

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

Mercoledì 24 luglio 2002

alle ore 9,30 e 16,30

220^a e 221^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

I. Seguito della discussione del documento:

Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2003-2006 – Relatore GRILLOTTI; *Relatore di minoranza* MORANDO. **(Doc. LVII, n. 2)**

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 giugno 2002, n. 108, recante disposizioni urgenti in materia di occupazione e previdenza (*Approvato dalla Camera dei deputati*). **(1562)**
- Pizzinato ed altri. – Norme in materia di trattamento pensionistico dei lavoratori italiani all'estero. **(1314)**
- Moro ed altri. – Trattamento pensionistico dei lavoratori italiani all'estero. **(1249)**
Relatore VANZO (Relazione orale).

2. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° giugno 2002, n. 105, recante ulteriore proroga della copertura assicurativa per le imprese nazionali di trasporto aereo e di gestione aeroportuale (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) – Relatore CICOLANI (*Relazione orale*). **(1463-B)**

III. Ratifiche di accordi internazionali (*elenco allegato*).

IV. Discussioni del disegno di legge:

Deputato DEODATO ed altri. – Disposizioni in materia di rimborsi elettorali (*Approvato dalla Camera dei deputati*) – Relatore MALAN (*Relazione orale*). **(1601)**

V. Interrogazioni sul disastro ferroviario avvenuto in Sicilia (*testi allegati*).

RATIFICHE DI ACCORDI INTERNAZIONALI

1. Ratifica ed esecuzione del Protocollo concernente un emendamento alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale, fatto a Montreal il 1° ottobre 1998 – *Relatore* PELLICINI. **(1032)**
2. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo cinematografico tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese, con allegati, fatto a Parigi il 6 novembre 2000 – *Relatore* PIANETTA. **(1153)**
3. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Armenia sull'Autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Erevan il 7 agosto 1999 – *Relatore* PIANETTA. **(1173)**
4. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo italiano e l'Organizzazione Mondiale della Sanità – Ufficio Regionale per l'Europa – concernente l'istituzione dell'Ufficio Europeo OMS per gli Investimenti in Salute e per lo Sviluppo, con allegati, fatto a Roma l'11 gennaio 2001 – *Relatore* FORLANI. **(1366)**
5. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato e di cooperazione che istituisce un partenariato tra le Comunità europee ed i loro Stati membri, da una parte, e il Turkmenistan, dall'altra, con allegati, protocollo ed atto finale, fatto a Bruxelles il 25 maggio 1998 – *Relatore* PROVERA. **(847)**
6. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica d'Islanda di cooperazione culturale, scientifica e tecnologica, fatto a Roma il 14 gennaio 1999 – *Relatore* PROVERA. **(1308)**
7. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica Unita di Tanzania per la promozione e la protezione degli investimenti, fatto a Dar Es Salaam il 21 agosto 2001 – *Relatore* PROVERA. **(1400)**

8. Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la repressione del finanziamento del terrorismo, fatta a New York il 9 dicembre 1999, e norme di adeguamento dell'ordinamento interno (*Approvato dalla Camera dei deputati*) – Relatori AYALA e PIANETTA (*Relazione orale*). **(1524)**
9. Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la repressione degli attentati terroristici mediante utilizzo di esplosivo, adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite a New York il 15 dicembre 1997, e norme di adeguamento dell'ordinamento interno (*Approvato dalla Camera dei deputati*) – Relatori AYALA e PIANETTA (*Relazione orale*). **(1525)**

INTERROGAZIONI SUL DISASTRO FERROVIARIO AVVENUTO IN SICILIA

LAURIA, MONTAGNINO, VERALDI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Per conoscere: (3-00554)
(22 luglio 2002)

le cause, le circostanze e le responsabilità della gravissima sciagura ferroviaria di Rometta Marea;

le cause dell'enorme ritardo con cui si sta realizzando il doppio binario sulla tratta Palermo-Messina, che, secondo quanto rivelato dal «Corriere della sera» il 22 luglio 2002, sarà completato – nei 163 chilometri che mancano e con le cadenze finora osservate – nel 2171.

PEDRINI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che: (3-00558)
(23 luglio 2002)

l'incidente ferroviario occorso in Sicilia lungo la linea Palermo-Messina ha, ulteriormente, messo in evidenza il problema complessivo della sicurezza nell'intero sistema italiano dei trasporti;

per quanto riguarda il sottosistema ferroviario gestito da RFI e Trenitalia, società operative delle Ferrovie dello Stato a capitale interamente pubblico, vengono denunciate da tempo l'arretratezza tecnologica e le inefficienze della rete e dell'armamento, nonché i disservizi che tutto questo provoca per l'utenza;

