

### 125ª SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 19 MAGGIO 1977

Presidenza del vice presidente CARRARO,  
indi del vice presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia  
e del vice presidente VALORI

#### INDICE

#### CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazione sulla gestione finanziaria di ente . . . . . Pag. 5416

#### DISEGNI DI LEGGE

Annuncio di presentazione . . . . . 5415

Approvazione da parte di Commissioni permanenti . . . . . 5416

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante . . . . . 5415

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante di disegno di legge già deferito alla stessa Commissione in sede referente . . . . . 5415

Deferimento a Commissioni permanenti riunite in sede referente di disegno di legge già deferito a Commissione permanente in sede referente . . . . . 5415

Presentazione . . . . . 5450

Presentazione di relazione . . . . . 5416

#### Discussione e approvazione con modificazioni:

« Modifiche di alcune norme della legge 31 dicembre 1962, n. 1859, sulla istituzione e l'ordinamento della scuola media statale » (610) (Approvato dalla Camera dei deputati):

BALBO (Misto-PLI) . . . . . 5421

BORGHI (DC), relatore . . . . . 5447

BREZZI (Sin. Ind.) . . . . . Pag. 5429

CERVONE (DC) . . . . . 5437

CONTERNO DEGLI ABBATI Anna Maria (PCI) . . . . . 5432

GUI (DC) . . . . . 5425

MALFATTI, ministro della pubblica istruzione . . . . . 5450

MARAVALLE (PSI) . . . . . 5419, 5461

MASULLO (Sin. Ind.) . . . . . 5441

MEZZAPESA (DC) . . . . . 5416

MITTERDORFER (Misto-SVP) . . . . . 5458

**RUFFINO (DC)** . . . . . 5463

SALVUCCI (PCI) . . . . . 5459

SPADOLINI (PRI) . . . . . 5465

TRIFOGLI (DC) . . . . . 5462

URBANI (PCI) . . . . . 5446, 5457

#### INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annuncio di interrogazioni . . . . . 5478

#### Svolgimento:

LAFORGIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . . 5467, 5470, 5473

MELIS (Sin. Ind.) . . . . . 5475, 5478

ROMEIO (PCI) . . . . . 5469

**RUFFINO (DC)** . . . . . 5471, 5474

SCOTTI, sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica . . . . . 5477

#### ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI

MARTEDÌ 24 MAGGIO 1977 . . . . . 5480

con una punta massima di 34.712 veicoli. L'intensità del traffico è perciò tale da destare serie preoccupazioni che non possono essere attenuate dalla costante, vigilante manutenzione ordinaria e straordinaria a cui provvede il dipartimento militare marittimo per garantire l'efficienza del ponte e lo smaltimento del traffico.

È opinione diffusa di tecnici e di esperti, oltre che del mondo economico e delle stesse forze politiche, delle autorità locali, del comando marina, che il ponte non potrà resistere a lungo all'usura cui è sottoposto e che pertanto è necessario pensare alla costruzione del nuovo ponte. Infatti, nella lunga risposta che mi ha dato, onorevole Sottosegretario, oltre a fare un po' la storia delle precedenti iniziative, mi pare arrivi alla conclusione che vi è urgenza di fronteggiare e risolvere il problema.

Voglio sottolineare che bisogna pensarci fin d'ora perchè la costruzione e la messa in opera di una tal struttura viaria fondamentale, come è stato sottolineato anche dall'onorevole Sottosegretario, per la vita della città richiede tempi che non possono iniziare nel momento in cui ci si troverà di fronte all'impossibilità di far passare gli autoveicoli sul ponte, cosa che potrebbe presto o tardi verificarsi, con le conseguenze che è possibile immaginare.

Mi astengo dall'entrare nel merito delle possibili soluzioni adombrate per il problema, che pur sono materia di discussione tra tecnici ed esperti, cioè se fare un nuovo ponte girevole, un ponte levatoio oppure realizzare il tunnel sottomarino oppure il doppio ponte. Quello che voglio sottolineare è che il problema richiede una sollecita soluzione, per evitare gli inconvenienti lamentati nella mia interrogazione che oggi, onorevole Sottosegretario, sono inconvenienti che provocano disagio, domani, in assenza di una adeguata iniziativa, potrebbero diventare pericoli reali per tutti i cittadini.

