

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

---

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

### 112° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 3 DICEMBRE 1991

---

**Presidenza del Vice Presidente SENESI**

#### INDICE

##### **Interrogazioni**

PRESIDENTE .....	Pag. 2, 5, 10
GALEOTTI (Com.-PDS) .....	3
PETRONIO, sottosegretario di Stato per i trasporti .....	2, 5
PINNA (Com.-PDS) .....	7

---

---

*I lavori hanno inizio alle ore 16.*

### **INTERROGAZIONI**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è dei senatori Galeotti e Tedesco Tatò.  
Ne do lettura.

**GALEOTTI, TEDESCO TATÒ.** - *Al Ministro dei trasporti.* - Per conoscere:

le ragioni per le quali non si è ancora adempiuto agli obblighi (lavori di ristrutturazione della linea ferroviaria Sinalunga-Arezzo-Stia e di sistemazione sulla frana delle Mottacce) discendenti dal protocollo sottoscritto il 4 aprile scorso dal Ministero dei trasporti d'intesa con la regione Toscana e la provincia di Arezzo;

i motivi per i quali non si è provveduto all'insediamento del nuovo commissario della Ferrovia italiana S.p.a. (Arezzo), nominato con decreto ministeriale del 15 maggio scorso.

(3-01631)

**PETRONIO,** *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il 25 novembre 1987 la tratta Arezzo-Stia, della ferrovia Arezzo-Stia-Sinalunga, è stata interrotta da una frana verificatasi tra le località di Rassina e Capolone in zona «Mottacce», in relazione a tale circostanza è stato istituito un servizio stradale sostitutivo tuttora funzionante.

Il 15 giugno 1988 è stato presentato, all'Ufficio della motorizzazione civile territorialmente competente, un progetto di massima elaborato dalla gestione commissariale governativa, per il tramite di un gruppo di studio appositamente incaricato, per esaminare le soluzioni tecniche da adottare per il ripristino del servizio ferroviario.

La proposta è stata sottoposta all'esame del comitato delle gestioni governative che, nella seduta del 12 dicembre 1988, preso atto delle difficoltà di reperimento dei fondi necessari per il ripristino della ferrovia (circa 25 miliardi), ha deciso di autorizzare, in via eccezionale, il ricorso ai fondi di esercizio per effettuare i lavori di ripristino della sede ferroviaria.

La gestione commissariale ha predisposto quindi la documentazione necessaria per l'espletamento di un appalto-concorso per l'assegnazione dei lavori sopra indicati, il quale è pervenuto nella sua stesura definitiva alla direzione generale della motorizzazione civile il 6 aprile 1989.

Il comitato delle gestioni, nella seduta del 26 giugno 1989, ha espresso il proprio assenso alla procedura di appalto-concorso e l'Amministrazione in data 20 luglio 1989 ha inviato la documentazione

al Consiglio di Stato, che con parere del 30 agosto 1989, si è espresso favorevolmente «a condizione dell'esistenza di una adeguata copertura finanziaria».

In data 11 ottobre 1989 si è provveduto ad autorizzare la gestione commissariale governativa ed espletare la gara e con decreto ministeriale del 15 dicembre 1989 è stata nominata la commissione giudicatrice per l'affidamento delle opere.

I lavori della commissione giudicatrice si sono conclusi in data 10 settembre 1991 con la proposta di aggiudicazione dei lavori di ripristino. Tale proposta è attualmente all'esame degli organi tecnici della direzione generale della motorizzazione civile.

Il complesso iter burocratico ha inevitabilmente subito dei gravi ritardi connessi con la mancata reperibilità del finanziamento indispensabile per effettuare i lavori di ricostruzione e ripristino.

La suddetta difficoltà, per cui il problema - come si è detto - non è ancora giunto a soluzione, ma è tuttora all'esame dell'Amministrazione, potrà essere superata solamente nel senso sopra indicato, facendo cioè ricorso ai fondi di esercizio, il che comporterà comunque uno stravolgimento del bilancio della gestione, che vedrà gravare sull'esercizio il costo di un investimento patrimoniale.

