall'onorevole D'Amico.

PRESIDENTE. In tal caso verremo agli articoli della tariffa.

MINISTRO PER GLI AFFARI ESTERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Se intende rispondere sulla questione generale, può parlare ora; quanto alla tariffa risponderà quando si metteranno in discussione i diversi emendamenti.

MINISTRO PER GLI AFFARI ESTERI. Ho chiesto di parlare perchè mi pare che l'onorevole Villa-Pernice ab-