Per quanto riguarda l'insieme della risposta che mi è stata data, la prendo con soddisfazione perchè è dettagliata e mi pare se ne ricavi l'impegno del Governo e delle autorità ad affrontare rapidamente il problema da me sottoposto.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Ruffino. Se ne dia lettura.

BALBO, segretario:

**RUFFINO.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Considerato che in più tratti della strada statale n. 1 — Aurelia — (tra i comuni di Finale Ligure e Noli, di Noli e Spotorno, di Savona e Albissola Marina) si sono verificate frane e smottamenti che hanno interessato anche la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia (tratto Vado-Spotorno nel comune di Bergeggi, tratto Albissola Marina-Savona);

constatato il grave disagio che dette frane hanno apportato al traffico viario e ferroviario con notevoli e negative ripercussioni per il turismo, per l'attività industriale, per il commercio e per i « pendolari », specie in considerazione del fatto che i sopracitati inconvenienti si ripetono a ritmo sempre più crescente;

tenuto conto che recenti movimenti franosi hanno causato gravi incidenti con feriti, rendendo oltremodo insicura sia la Via Aurelia sia la ferrovia in un tratto particolarmente importante, che interessa anche le comunicazioni a livello internazionale,

si chiede di conoscere quali provvedimenti il Governo intenda adottare per la soluzione organica del problema e quali iniziative specifiche intenda assumere per evitare il ripetersi di situazioni incresciose che creano le difficoltà ricordate e che determinano disagio nelle comunicazioni, anche a livello internazionale.

(3 - 00413)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**LA FORGIA,** sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Rispondendo anche a nome del Ministero dei trasporti, ricordo che il senatore Ruffino ha chiesto di conoscere quali provvedimenti il Governo intenda adottare per una soluzione organica del problema delle frane e degli smottamenti che interessano la strada statale n. 1

Aurelia tra i comuni di Finale Ligure e Noli, di Noli e Spotorno, di Savona e Albissola Marina, nonché l'adiacente linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, nel tratto Vado-Spotorno nel comune di Bergeggi, e nel tratto Albissola Marina-Savona. Al riguardo debbo comunicare che, per quanto si riferisce al traffico sull'arteria statale, a seguito delle frane verificatesi alla fine di marzo e alla fine di aprile del corrente anno a monte del tratto della strada statale n. 1 Aurelia interessante i comuni della Riviera di ponente compresi tra Finale Ligure-Savona e Albissola, l'ANAS ha condotto preliminari studi di sopralluogo alla presenza di rappresentanti delle amministrazioni locali e di tecnici dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Al fine di individuare le precise caratteristiche ed i meccanismi dei vari movimenti franosi verificatisi e per la conseguente scelta dei provvedimenti tecnici più idonei a garantire il normale ripristino della viabilità, sono in corso da parte del competente compartimento della viabilità indagini più approfondite che vengono condotte con l'ausilio del Servizio geologico d'Italia.

Per poter adottare provvedimenti idonei ad una soluzione organica del problema ed evitare il ripetersi del fenomeno, è perciò necessario conoscere i risultati dei rilievi della indagine geognostica, dalla quale debbono scaturire gli elementi remoti e recenti e quindi le cause e le concomitanze che hanno dato origine al movimento franoso, il cui punto critico sarebbe stato individuato nella collina sovrastante il tratto di costa compreso tra Capo San Donato e Varigotti.

È inoltre necessario verificare la stabilità del costone roccioso, dal quale si sono staccati grossi massi, e procedere alla relativa bonifica dei massi in equilibrio precario che minacciano di precipitare sulla statale.

Attesa, quindi, la complessità del problema, i provvedimenti che l'ANAS può adottare nell'immediato debbono limitarsi allo sgombero della carreggiata e al ripristino del transito.

Riguardo alla interruzione del traffico ferroviario comunico quanto riferito dal Ministero dei trasporti.

A seguito delle persistenti piogge dell'ultima decade di marzo 1977, si verificava il franamento della scarpata a monte della sede ferroviaria in corrispondenza del Km. 48 + 100 circa della linea Genova-Ventimiglia, nel tratto compreso tra le gallerie Bergeggi e Porto Vado.

A causa del suddetto franamento la linea rimaneva interrotta alle ore 15,15 del 25 marzo, fra le stazioni di Vado Ligure e Spotorno. Veniva istituito apposito autoservizio sostitutivo.