a fronte della disastrosa conduzione delle Ferrovie dello Stato, si sostiene da parte dei suoi vertici che ne è stato conseguito il risanamento attraverso tagli al personale e risparmi sulle spese gestionali anche facendo ricorso alla esternalizzazione dei lavori da eseguire, compresi quelli relativi alla sicurezza;

nonostante la rovinosa situazione esistente il Governo intende realizzare opere faraoniche, come il ponte sullo stretto di Messina, quando appare evidente che, quantomeno in questa fase, tutte le risorse disponibili andrebbero concentrate nel risanamento delle linee ferroviarie fatiscenti, nel raddoppio dei binari laddove sono ancora a rotaia unica, nell'ammodernamento dell'armamento che deve essere ancora dotato dei moderni sistemi di controllo automatico, resi disponibili dalla tecnologia e sicuramente capaci di abbassare significativamente la soglia di rischio,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo, nella qualità di autorità vigilante, sia a conoscenza delle modalità con le quali le Ferrovie dello Stato controllano la qualità dei lavori eseguiti da ditte esterne e se ne condivide criteri e procedure;

se il Ministro non ritenga che le Ferrovie dello Stato, con il loro operato, siano venute meno ai loro compiti di servizio pubblico;

se ed, eventualmente, quali azioni il Ministero controllante delle Ferrovie dello Stato intenda intraprendere per obbligare gli assuntori del servizio pubblico dei trasporti ferroviari a svolgere compiutamente i servizi loro affidati, nel più assoluto rispetto della sicurezza dei passeggeri;

se, infine, in considerazione di quanto avvenuto non soltanto recentemente in Sicilia ma più complessivamente su tutta la rete ferroviaria negli ultimi tempi a causa dei criteri gestionali delle Ferrovie dello Stato, il Ministro non ritenga che sia opportuno procedere ad un pronto rinnovo dei vertici aziendali.

CREMA, MARINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Per conoscere:

(3-00560)
(23 luglio 2002)

la dinamica e gli eventuali responsabili del grave incidente ferroviario che si è verificato sulla linea Palermo-Messina causando la morte di otto viaggiatori e un numero notevole di feriti;

se fossero state effettuate recentemente, in particolare nella suddetta tratta, le necessarie opere di manutenzione, il materiale usato e tutte le opportune verifiche che la rete ferroviaria comporta;

se il Governo non ritenga opportuno affrontare in modo definitivo l'ammmodernamento della nostra rete ferroviaria, che solo per il 38% risulta completata con il doppio binario, poiché la sicurezza delle ferrovie non può essere affidata al caso;

se non ritenga infine opportuno destinare i fondi necessari a questo delicato settore, ponendo termine alla dissennata politica di risanamento, da parte dei vertici delle Ferrovie, attraverso tagli al personale e risparmi sulle spese gestionali.

GARRAFFA, BRUTTI Paolo, MONTALBANO, BATTAGLIA Giovanni, ROTONDO, VISERTA COSTANTINI, FALOMI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che la tragedia di Rometta a Mare manifesta l'improrogabile esigenza di avviare e concludere i lavori per il raddoppio della linea ferroviaria Palermo-Messina;

(3-00561)
(23 luglio 2002)

considerato che i Sindaci dei Comuni che si affacciano sulla costa tirrenica avevano più volte evidenziato la pericolosità dell'assetto dei binari della stessa tratta ferroviaria, chiedendo una misura necessaria a garantire non solo la sicurezza ma anche una strategia di interventi per lo sviluppo dell'intera zona;

tenuto conto che le stesse richieste erano già state sottoposte al Presidente della Regione Sicilia, On. Cuffaro;

visto che le cause della sciagura sembrerebbero riconducibili al cedimento strutturale della rete su cui viaggiava il convoglio Palermo-Venezia;

premessò inoltre che:

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha presentato al Parlamento l'Addendum al Contratto di programma delle Ferrovie dello Stato, in cui sono previsti investimenti pari a 4,6 miliardi di euro, di cui il 50% destinato all'alta velocità e solo il 2% della rimanente somma al Sud;

l'attuale Presidente della Regione ha dichiarato che esiste un problema di reperimento delle risorse, che in questa fase lo stanziamento non è sufficiente a coprire il costo dell'intera opera, che egli stesso ha constatato che sui 230 Km. della tratta restano ancora da finanziare 80, di cui la relativa progettazione dovrà essere rielaborata per superare i problemi di impatto ambientale, e che il tracciato del secondo binario sino a Messina dovrà attendere le nuove fasi della programmazione delle risorse che il Governo nazionale vorrà destinare alla Sicilia;

evidenziato che i collegamenti autostradali tra Palermo e Messina, non essendo ancora terminati, producono grave nocumento alla viabilità ed allo sviluppo socio-economico dell'intera Isola,

si chiede di sapere se, alla luce di quanto accaduto e di quanto rilevato in questo atto, che evidenzia ancora una volta le conseguenze della disattenzione verso le esigenze del Sud e della Regione Siciliana, il Ministro in indirizzo non ritenga necessario rivedere gli impegni assunti a fronte di una struttura ferroviaria della Sicilia che ancora fa riferimento all'epoca borbonica ed avviare una strategia di interventi che parta dalle emergenze per giungere ad una normalità di servizi pubblici e di infrastrutture che consentano all'Isola di superare un grave divario con le altre Regioni del Centro e del Nord Italia.