Per quanto riguarda i ritardi nell'insediamento del commissario governativo della ferrovia in questione, si rappresenta che il decreto di nomina in data 20 maggio 1991, con il quale è stata anche autorizzata la prosecuzione dell'esercizio in gestione commissariale governativa, è stato oggetto di alcuni rilievi da parte dell'Ufficio di controllo della Corte dei conti, che ha restituito gli atti facendo riserva di ulteriore esame. Sulla base dei rilievi formulati dall'organo di controllo, si sta ora procedendo all'esame della questione, per i conseguenti provvedimenti da adottare.

GALEOTTI. Signor Presidente, desidero ringraziare il Sottosegretario per la risposta che ci è stata data a questa interrogazione, peraltro sollecitata perchè, come si può rilevare, è ormai vecchia di alcuni mesi, però più antica purtroppo è la questione che è sottesa alla interrogazione stessa.

Infatti, come l'onorevole Sottosegretario ha riconosciuto con eufemismo, dicendo che si è trattato di un complesso *iter* burocratico, in effetti ci troviamo di fronte a questa situazione di fatto, che dal 1987, dal mese di novembre, sono passati oltre quattro anni e questa linea ferroviaria così detta secondaria ma che trasporta giornalmente centinaia di studenti e di lavoratori della provincia di Siena e della provincia di Arezzo, che collega Arezzo ad alcune importanti vallate come la Val di Chiana ed il Casentino, non è stata ripristinata e ciò crea un notevole disagio. Infatti, se è vero che è stata attivata una tratta stradale con un tragitto che viene coperto giornalmente con mezzi su gomma, è anche vero che per quella tratta specifica questo comporta un disagio considerevole per l'utenza, per i cittadini che debbono scendere dal treno per trasbordare sugli autobus in quanto si tratta per lo più di ragazzi con i rischi che sono ovviamente insiti in questo loro continuo trasferimento. Inoltre ciò comporta ritardi e crea obiettivamente un dis-servizio.

Noi riteniamo che questi ritardi siano imputabili più che alla lentezza burocratica, a responsabilità precise da parte della gestione commissariale, perchè senza voler qui riprendere una polemica che vi è stata in modo particolare nella provincia di Arezzo a proposito della gestione commissariale, che è stata veramente dannosa per questa linea ferroviaria, vorrei osservare che le responsabilità della gestione commissariale sono veramente troppe perchè ha tardato il ripristino della linea anche se va riconosciuto che l'*iter* burocratico presenta obiettivi elementi di farraginosità.

Vi è inoltre il problema di non aver voluto affrontare seriamente, di intesa con le istituzioni locali, e in primo luogo con la regione Toscana, con le province, i comuni e le comunità montane del Casentino, il problema della frana delle Mottacce e il superamento di questa *impasse*, anche perchè da parte della stessa amministrazione provinciale erano state formulate delle ipotesi molto serie che comportavano una spesa di gran lunga inferiore a quella alla quale invece va incontro il progetto di cui lei, onorevole Sottosegretario, ha parlato. A nostro giudizio, ripeto, le responsabilità sono della gestione commissariale che si è intestardita su questo progetto e non ha voluto esaminare le altre proposte alternative delle istituzioni locali e della stessa regione Toscana.

Ci troviamo quindi a questo punto a dover prendere atto amaramente, a distanza di quattro anni, che le cose non vanno in porto e non andranno in porto probabilmente neanche per i prossimi mesi.

Oltre a questo vi è anche il problema del rinnovo della gestione commissariale che, come si sa, è di ordine straordinario. Ben venga un rinnovo della medesima se si tratta di cambiare un commissario che ha messo tutti contro tutti. Non so inoltre se il Ministero è a conoscenza del fatto molto grave che è accaduto nella gestione commissariale della LFI, in quanto il direttore della società sembra che abbia preso una bustarella insieme ad un altro impiegato da lui dipendente per questioni di appalti e forniture. Si tratta quindi di una gestione commissariale che si è sovrapposta alle responsabilità delle amministrazioni locali ed è stata fallimentare. Come ricordavo inoltre, non si va al rinnovo di questo commissario, nonostante da oltre sei mesi ci sia un «palleggiamento» tra il Ministero dei trasporti e la Corte dei conti sul decreto che prevede la nomina di un nuovo commissario, che sembra sia una persona preparata e competente.

Noi non vorremmo che, siccome c'è stata un'intesa tra le amministrazioni locali, la regione, e il Ministero dei trasporti proprio per superare la situazione di difficoltà creata dalla precedente gestione commissariale, questo commissario sia così «potente» da impedire una soluzione anche nella provvisorietà di un rinnovo della gestione commissariale e permanga quindi questa situazione di disordine e di difficoltà.

