

*Sono in congedo:*

Berta — Buronzo.  
Catalani.  
Felicioni.  
Lualdi.  
Monastra.  
Restivo.  
Tròilo — Tumedei.  
Verga.

*Sono ammalati:*

Ardissone.  
Bennati — Bianchini — Bisi.  
Cacciari.  
De La Penne.  
Ferri Francesco.  
Josa.  
Leonardi.  
Manaresi — Mazzucotelli.  
Orano.  
Pirrone.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Ascione.  
Biancardi — Bilucaglia.  
Caldieri — Cariolato — Ciarlantini.  
Mazzini — Miori.  
Negrini — Nicolato.  
Rossi — Rotigliano.  
Sirca.  
Tanzini — Tredici.  
Valery.  
Zanicchi.

**Si riprende la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, numero 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione.**

PRESIDENTE. Riprendendo la discussione del disegno di legge per la conversione in legge del decreto-legge contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione, ha facoltà di parlare l'onorevole Motta.

MOTTA. Onorevoli camerati. Mi propongo d'intrattenervi brevemente per analizzare i rapporti che le necessità della coesistenza vanno ogni giorno creando fra le strade pubbliche da una parte e i servizi industriali dall'altra, o se più vi piace, le industrie a servizio pubblico, voglio dire: tranvie e ferrovie secondarie, telefoni e telegrafi (a proposito, l'articolo 6 della legge in discus-

sione non parla di telegrafi ma soltanto di telefoni: si vede che fra l'Amministrazione dei telegrafi e l'estensore del progetto erano già corsi accordi precedenti) tubazioni di gas ed acque potabili, linee di energia elettrica, ecc.

L'analisi di questi rapporti si può fare semplicemente se si giunge a trovarne una classificazione razionale. Ebbene, tutti i casi possibili si possono a mio parere raggruppare in due categorie: rapporti trasversali e rapporti longitudinali. Spavento degli ascoltatori per la singolarità del linguaggio. Procurerò di chiarire. Dirò dunque con diversa prosa che: o si tratta di un attraversamento della strada con uno dei servizi industriali che ho più sopra elencati, oppure si tratta di servizi industriali da impiantare sulla strada nel senso della sua lunghezza.

A loro volta gli attraversamenti possono essere distinti in due classi, a seconda che esigano l'esecuzione materiale di opere sulla sede stradale, come ad esempio sarebbe necessario per l'incrocio con una tubazione di acqua o di gas o con un incavo elettrico telefonico o con una ferrovia o tramvia; oppure possono eseguirsi come fanno gli uccelli cioè attraverso l'aria, nel qual caso la sede stradale non c'entra nè punto nè poco, come accadrebbe per gli attraversamenti aerei di linee metalliche qualsiasi.

Fatta questa distinzione le deduzioni sono facili e logiche.

Gli attraversamenti sono una necessità assoluta della coesistenza di tutti i servizi pubblici o destinati al pubblico. Chi si trova sulla destra della strada ed è richiesto di servizi alla sinistra deve avere il diritto di attraversare la strada. Si tratta dunque di un diritto che oserei dire naturale, che deve potersi esercitare indipendentemente dal beneplacito dell'ente proprietario della strada.

Ben lungi dunque dal riconoscere a questo ente il diritto di concessione, ossia il diritto di consentire o negare l'attraversamento occorrente all'impianto industriale, è più giusto e più logico parlare di servitù legale a carico della strada. Quale diritto rimarrà dunque a quest'ultima? Il diritto di dare quelle ragionevoli prescrizioni esecutive che assicurino la coesistenza dei due servizi senza danno di alcuno. Ma anche questo diritto per le necessità della convivenza civile deve essere limitato. Deve cioè poter interloquire e decidere una autorità estranea e superiore ai due enti interessati quando fra di loro sorga divergenza sul maggiore o minor grado di ragionevolezza delle prescrizioni imposte dalla