

parlamentare sull'ordinamento della Amministrazione carceraria e sul trattamento dei detenuti, che l'interpellante ebbe già a proporre sin dal 18 maggio 1903».

De Felice-Giuffrida, al presidente del Consiglio, ministro dell'Interno «sulle gravi rivelazioni Angelelli circa il servizio carcerario in Italia».

Pala, al presidente del Consiglio «sulle necessità attuali della Sardegna, e sui criteri coi quali il Governo intenda di venire in aiuto alle precarie condizioni dell'Isola».

L'interpellanza degli onorevoli Bergamasco e Raineri e quella dell'onorevole Sacchi ai ministri delle finanze e dei lavori pubblici sono ambedue rimandate all'11 marzo.

Anche l'interpellanza dell'onorevole Ronchetti sul palazzo di giustizia in Roma, è rimandata all'11 marzo.

Segue una interpellanza dell'onorevole Larizza al ministro di grazia e giustizia, sulla commutazione di pene.

Però non essendo presente l'onorevole ministro, anche questa interpellanza s'intende rimandata.

È rimandata al 25 febbraio anche l'interpellanza dell'onorevole Landucci ed altri al ministro dell'istruzione pubblica sui professori delle scuole medie pareggiate.

È rimandata pure l'interpellanza dell'onorevole Larizza al ministro delle finanze sull'amministrazione delle gabelle.

Anche l'onorevole Pais-Serra ha fatto sapere che è malato, e quindi prega di rimandare la sua interpellanza sullo stesso argomento a lunedì prossimo.

Anche la interpellanza dell'onorevole Villa sulla conversione della rendita rispetto agli enti e alle persone che non hanno la libera disponibilità dei loro beni, è rimandata, avendo egli pregato perchè sia mantenuta nell'ordine del giorno.

Viene ora la interpellanza dell'onorevole Curioni al ministro dei lavori pubblici «sul servizio ferroviario del Sempione e delle sue vie di accesso».

CURIONI. Onorevole Presidente, la mia interpellanza aveva, direi così, un carattere precauzionale; era stata presentata dopo che un lunedì fu dichiarata ritirata, per l'assenza dell'interpellante, una interpellanza analoga del collega Falcioni. Ma in seguito, avendo il collega ripresentata la sua interpellanza, mi sembra doveroso lasciare a lui la precedenza nello svolgimento.

PRESIDENTE. Giustamente.

FALCIONI. Ringrazio il collega Curioni; ma la mia interpellanza è identica, più che analoga, alla sua.

PRESIDENTE. L'onorevole Falcioni ha facoltà di svolgere la sua interpellanza al ministro dei lavori pubblici «sul servizio ferroviario del Sempione e delle linee che vi accedono».

FALCIONI. Onorevoli colleghi. Nell'esercizio ferroviario del traforo del Sempione si è verificato, fin dai primordi, questo strano fenomeno: che mentre il movimento dei forestieri ha raggiunto uno sviluppo superiore ad ogni previsione, il traffico delle merci si è mantenuto invece in proporzioni insignificanti.

Se del primo avvenimento hanno motivo di sinceramente rallegrarsi i Governi interessati italiano e svizzero, del secondo fatto debbono, per contro, dolersi entrambi; tanto più se si considera che questo non è altro che il risultato di una lotta di tariffe, organizzata contro il Sempione dalla società Gotthard-Bhan, ma più specialmente dalla società francese Paris-Lyon-Méditerranée.

Lotta però che non può a lungo perdurare, se si considera che il traforo del Sempione rappresenta una indiscutibile superiorità sugli altri valichi alpini oggi esistenti, superiorità dovuta a ragioni tecniche, geografiche e quindi anche commerciali.

È doveroso quindi che i due Governi abbiano a svolgere un'azione concorde perchè il servizio ferroviario del Sempione risponda a quelle alte finalità a cui fu destinato, di una grande linea internazionale, tanto per il movimento dei viaggiatori, quanto per il traffico delle merci.

Per raggiungere questo intento, secondo l'avviso dei competenti, riescono indispensabili due principali fattori: a) il compimento del secondo tunnel del Sempione; b) e il raddoppio dei binari nelle linee che al Sempione accedono.

Rispetto all'allargamento del secondo tunnel rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici questa precisa domanda: crede egli, in base agli accordi internazionali intervenuti od a circostanze di fatto sopraggiunte, di avere elementi sufficienti per provocare allo *statu quo* dal Governo amico il compimento del traforo del Sempione?

Prima questione.

L'articolo 13 poi del trattato compiuto il 25 novembre 1905 tra la Confederazione Svizzera e l'Italia per la costruzione e l'esercizio della linea ferroviaria Briga-Domodossola attraverso il Sempione, così prescrive: «La Confederazione Svizzera si impegna di costruire senza alcun concorso da parte dell'Italia la seconda via, non appena