Queste sono le ragioni per le quali, mentre mi permetto di sollecitare l'azione del Ministero per superare le difficoltà legate a questo complesso *iter* burocratico per il ripristino della linea ferroviaria in questione, ritengo che occorra sollecitarlo anche a rispondere, se ancora non lo avesse fatto, e a far effettuare la registrazione del decreto di nomina da parte della Corte dei conti per poter sanare la situazione.

Mi sembra pertanto che emerga con estrema chiarezza la nostra netta insoddisfazione rispetto alle risposte che lei cortesemente ci ha dato e delle quali prendiamo atto.

PETRONIO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei solo rassicurare il collega Galcotti relativamente alla nomina del nuovo commissario che avverrà in tempi molto rapidi.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dell'interrogazione n. 3.01317, dei senatori ed altri:

PINNA, FIORI, MACIS. - *Al Ministro dei trasporti*. - Premesso:

che, secondo notizie correnti, le locomotive elettriche a 25.000 volt, appositamente costruite dall'Ansaldo per essere destinate alla Dorsale ferroviaria sarda, sarebbero state consegnate alle ferrovie francesi, ufficialmente per essere rodate, di fatto sarebbero state vendute;

che la costruzione di tali locomotive, unitamente alle opere di elettrificazione della Dorsale, deriva dalle disposizioni della legge 12 febbraio 1981, n. 17, recepite dal Programma integrativo ivi previsto e confermate dal Protocollo d'intesa firmato dal Ministro dei trasporti, dal presidente della giunta regionale della Sardegna e dal direttore generale dell'ente Ferrovie dello Stato il 20 dicembre 1985;

che i lavori di elettrificazione hanno già impegnato ingenti risorse finanziarie e dovrebbero, attraverso le necessarie e previste rettifiche di tracciato, ridurre i tempi di percorrenza e rendere competitiva la ferrovia in Sardegna rispetto al trasporto su gomma;

che il cosiddetto piano Schimberni, nell'autunno 1989, ha cancellato impegni per 730 miliardi precedentemente assunti. Tali risorse sono state poi ripristinate, su sollecitazione del Parlamento, ma distribuite nell'arco temporale di un decennio. In complesso, su 86.000 miliardi di investimenti previsti nel decennio, alle Ferrovie dello Stato in Sardegna è assegnato appena l'1,2 per cento,

gli interroganti chiedono di sapere:

se corrisponda al vero la vendita delle locomotive alla Francia e come si giustifichi eventualmente tale scelta;

in tal caso, come intenda il Governo rispettare gli obblighi derivanti dalla legge n. 17 del 1981;

se non ritenga il Governo di riconsiderare i tempi eccessivamente lunghi di realizzazione delle opere e di adeguare le risorse finanziarie previste.

(3-01317)

PETRONIO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto sapere che non ha avuto seguito la richiesta delle ferrovie francesi intesa ad ottenere, per un periodo di circa due anni, il noleggio delle 25 locomotive elettriche E.491/492 destinate alla rete sarda.

Risulta che i mezzi di trazione in argomento, tutti consegnati, sono attualmente in deposito presso lo stabilimento della ditta costruttrice,

Ansaldo Trasporti, in attesa di essere utilizzati sulla rete sarda non appena saranno attivati tratti di linea idonei a consentirne l'esercizio.

Per quanto riguarda il completamento dell'elettrificazione della rete sarda, e connesse opere di adeguamento, nonché per le rettiliche di tracciato di alcuni tratti singolari della linea dorsale Cagliari-Golfo Aranci, si rappresenta che il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente prevede il finanziamento globale di 968 miliardi di lire.

Nel primo triennio d'attuazione di tale piano (1990-92), l'ente prevede di attivare all'esercizio le varianti Campeda-Bonorva e Monti-Chirialza, mentre l'esercizio in trazione elettrica sul primo tratto Cagliari-Oristano, di chilometri 95, potrà essere attivato entro i primi mesi del 1994.

Il completamento dell'elettrificazione dell'intera rete interessata sarà attuato compatibilmente con gli stanziamenti che potranno essere destinati al riguardo.

Se fosse possibile, vorrei rispondere immediatamente anche alla successiva interrogazione n. 3-01661.

