a questo proposito risponderebbe meglio di me una statistica, che si potrebbe fare, e metterebbe sott'occhio degli egregi colleghi la velocità massima di corsa che hanno, nella generalità, i tranvai ordinari.

Marchiori. Ci vogliono freni potenti!

Casana. Tuttavia, essendo la Commissione d'accordo col Ministero nel non accettare il mio emendamento, io non v'insisto. Il mio emendamento sarà dimostrato necessario dal fatto; perchè sarà impossibile impedire a queste tranvie, in tratti di sede propria, di avere una velocità superiore ai ventiquattro chilometri.

Presidente. Essendo ritirato l'emendamento dell'onorevole Casana, rileggo l'articolo 7 con la modificazione proposta dalla Commissione.

« La velocità massima assoluta dei treni, non potrà superare in qualsiasi tratto della linea i ventiquattro chilometri all'ora.

« Dall'autorità prefettizia, sentiti i funzionari tecnici governativi, saranno prescritte le norme speciali per limitare la velocità nelle tratte a forti discese, nelle curve o nei punti pericolosi, nell'attraversamento degli abitati e nelle ore notturne, in modo da assicurare l'incolumità delle persone e un pronto arresto del treno. »

Pongo a partito questo articolo.

(*È approvato*).

« Art. 8. La composizione dei treni, il personale di servizio fisso e viaggiante, ed il minimo intervallo fra i treni che si succedono, saranno determinati dall'autorità prefettizia, sentito l'ispettore capo del Circolo ferroviario, tenendo conto delle condizioni di andamento altimetrico e planimetrico della linea. »

Branca, *ministro dei lavori pubblici.* Anche qui dovrà dirsi « sentiti i funzionari tecnici governativi. »

Presidente. Certo; stavo per proporlo io.

L'onorevole Palberti ha proposto questo emendamento aggiuntivo:

« In quanto però ai treni speciali basterà che ne sia dato avviso, con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione, 24 ore prima all'autorità prefettizia, il cui silenzio equivarrà ad approvazione. »

L'onorevole Palberti ha facoltà di parlare.

Palberti. Le ragioni di questo emendamento, che del resto si applicano perfettamente anche a quello che ho proposto all'articolo 9, sono di una semplicità elementare. La Camera sa, e più che la Camera lo sanno coloro, che si occupano di queste materie di pubblico servizio, come se v'è qualche cosa che rende soventi difficile il buon andamento del servizio ferroviario, è precisamente la formazione degli orari, tanto ordinari che straordinari.

Soventi avviene, tanto per i tranvai, che per le ferrovie, che le amministrazioni inviano all'Ispettorato ed alle altre autorità gli orari, e le approvazioni avvengono poi quando già deve essere in esercizio l'orario nuovo.

Per mio conto, posso dire che ogni anno sono in condizione di subire una procedura penale, perchè invio a tempo opportuno gli orari all'Ispettorato, il quale non li approva prima del giorno in cui il nuovo orario deve andare in esercizio.

Per questo io credo che, anche in armonia colla parte generale di questa legge, il mio emendamento debba essere accettato per rimediare ad uno stato di cose dannoso ed illegale.

Ed ho perciò proposto all'articolo 8 una modificazione, che riguarda i treni speciali, la cui determinazione viene d'ordinario fissata per cause urgenti ed a breve scadenza.

All'articolo 9, che riguarda l'approvazione degli orari ordinari, propongo il termine di 15 giorni, per la maggiore importanza della cosa. Però in tutti e due i casi, quando l'autorità prefettizia, sentite o non sentite le autorità tecniche, non darà il suo parere in tempo, il suo silenzio dovrà essere ritenuto come una implicita approvazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

Marchiori. Parlerò forse con la solita fortuna. Ad ogni modo voglio tentar la sorte, e prego il signor ministro, ed anche la Commissione, a voler accettare un inciso a questo articolo 8.

Noi diciamo che la composizione del treno sarà stabilito dall'autorità prefettizia, sentito l'ispettore capo del circolo ferroviario, tenuto conto, dice l'articolo, della condizione dello andamento altimetrico e planimetrico della linea.

Ora a me pare che bisognerebbe mettere un'altra condizione in questa formazione dei treni.

Se noi abbiamo voluto che tutto ciò che