

Infatti le automotrici permettono di aumentare le corse e le fermate, alleggerendo così tanto i treni normali quanto i treni diretti, e per conseguenza economizzando sulla spesa di carbone.

In pratica questo servizio è riuscito ora meglio ora peggio, secondo le condizioni locali delle linee. Nelle linee in pianura si sono avuti ottimi risultati, tranne i casi in cui il maggior movimento dei forestieri, prodotto dallo stesso uso delle automotrici, ha reso necessario di aggiungere qualche vettura o qualche carro, di cui le automotrici sono insofferenti, perchè non possono sopportare soverchio aggravio, ed allora hanno fatto un servizio poco soddisfacente. Così l'esperienza ha dimostrato che nelle linee di maggior pendenza le automotrici assolutamente si rifiutano di andare innanzi...

CALISSANO. Ricalcitrano.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. ...ricalcitrano, dice benissimo l'onorevole Calissano. Occorre perciò adoperare queste macchine delicate in servizi leggeri e in linee pianeggianti; avremo allora il vantaggio che da esse razionalmente possiamo riprometterci, cioè di aumentare le comunicazioni locali, le fermate e le corse, senza aggravio della spesa generale di esercizio. Sono questi gli utili consigli dati dall'esperienza e che saranno seguiti per l'avvenire.

PRESIDENTE. L'onorevole Odorico ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ODORICO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per le cortesie e dettagliate informazioni che ha voluto darmi su questo argomento.

Mi compiaccio in certo modo del suo giudizio quasi ottimista sull'argomento, ma non potrei dividere completamente il suo ottimismo. Perchè mi pare che, nell'applicazione pratica di tutti questi nuovi metodi di locomozione, che io ritengo ottimi ed efficaci a risolvere alcuni problemi dell'esercizio ferroviario, si sia deviato alquanto dalle premesse e dai concetti fondamentali che dovrebbero ispirare questo sistema.

Infatti le automotrici dovrebbero sopperire a due categorie sole di bisogni e non ad altre, e cioè da un lato a rendere possibile la diminuzione delle fermate ai treni diretti nelle grandi linee, facendo in certo modo il servizio di raccolta nelle stazioni intermedie, e dall'altro lato dovrebbero servire ad intensificare il traffico nelle linee secondarie a piccolo movimento.

Ora mi pare che, nella grande massa delle applicazioni fatte, non si sia ottenuta nè l'una nè l'altra cosa: perchè si sono fatti piuttosto dei piccoli treni di tramvie interprovinciali, di quei famigerati treni che sono la disperazione dei viaggiatori che debbono servirsene.

Secondo me, si scambia il concetto della automotrice col concetto delle piccole locomotive tramviarie, avendo tutti gli inconvenienti di questo sistema che chiamerei piuttosto ibrido, senza avere i vantaggi notevoli delle automotrici; che mi pare si possano riassumere nella economia e nella convenienza della grande velocità e nella possibilità di aumentare il numero delle corse, in relazione alla diminuzione di spese e di tempo.

Ad ogni modo, per svolgere questo concetto occorrerebbe, più che una interrogazione, una interpellanza. Oserei dire che le ferrovie dello Stato non abbiano di questo genere di automotrici, o che, per lo meno, si sia sbagliato nome, perchè le macchine di tal genere che esse hanno si sarebbero potuto chiamare bagagliai automotori. Ma poichè l'onorevole sottosegretario di Stato ha parlato di bagagliai automotori, credo opportuno fare questa distinzione.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'ho fatta io fin da principio questa distinzione.

ODORICO. Sì, l'ha fatta fin da principio.

Però anche nella relazione del 1906-907 sono chiamate tutte automotrici.

Ho visto che adesso si sono ordinate dodici automotrici: spero che si tratti di vere automotrici e non di quelle automotrici che servono invece da bagagliaio. Comunque, su questo grave argomento, che interessa abbastanza l'opinione pubblica, mi riservo di parlare in più favorevole occasione.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione degli onorevoli Aroldi, Ferri Enrico e Gatti al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere come il decreto da lui emanato a reintegrazione dei diritti del professore Fortunato Ferrari, direttore della scuola tecnica di Viadana, resti senza applicazione da parte di quella autorità comunale ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. È inutile che io ricordi all'onorevole Aroldi le vicende del profes-