L'affidamento di particolari settori di attività a società private da parte dell'ente Ferrovie dello Stato è espressamente previsto dalla legge istitutiva.

L'ente stesso ha provveduto ad affidare all'INT il trasporto a collettame, compreso il servizio di trasporto rapido dei pacchi «24 ore» e dei bagagli.

L'ente, a tale riguardo, ha fatto presente che con detto affidamento (che fino ad ora ha interessato i compartimenti del Centro Nord e della Sardegna, ma che gradualmente entro il corrente anno si estenderà all'intero territorio nazionale) l'INT sarà - di fatto - l'organizzatore dei trasporti in piccole partite e dei bagagli.

Il progetto di riforma delle spedizioni in piccole partite a bagaglio è basato sul concentramento dell'offerta, rispetto a quella operata dall'ente, in una rete di 179 punti vendita (selezionati in funzione delle zone e dei bacini di traffico che presentano migliori prospettive di sviluppo commerciale) dai quali l'INT s'impegna a servire direttamente fino al domicilio del cliente tutte le località, comprese quelle già sede di stazioni ferroviarie, ricadenti nella giurisdizione dei singoli punti vendita.

Secondo quanto riferito dall'ente, l'offerta così ridimensionata comporterà:

una nuova programmazione dei treni merci celeri, dei bagagliai e dei servizi stradali secondo una logica modale di razionalizzazione dell'impiego del materiale che assicuri una maggiore rapidità e concentrazione degli inoltri;

un nuovo modello organizzativo per il disimpegno del ciclo terminale dei trasporti nei punti vendita e nei centri raccolta (accettazione, manipolazione, riconsegna, servizio a domicilio), basato sull'impiego di tecniche informatizzate.

Nel quadro della nuova organizzazione dei succitati trasporti è stata definita una diversa articolazione tariffaria.

Premesso quanto sopra, l'ente ha fatto presente che la riforma delle piccole partite non comporta un ridimensionamento del servizio, perchè non esclude da esso nessuna delle precedenti località servite dalle stazioni ferroviarie. Si tratta di una razionalizzazione del servizio stesso, basata sulla movimentazione e sul concentramento delle merci in punti vendita ben selezionati, proprio allo scopo di perseguire i richiamati principi di maggiore funzionalità ed economicità per l'ente. Dai punti vendita, che sono coordinati da un centro operativo compartimentale, il servizio viene quindi effettuato su strada, fino al domicilio del cliente, estendendosi così a tutte le località rientranti nelle rispettive giurisdizioni.

Per quanto riguarda eventuali spostamenti, soppressioni od integrazioni di punti vendita od anche assestamenti di competenza territoriale dei punti vendita stessi, l'ente si riserva di intervenire allorchè disporrà di maggiori e più sicuri riferimenti che emergeranno dall'esercizio del nuovo servizio.

Per il breve periodo non prevede iniziative riguardanti la modifica delle nuove tariffe, che sono entrate in vigore il 17 giugno 1991 e risultano determinate sulla base dei prezzi praticati sul mercato per analoghi servizi dalla concorrenza, delle varie voci componenti i costi di gestione dei trasporti in esame (manipolazione, trazione, consegna a domicilio - servizio non previsto nella precedente tariffa -, spese amministrative, assicurazioni generali, eccetera), nonchè del necessario margine da considerare per la stipule di accordi particolari relativi a riduzioni di tariffa per consistenti volumi di traffico.

PINNA. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per le risposte fornite alle due interrogazioni da me presentate. Tuttavia mi sembra non ci siano elementi nuovi rispetto ai problemi sollevati, a parte il fatto che i locomotori prodotti dall'Ansaldo (ovviamente mi sto riferendo alla prima interrogazione) sono costati 200 miliardi e, causa un errore madornale di programmazione, sono stati costruiti da tempo e poi lasciati in deposito in attesa che almeno una parte della linea ferroviaria dorsale sarda venga elettrificata. Sarebbe stato più logico e produttivo utilizzare quei 200 miliardi per realizzare le rettifiche che avrebbero consentito di accelerare comunque la velocità dei treni attualmente in esercizio, anzichè tenerli immobilizzati, peraltro con il rischio che il materiale tenuto così fermo possa deteriorarsi.

