

giori, incompatibili cogli armamenti esistenti; secondariamente il permesso di aggiungere un numero maggiore di veicoli, incompatibile con le macchine in servizio, con la potenza dei freni, e con le curve delle linee. (*Benissimo!*)

Infine, la facoltà di poter fare treni festivi a così breve distanza uno dall'altro, da costituire un pericolo grande non già di scontri fra due treni che s'incontrano, come bene ha detto l'onorevole Carotti, ma di scontri di due treni che si seguono.

Ora ciò che noi facciamo con questa legge, se diventerà legge dello Stato, non muta in nulla lo stato di fatto esistente: ma darà forza di legge a ciò che oggi si fa. È il prefetto, infatti, che oggidi emana queste disposizioni, ed è al prefetto che si rivolgono le Società esercenti delle tranvie per chiedere quelle facilitazioni, che saranno invece disciplinate per l'avvenire da questa legge.

Infine all'onorevole Fulci dirò che la Commissione, che esiste nella provincia di Messina ed in altre parti, non viene niente affatto ad infirmare ciò che dice la legge. Vuol dire che il prefetto di Messina, come i prefetti di altre Provincie, ha creduto di farsi assistere in quest'opera di approvazione degli orari, della composizione dei treni e della velocità massima, da una Commissione in cui ha introdotto anche l'elemento locale; ma come l'onorevole Fulci stesso ha detto, quel regolamento è stato emanato con la firma del prefetto; e quindi è del prefetto, non della Commissione, ed è la sola firma del prefetto che rende legale il regolamento.

Questa legge lascia a ciascun prefetto la facoltà di consultare, se lo creda utile, gli elementi locali: la questione è di vedere se si debba o no introdurre nella legge l'obbligo di consultarli.

E io dico francamente, che mi parrebbe inopportuno introdurre quest'obbligo nella legge: perchè verremmo ad investire parecchie persone e parecchi enti dell'incarico di disciplinare la materia; e probabilmente si verificherebbero casi in cui la materia non sarà in alcuna guisa disciplinabile, perchè le tendenze opposte dei vari enti, dei vari Comuni, dei vari privati, delle varie influenze condurranno, certe volte, a risultati completamente negativi, e sarà impossibile determinare un orario od una velocità.

Infine, quando l'onorevole Mussi mi dice

che qui è consacrata la scappatoia, e che il prefetto non ha da fare altro che non rispondere, io gli osservo che questo appunto gli dà il criterio chiaro di questa disposizione. L'approvazione dell'orario è riserbata al prefetto, in base a quel *ius imperii*, che è necessario in tutto ciò che è manifestazione importante della vita pubblica; ma siccome appunto intendiamo che il prefetto non debba, egli, fare gli orari, non debba, egli, entrare nei dettagli di questi orari, così diciamo che quando entro quindici giorni non vi sieno obiezioni da parte dell'autorità prefettizia, l'orario si intenda approvato. E così fosse, direi quasi, anche per le ferrovie! Mentre invece l'ispettorato deve rimandare gli orari approvati; per cui succede che qualche volta s'introduce, ad ad esempio, una fermata per effetto d'influenze estranee; mentre la grande questione degli orari sfugge inosservata all'ispettorato; senza dire poi, di questi orari che portano l'approvazione del Governo, se ne addebita sempre al Governo medesimo la responsabilità. Qui, invece, la cosa è messa nel suo giusto terreno: si dice che bisogna sottoporre l'orario all'autorità governativa rappresentata dal prefetto; ma se questa autorità non obietta nulla entro i quindici giorni, l'orario s'intende approvato. È precisamente riservare allo Stato quel diritto d'imperio, che qualunque cittadino liberale gli deve riconoscere. Questa è l'interpretazione che io do alla disposizione, ed in questo senso io la difendo.

L'onorevole Mussi gli ha data, invece, un'interpretazione diversa.

Io lo posso assicurare che, per quanto da me dipenderà, applicherò questa legge, se diventerà legge dello Stato, nel senso che ho detto, certo che la mia interpretazione non urta con le convinzioni liberali che Ella ed io, pure sedendo in banchi opposti della Camera, abbiamo sempre professate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Engel.

Engel. Io faccio una breve osservazione.

La stessa discussione che abbiamo sostenuta fino ad ora, dimostra che la dizione di questi articoli è tutt'altro che chiara.

Ancora, ancora si può capire, nel senso come l'ha spiegata l'onorevole ministro, la dizione che la composizione dei treni deve essere determinata dal prefetto nel senso, cioè, che, per composizione del treno, s'intenda