Si dava immediato corso allo sgombero delle materie terrose franate sulla sede ferroviaria, consentendo così la riattivazione dell'esercizio alle ore 21,20 dello stesso giorno 25 marzo.

Successivamente, alle ore 16,10 del giorno 10 aprile, si verificava un'ulteriore interruzione fra le stazioni di Varigotti e Finale Ligure marina, a seguito di dissesti al rivestimento murario della galleria Costacastelli.

Poichè il ripristino della citata galleria avrebbe comportato tempi troppo lunghi e interventi molto costosi, la circolazione veniva riattivata, con esercizio a trazione termica, dalla mezzanotte dello stesso giorno su nuova sede, utilizzando la tratta di raddoppio Savona-Finale Ligure mare, pur non essendo ancora completati gli impianti elettrici. (È noto che la tratta Varazze-Savona-Finale, a doppio binario elettrificato, è stata attivata il 12 ultimo scorso).

Il tratto della vecchia linea su cui si erano verificati franamenti e dissesti veniva così definitivamente abbandonato.

**RUFFINO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**RUFFINO.** Ringrazio il rappresentante del Governo per la risposta che ha voluto fornire con una tempestività che credo vada sottolineata. Debbo dare atto al Governo di un intervento sollecito per far fronte a situazioni di emergenza che comportano gravissimi danni all'economia non solo della provincia di Savona e della vicina provincia di Imperia, ma dell'intero paese.

La interruzione delle comunicazioni internazionali ed i ritardi che le frane e gli smottamenti hanno provocato e provocano tuttora ai convogli ferroviari sono infatti causa di gravi danni al turismo, tenuto anche conto che si sta avviando una stagione turistica di altissimo interesse per il nostro paese, grazie anche ai favorevoli cambi sul mercato del denaro. Inoltre questi inconvenienti recano pregiudizi al commercio, all'attività industriale e disagi gravissimi alla popolazione rivierasca, specie quella che per ragioni di lavoro o di studio, giorno dietro giorno, deve percorrere la tormentata Aurelia — sia detto che la via Aurelia è o almeno dovrebbe essere la più importante arteria italiana — e la linea ferroviaria.

È proprio di oggi la notizia che nella zona tra Andora e Cervo, all'altezza di Capo Mimosa, vi è stato uno smottamento di materiale roccioso e terra che ha invaso per un centinaio di metri la strada ferrata. Si tratta di un ennesimo episodio di una serie di inconvenienti che da marzo, con periodicità preoccupante, si stanno verificando sulla Riviera. Se in tale situazione ai guai della ferrovia si aggiungono anche quelli dell'Aurelia, il quadro è completo.

Già il rappresentante del Governo ha descritto adeguatamente la situazione: da Varazze si incontra una strettoia ad Albissola; altra strettoia a Savona, più esattamente nel comune di Bergeggi (dove sono ancora in corso i lavori per rimuovere una frana verificatasi ben 4 anni fa); così tra Varigotti e Finale, a Capo Noli, a Capo Mimosa, nei pressi di San Lorenzo al mare e a Santo Stefano a mare. Che cosa si deve fare? Mi pare che il Governo abbia dato una risposta sufficientemente esauriente proponendo uno studio attento del fenomeno per accertare le cause e porvi rimedio. Le zone da me indicate sono estremamente importanti, ripeto, per il turismo e per l'economia dell'intero paese. Occorre passare da interventi episodici e di emergenza ad un piano organico che venga attuato con la massima urgenza e con carattere di assoluta priorità, per superare questi disagi, dare sicurezza alla circolazione e ricreare una situazione di normalità.

**PRESIDENTE.** Segue un'interrogazione dei senatori Ruffino e Grassini. Se ne dia lettura.

**BALBO**, segretario:

**RUFFINO**, GRASSINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici e della sanità.* — Premesso:

che il fiume Bormida presenta uno stato di inquinamento a causa degli scarichi industriali e civili che in esso confluiscono e che tale stato è destinato ad aggravarsi, con grave danno per la popolazione e l'economia della zona, nonostante l'adozione di tecniche che, pur avendo migliorato le condizioni del fiume, non hanno consentito una soluzione definitiva del problema;