Con la nostra interrogazione avevamo chiesto se questi locomotori dovessero arrivare in Francia, dal momento che era corsa voce di una loro prossima cessione appunto ai francesi. Prendiamo atto dell'infondatezza di tale voce, ma il problema rimane. Vi sono 200 miliardi immobilizzati in macchine che non si sa quando potranno essere utilizzate. Nell'ipotesi formulata dal Governo si prevede che potranno essere in funzione su una prima tratta della linea dorsale sarda soltanto nel 1994; quindi dovranno restare ferme altri due o tre anni.

Mi pongo inoltre il problema del funzionamento di questi treni, dal momento che l'intera linea dorsale supera i 200 chilometri, mentre la parte che risulterebbe elettrificata entro il 1994 sarebbe soltanto di circa 40 chilometri, per cui bisognerebbe adottare treni a trazione elettrica soltanto per quel limitato tratto. Per il resto continuerebbero a funzionare i treni a trazione *diesel* con le complicazioni che questo cambio di trazione comporterà

Tuttavia l'aspetto che vorrei richiamare all'attenzione del Governo - e sul quale mi attendevo delle risposte - è un altro.

La rettifica della dorsale ferroriaria è prevista dalla legge n. 17 del 1981. Sono passati 10 anni e dei lavori da eseguire se ne è eseguita solo una parte modestissima ma ciò che è grave, soprattutto, è la disponibilità e l'assegnazione di risorse per la prosecuzione dei lavori perchè si è fatto pochissimo in 10 anni e la prospettiva è ancora peggiore. Infatti l'intero piano decennale assegna a questa tratta ferroviaria complessivamente 964 miliardi compresi evidentemente quelli già stanziati con il contratto di programma 1991-1992.

Dopo il 1992 per questa tratta ferroviaria sono previsti 568 miliardi il che significa che saranno insufficienti anche dopo il 1999 a completare l'elettrificazione e la rettifica. Infatti di quella tratta ferroviaria di cui la legge n. 17 prevede l'elettrificazione occorre attendere per la realizzazione il prossimo millennio come in altre occasioni è stato evidenziato.

Vorrei che risultasse soprattutto che per quanto riguarda l'accordo di programma su 20.710 miliardi alla Sardegna è assegnato l'1,93 per cento. Per quanto riguarda il piano decennale il calcolo è rapido da fare, su un totale di 92.690 miliardi alla Sardegna mi risultavano assegnati 900 miliardi, il Sottosegretario parlava ora di 968 miliardi, Anche se fossero 968 miliardi siamo ad una quota ancora inferiore rispetto a quella del biennio al quale fa riferimento il piano di programma, siamo cioè ad una percentuale dell'1,2.

Molto spesso qui si è discusso delle risorse assegnate a questa regione che è estemamente estesa, credo sia la terza in Italia come estensione, discutendo del piano dennale e dei vari programmi stralcio dell'ANAS. Debbo dire che mentre del piano dell'ANAS si discute e si polemizza l'ANAS assegna alla Sardegna (ma poi spesso li riporta via) il 5,3 per cento delle risorse per la viabilità statale. È un problema che non è stato sufficientemente sollevato e che sarà necessario sollevare anche in altre occasioni. L'ente Ferrovie dello Stato è molto più restrittivo rispetto all'ANAS; eppure non ritengo che esso possa sfuggire ad una logica di riequilibrio sul territorio nazionale, ad un qualche richiamo ad elementi di programmazione che invece non esistono all'ANAS, sebbene anche l'Azienda, almeno in sede teorica, vi faccia riferimento. L'ente Ferrovie dello Stato non fa neanche questo tipo di riferimento.

Vorrei che mi si giustificasse sotto il profilo dell'estensione territoriale o sotto l'altro parametro meno favorevole per quanto riguarda una regione insulare come la Sardegna e cioè quello della popolazione, qual'è quello del rapporto che esiste rispetto al finanziamento o agli stanziamenti complessivi. Si tratta di un rapporto punitivo, negativo, per cui pur apprezzando e ringraziando il Sottosegretario per la risposta che ha voluto dare in Commissione, mi dichiaro assolutamente insoddisfatto in particolare per quanto riguarda l'aspetto dei tempi di realizzazione dell'elettrificazione e della rettifica e degli stanziamenti assegnati nel piano decennale e nei vari programmi attuativi intermedi.

La cosa è ancora più grave se si considera che, a fronte di una ferrovia che non può funzionare così com'è, vi è una strada che è



diventata ormai una trappola mortale, la statale n. 131, una tra le prime in graduatoria in Italia per numero di incidenti gravi.

