però non è ancora detta l'ultima parola. Si riconoscerà probabilmente l'opportunità di deferire a una Commissione di competenti il compito di risolvere tutte le questioni del complesso problema relativo alla lotta contro la *diaspis*.

« Intanto, mentre si maturano nuovi provvedimenti, il Ministero esigerà l'osservanza delle disposizioni vigenti.

« *Il sottosegretario di Stato*
« LUCIANI ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica annunzia che ha dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Buonanno « per sapere quando presenterà il promesso progetto circa il nuovo ruolo del personale amministrativo delle Segreterie universitarie con l'abolizione della classe a lire 1,500 ».

RISPOSTA. — « Il disegno di legge per la riforma del ruolo organico del personale delle Segreterie universitarie è già stato mandato dal ministro dell'istruzione a quello del tesoro, e appena abbia ottenuto il suo assenso e l'approvazione del Consiglio dei ministri sarà presentato al Parlamento.

« Col proposto organico si provvede, tra l'altro, all'abolizione della classe dei vicesegretari a lire 1,500 e si migliorano le condizioni degli altri funzionari degli istituti d'istruzione superiore.

« *Il sottosegretario di Stato*
« TESO ».

Poichè vi sono alcune interrogazioni, per le quali non sono pervenute ancora le risposte scritte richieste, raccomando agli onorevoli sottosegretari di Stato di volerle inviare entro il termine stabilito dal regolamento.

La prima interrogazione all'ordine del giorno d'oggi, è quella dell'onorevole Valvassori-Peroni, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere il pensiero del Governo sul memoriale presentato dalla Deputazione provinciale di Milano per la soppressione del passaggio a livello di Rogoredo e per la costruzione di un cavalcavia ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Da tempo l'Amministrazione provinciale di Milano fece voti al Ministero dei lavori pubblici, perchè il passaggio a livello di Rogoredo, continuamante chiuso per l'eccessivo servizio su quella linea, fosse soppresso, ed a questa richiesta si associava nel giugno scorso l'onorevole Valvassori-Peroni, sostenendo la medesima tesi.

L'Amministrazione delle ferrovie di Stato e la Deputazione provinciale di Milano, hanno d'accordo studiato la questione, mediante varie conferenze tenute tra tecnici dell'Amministrazione provinciale e funzionari delle ferrovie.

Si è addivenuti alla soluzione di sostistituire al passaggio a livello un cavalcavia; sulle modalità di costruzione di questo cavalcavia furono nuovamente intesi vari funzionari.

Quando si erano già preparati due progetti, uno della Provincia e l'altro delle Ferrovie di Stato, è intervenuto un disaccordo circa il limite del concorso che l'Amministrazione provinciale deve dare alle Ferrovie di Stato.

A questo punto è la questione, ed io non mancherò di dare notizia al collega Valvassori-Peroni quando essa sarà definita,

PRESIDENTE. L'onorevole Valvassori-Peroni ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

VALVASSORI-PERONI. Io avevo già presentato una interrogazione identica fino dal giugno 1909.

Allora il Governo, per bocca dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, onorevole Dari, mi rispondeva:

« È indiscutibile la necessità di deviare quel passaggio a livello che è gravemente impegnato pel gran numero di treni che vi passano. E anche certa l'opportunità di costruire un cavalcavia, riconosciuta anche in un'adunanza recente tenutasi tra i rappresentanti degli enti cointeressati.

« Attualmente è compilato un progetto per il nuovo cavalcavia e si stanno prendendo gli accordi relativi al riparto delle spese ».

E soggiungeva:

« Appena gli accordi in merito a tutto ciò saranno presi, sarà sottoposto al Consiglio di amministrazione il progetto intero e sarà disposto per la immediata esecuzione del progetto stesso ».

Questo nel giugno 1909.

Ora non starò a ricordare l'urgenza assoluta di rimuovere gli ostacoli, che continuamente impediscono il transito su quella grande arteria stradale, che va diretta nel cuore di Milano.

L'Amministrazione provinciale aveva due vie: o fare causa al Governo delle ferrovie di Stato, come fecero altre città, oppure intavolare amichevoli trattative, e la provincia di Milano ha scelto opportunamente questa seconda via presentando,