che fin dal 1973 è allo studio dei comuni della Val Bormida e della costa, oltre che della provincia di Savona, una proposta di consorzio che prevede il confluire di tutti gli scarichi urbani ed industriali della Val Bormida e dei comuni costieri verso un impianto di depurazione (situato sulla costa) per un trattamento biologico misto a tali reflui prima del loro scarico in mare;

che, nonostante i pareri favorevoli espressi dai tecnici appositamente nominati dai comuni e dalla provincia, nulla è stato fatto per passare all'attuazione concreta di tale progetto;

che si rende necessario procedere con urgenza alla soluzione dei problemi ed all'adeguamento della normativa prevista dalla « legge Merli », e ciò anche ai fini occupazionali;

ritenuto che il Governo aveva manifestato sensibilità al problema, programmando una serie di interventi mediante progetti speciali;

considerato, inoltre, che, al di fuori di una soluzione congiunta (pubblica e privata), il problema non è tecnicamente risolvibile e che, in assenza di specifici interventi, si rischia di non poter rispettare le stesse norme di legge e di creare, quindi, le premesse per un disinvestimento delle attività industriali in corso, con gravi problemi economici ed occupazionali,

gli interroganti chiedono di conoscere quali provvedimenti il Governo intende adottare per una soluzione organica del problema e quali iniziative specifiche debbono essere operate da parte della Regione, degli Enti locali e delle industrie interessate.

(3 - 00449)

**PRESIDENTE.** Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**LAFORGIA**, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Premesso che il giorno 11 maggio alla Camera dei deputati è stata discussa l'interrogazione a risposta orale 3 - 00699 dell'onorevole Robaldo ed altri di contenuto analogo a quella ora all'ordine del giorno del Senato, e alla quale mi richiamo, confermo che l'alta valle del Bormida è effettivamente interessata da forme di inquinamento dell'aria e dell'acqua, e conseguentemente del suolo, da scarichi atmosferici e liquidi delle numerose industrie che vi si sono insediate da decenni.

Omettendo i precedenti storici della questione, peraltro noti agli interroganti, concordo con l'esigenza di adottare iniziative adeguate alla gravità della situazione denunciata nell'interrogazione.

Ricordo che il problema formò a suo tempo oggetto di studio da parte della Commissione interministeriale per la tutela delle acque sotterranee e superficiali dall'inquinamento, costituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, la quale esaurì il proprio compito al riguardo formulando opportuni suggerimenti e proposte.

Emanata la legge 10 maggio 1976, n. 319, che regola, abrogando qualsiasi precedente normativa, la complessa materia connessa alla tutela delle acque dall'inquinamento, esistono attualmente tutti gli strumenti necessari per ovviare ai gravi inconvenienti lamentati per il Bormida.

Rilevo altresì che, ai sensi della citata legge, gli scarichi degli insediamenti produttivi dovranno essere adeguati entro tre anni dall'entrata in vigore della legge stessa ai limiti di accettabilità di cui alla tabella C ed entro i successivi sei anni ai limiti

della tabella A, come previsto dal legislatore secondo le modalità ed i tempi stabiliti dai piani regionali di risanamento.

Poichè trattasi di scarichi che si immettono in acque superficiali, come è noto, spetta alle province la competenza ad effettuare il controllo sulle operazioni di adeguamento degli scarichi ai limiti di accettabilità.

Per l'approfondimento del problema la regione Liguria ha proceduto ad un esame generale della situazione dal punto di vista ambientale, idrologico, economico e sociale, ed ha avviato contatti con la regione Piemonte.

La posizione della regione Liguria sulla soluzione tecnica da prescegliere dovrebbe essere definita a seguito di consultazioni conclusive con gli enti o con gli ambienti locali interessati.

Le opere che saranno necessarie per la depurazione degli scarichi industriali, mediante la soluzione che si delinea obbligata nel senso di un impianto consortile di notevole dimensione, comporteranno un impegno economico notevolissimo. Fermo restando il finanziamento, da parte delle industrie, occorrente per la realizzazione degli impianti di distruzione di quei rifiuti altamente inquinanti non suscettibili di altre forme di trattamento, nonchè degli impianti di pretrattamento e di adduzione all'impianto consortile degli scarichi suscettibili di depurazione biologica, si ravvisa la necessità di realizzare con l'urgenza richiesta dalla situazione l'impianto di depurazione, al cui fine è già stato costituito nei primi mesi del corrente anno un consorzio tra i comuni interessati.