Siamo quindi in una situazione in cui non c'è una ferrovia, non vi è la prospettiva di averla presto e c'è dall'altra parte una strada che non può essere definita agibile perchè è contro tutte le norme di sicurezza ed è estremamente pericolosa.

Per quanto riguarda la risposta all'interrogazione 3-01661 su un aspetto concordo e cioè che sia necessaria una razionalizzazione del servizio di trasporto delle piccole partite di merci attraverso il sistema ferroviario, con espressi bagagli e messaggerie. Tuttavia razionalizzare vuol dire rendere dal punto di vista delle ferrovie più economico il servizio e dal punto di vista degli utenti più efficienti il servizio stesso a costi sopportabili e in tempi accettabili.

Non riesco ancora a comprendere che tipo di razionalizzazione sia quella disposta dalle Ferrovie dello Stato e dall'INT se penso che le merci che entrano in Sardegna (mi riferisco alle piccole partite) attraverso il Golfo Aranci che è a nord di Olbia finiscono a Cagliari e in quella città vengono smistate e poi cominciano a risalire l'isola trasportate su gomma per essere poi smistate ad Oristano risalendo via via per l'isola. Una parte poi va a finire a Sassari e magari un'altra parte ritorna ad Olbia. Non riusciamo a comprendere questa logica, quale razionalità esista nel trasportare le merci per 300 chilometri da Olbia a Cagliari per poi riportarle a Macomer e verso il centro-nord.

Che questo sistema si dimostri non razionale è chiaro: si fa prima a dirci che il sistema di consegna di piccole partite da parte del servizio ferroviario si vuole abolire. Il problema potrebbe essere risolto così ma dire che questa è una razionalizzazione non sta in piedi.

Ho qui dei dati relativi ai due parametri di riferimento: il mutamento dei tempi di consegna e il cambiamento dei costi a seguito delle nuove tariffe e della nuova organizzazione. Una partita di messaggerie inviata da Bari a Nuoro il 4 settembre 1991 ha impiegato 17 giorni quando prima mediamente ne impiegava 5. Cito alcuni altri esempi. Un'altra partita inviata da Roma il 10 settembre ha impiegato per arrivare alla stessa destinazione 16 giorni; una partita inviata da Figline Valdarno ha impiegato 20 giorni; un'altra inviata da Milano ha impiegato 21 giorni. Mediamente si impiegavano da 5 a 7 giorni per la consegna di queste merci e quindi i tempi sono triplicati.

Dall'altra parte porto un solo esempio: per il trasporto di chilogrammi 220 di merce prima della ristrutturazione si pagavano 64.000 lire, ora si pagano 204.000 lire. I prezzi sono più che raddoppiati.

È evidente che questo è un servizio che si vuole far scomparire. Mentre prima ogni stazione ferroviaria di fatto svolgeva il servizio adesso questo è affidato a tre punti di vendita che sono Cagliari, Oristano e Sassari.

Neppure Olbia, che rappresenta una porta d'ingresso, nè Macomer, che è un centro di smistamento importante, sono inclusi tra i punti vendita. In questo modo ancora una volta si persegue la filosofia più generale del Governo relativa alle aree deboli, che tende a sopprimere i servizi in queste zone attraverso una loro progressiva riduzione.

Anche da questo punto di vista quindi mi dichiaro totalmente insoddisfatto, perchè non vedo nella risposta del Governo alcun tentativo di correggere questa situazione. Il problema da me sollevato non riguarda la riorganizzazione dei servizi a livello nazionale, poichè in tal caso potrebbe anche funzionare. Piuttosto sottolineo la specificità di una regione insulare, rispetto alla quale il Governo non può adottare gli stessi parametri o criteri che si dimostrano validi per l'intero territorio nazionale. La Sardegna è un'isola che dista 200 chilometri dalla terraferma e quindi occorre mantenere una distribuzione dei servizi meno rada e più diffusa, altrimenti il risultato finale è l'abolizione del servizio medesimo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno prevedeva anche un'interrogazione del senatore Sanesi. Tuttavia, data l'assenza del senatore interrogante, lo svolgimento delle interrogazioni si intende esaurito.

*I lavori terminano alle ore 16,40.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

**DOSSA MARISA NUDDA**