

**Branca**, ministro dei lavori pubblici. La interrogazione dell'onorevole Ronchetti si riferisce ad una questione che rimonta al 1882. Nella stazione di Gallarate vi è un passaggio a livello. Ad esso, però, non essendo stato creduto sufficiente, fu aggiunto un cavalcavia, il quale ha la larghezza di metri 3,50. Ma fu riconosciuto questo pure insufficiente, anche perchè è in tal modo costruito che per la sua ristrettezza non permette l'incrocio dei veicoli e spesso serve di alveo alle acque, e quindi in qualche stagione dell'anno rende impraticabile il passaggio. Fu per queste ragioni che fino dal 1888 la Società del Mediterraneo aveva pensato di allargare il sottovia da metri 3,50 a 7,20, con che i desiderii del comune di Gallarate sarebbero stati ampiamente soddisfatti.

Era nata poi qualche controversia tra la Società Mediterranea ed il comune di Gallarate per le espropriazioni; ma queste difficoltà furono recentemente appianate. Ed allora, potrebbe dire l'onorevole Ronchetti, il sottovia si dovrebbe allargare.

Ma siccome questa è una spesa che riguarda la cassa patrimoniale, e l'onorevole Ronchetti sa meglio di me che questa cassa è alimentata dagli aumenti di traffico, così, non essendosi questi finora verificati, la cassa stessa non ha i mezzi per poter provvedere a quest'opera.

Prometto però all'onorevole Ronchetti che, non appena sarà preso qualche provvedimento per far sì che la cassa patrimoniale possa fornire i fondi per le opere più urgenti, il miglioramento di quel sottovia farà parte del primo elenco delle opere stesse.

**Presidente** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ronchetti.

**Ronchetti.** Mi duole di non poter dichiararmi soddisfatto delle promesse dell'onorevole ministro, per quanto debba ringraziarlo delle sue buone intenzioni verso la città di Gallarate.

La questione che io ho sottoposto all'attenzione del ministro e della Camera è di massima urgenza e gravità, e non può essere risolta coi criteri che furono esposti dall'onorevole ministro.

Fin da quando i primi tronchi ferroviari attraversarono il territorio di Gallarate, si attuarono due passaggi che mettono in comu-

nicazione i paesi posti al di là della stazione con quella importante città; l'uno a livello, l'altro sottostante alla strada.

Il passaggio a livello si dimostrò poco utile perchè troppo spesso chiuso per il servizio della ferrovia: pericoloso, anzi, perchè preso d'assalto di sovente dagli operai, ancorchè chiuso.

Il sottopassaggio si convertì tosto in una pozzanghera, e (come ammise lo stesso ministro), nell'occasione di piogge, in un vero serbatoio di acque che salgono a notevole altezza. Ora ognuno vede quanto sia urgente il provvedere a migliorare, ricostruendolo, questo cavalcavia; tanto più che ogni mattina ed ogni sera devono passare per di là numerose schiere di operai, di donne e di fanciulli, che dai paesi e dai cascinali posti al di là della ferrovia, vanno al capoluogo per recarsi alle officine, alla scuola o per provvedere alle necessità della vita, e ritornano poi alle case loro.

Ragioni d'igiene, di umanità, di sicurezza, imponevano alla benemerita rappresentanza comunale di Gallarate di ottenere l'ampliamento e il riattamento di quel cavalcavia in modo da renderlo servibile all'uso a cui è destinato.

Difatti, dopo infinite trattative colle successive amministrazioni ferroviarie e col Governo, si addivenne al contratto 10 maggio 1888 fra il Comune, la Società della rete Mediterranea e la rappresentanza del Governo, col quale si pattuì la ricostruzione del cavalcavia: e il Municipio *in corrispettivo* rinunciò al passaggio a livello, si obbligò alla parziale manutenzione del cavalcavia, e rinunciò a futuri reclami e compensi per questo sottopassaggio.

Ma passarono tre anni senza che il cavalcavia fosse costruito, malgrado ripetuti reclami ch'io stesso feci nel nome della Giunta municipale di Gallarate; onde oggi sono costretto a rinuovarli qui a nome di centinaia di cittadini di Gallarate e dei paesi vicini, che me ne fecero preghiera.

Ora che mi risponde l'onorevole ministro? Che quest'opera non può farsi perchè mancano i fondi delle casse patrimoniali che, giusta le Convenzioni ferroviarie, devono fornire i mezzi per queste costruzioni. Ora io replico che ciò non è esatto, che qui si tratta non