In tale impianto di depurazione, ubicato sulla costa, sarebbe possibile concentrare gli scarichi civili ed industriali della Val Bormida.

La soluzione consortile, verso la quale ha manifestato il proprio interesse la regione Liguria, sarà suscettibile di apportare benefici immediati e sostanziali alle industrie insediate nell'alta Valle Bormida.

Infatti, l'entrata in vigore della legge 319 del 1976 rende necessaria l'adozione di impianti di depurazione, la cui realizzazione, se affrontata dalle singole industrie, provo-

cherebbe gravi squilibri economici con inevitabili riflessi negativi sulla occupazione.

Circa l'entità della spesa occorrente, l'onere finanziario per la parte di competenza degli enti pubblici è stato determinato nell'ordine di 5-7 miliardi.

Quanto sopra considerato, circa la complessità della situazione, per cui sono interessati alla soluzione del problema vari enti pubblici ed in particolare due regioni (Liguria e Piemonte), si ritiene opportuno, sulla scorta anche di un esame del problema effettuato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, promuovere la costituzione di un gruppo di lavoro che riferirà al Comitato dei ministri previsto dalla legge n. 319 per l'esame del problema relativo all'inquinamento del fiume Bormida con la partecipazione anche dei rappresentanti delle regioni interessate.

Ciò in relazione alla funzione di indirizzo e coordinamento delle attività pubbliche e private connesse con l'applicazione della citata legge.

**RUFFINO**. Domando di parlare.

**PRESIDENTE**. Ne ha facoltà.

**RUFFINO**. Onorevole Presidente, l'interrogazione che insieme al collega Grassini ho rivolto al Governo partiva da una duplice considerazione: da un lato che il fiume Bormida presenta uno stato di inquinamento a causa degli scarichi industriali e civili con danno per la popolazione e per l'economia della zona; dall'altro che il problema di tale inquinamento non è tecnicamente risolvibile se non in presenza di una soluzione congiunta pubblica e privata che veda confluire tutti gli scarichi urbani ed industriali verso un impianto di depurazione situato sulla costa per un trattamento biologico misto. E ciò sulla scorta anche di alcune esperienze già realizzate in altri paesi, in Svezia, in Germania e in Inghilterra.

Si sottolineava altresì che in assenza di specifici interventi si correva il rischio di non poter rispettare le norme della legge Merli e di creare, quindi, le premesse per

un disinvestimento dell'attività industriale in corso con problemi gravissimi sotto il profilo economico ed occupazionale che investivano l'intera provincia di Savona, che in Val Bormida ha il suo polo industriale.

La risposta dell'onorevole rappresentante del Governo è stata indubbiamente ampia ed esauriente anche se essa ha tuttora un carattere di interlocutorietà che ci lascia solo parzialmente soddisfatti. Infatti la difficoltà del varo del progetto di depurazione non dipende tanto da una carenza di analisi della situazione nè dalla necessità di approfondire, come mi è parso di capire dalla risposta del rappresentante del Governo, lo studio degli impianti necessari alla depurazione, ma dalle carenze di carattere finanziario della legislazione in materia di tutela delle acque. È un'interrogazione questa che potrebbe e dovrebbe assumere delle dimensioni più vaste e interessare il problema della concreta applicazione della legge Merli. Infatti la legge Merli, pur prevedendo rigidi obiettivi a breve scadenza, non è dotata di alcun mezzo finanziario per consentire agli enti locali di far fronte alle esigenze previste dalla legge medesima.

Compito del Governo, pertanto, ci sembra dovrebbe essere quello non tanto di costituire ulteriori organismi per l'esame di un problema che ormai è stato analizzato in tutti i suoi aspetti, bensì quello di facilitare le iniziative di disinquinamento con tutti i mezzi a disposizione, sia di carattere amministrativo che finanziario.

Credo che siamo tutti consapevoli, alla luce anche di tristi recenti esperienze, che non sia più rinviabile il varo del programma di disinquinamento che consenta al nostro paese condizioni di vita più umane. È un programma che deve trovare una sua giusta collocazione, nonostante le difficoltà finanziarie del momento, trattandosi certamente di un problema di assoluta priorità.

**PRESIDENTE**. Esaurito lo svolgimento delle interrogazioni, possiamo ora allo svolgimento dell'interpellanza del senatore Melis e di altri senatori. Se ne dia lettura.