SODANO Calogero, SUDANO, CIRAMI, COMPAGNA, FORTE. –
Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. – Premesso che:

(3-00562)
(23 luglio 2002)

in seguito al deragliamento del treno Palermo-Venezia, avvenuto sabato sera, presso la stazione di Rometta Marea, che ha causato la morte di otto persone, la Procura di Messina ha aperto un fascicolo contro ignoti per disastro ferroviario e omicidio plurimo colposo;

l'interesse della Procura si concentra soprattutto sull'area del disastro e pertanto è stato deciso il sequestro di tutta la documentazione relativa ai lavori effettuati negli ultimi 45 giorni su binari, massicciate, traverse, scambi, ganasce e bulloni nel tratto di 2.500 metri fra le stazioni di Venetico e Rometta Marea,

si chiede di conoscere quali notizie a tutt'oggi si hanno in merito alla dinamica dell'incidente e quali atti il Governo abbia intrapreso, o intenda intraprendere, per migliorare il livello di sicurezza di una tratta ferroviaria particolarmente carente.

MALABARBA, MALENTACCHI, SODANO Tommaso, TOGNI. – (3-00563)
Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle infrastrutture e (24 luglio 2002)
dei trasporti. – Premesso che:

nella giornata del 20 luglio 2002, presso la stazione ferroviaria di Rometta Marea, a 32 chilometri da Messina, il treno espresso 1932 Palermo Centrale-Venezia Santa Lucia è deragliato. La motrice, uscita dal binario, è finita contro un casello ferroviario e cinque carrozze sono finite nella scarpata;

l'incidente ha causato otto vittime, tra cui il macchinista Saverio Nania, e quarantasette feriti;

il tratto ferroviario dove è accaduto il disastro ferroviario è a binario unico;

le Ferrovie dello Stato hanno dichiarato che è stata effettuata una manutenzione alla linea e che tale operazione si è conclusa il 20 giugno 2002;

gli abitanti delle case sotto la massicciata del tratto ferroviario in questione hanno dichiarato che nelle due – tre notti precedenti al disastro non si riusciva a dormire per il rumore provocato dal «traballio» dei treni, si chiede di sapere:

se il Presidente del Consiglio e il Ministro in indirizzo non ritengano che la privatizzazione delle Ferrovie dello Stato abbia generato una insicurezza sul lavoro e degli impianti;

se i fondi stanziati dall'Unione Europea siano stati utilizzati effettivamente per il riammodernamento delle rete ferroviaria della Regione Sicilia;

se la manutenzione al tratto ferroviario sopra citato sia stata effettuata con efficacia e competenza;

se la manutenzione del tratto di ferrovia in questione fosse conclusa; chi abbia effettuato i controlli sui lavori di manutenzione;

se, alla luce della tragedia di Rometta Marea, non ritengano di riconsiderare la scelta di costruire il ponte sullo Stretto di Messina, destinando i fondi previsti per tale opera ad interventi finalizzati al miglioramento della rete ferroviaria, di quella stradale e di quella idrica del Mezzogiorno del paese.

MARINO, MUZIO, PAGLIARULO. – *Al Ministro delle infrastrutture* (3-00565)
e dei trasporti. – Per conoscere: (24 luglio 2002)

le cause e le responsabilità della sciagura ferroviaria di Rometta Marea;

se risulti corrispondente al vero lo stato di abbandono, di fatiscenza e di gravissima incuria in cui versa la tratta ferroviaria Palermo-Messina, così come evidenziato da diversi organi di informazione;

qualora siano confermate le risultanze delle inchieste giornalistiche, quali urgenti e necessarie iniziative si intenda porre in essere.

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

(3-00566)
(24 luglio 2002)

il treno espresso Palermo-Venezia n. 1935 è deragliato nel pomeriggio del 20 luglio 2002 sulla linea Palermo-Messina, tra le stazioni di Venetico e Rometta Marea, entrambe nel Messinese, causando 8 morti e numerosi feriti;

sono in corso indagini della Procura sulle cause della sciagura, da cui sembrerebbe emergere che l'incidente sia dovuto al cedimento di un giunto, un punto di congiunzione della rotaia sinistra, che avrebbe ceduto al passare del treno;

il grave incidente ferroviario in cui è rimasto coinvolto l'espresso Palermo-Venezia è avvenuto sulla tratta Messina-Palermo, dove da anni sarebbero in corso investimenti delle Ferrovie dello Stato spa per il raddoppio dei binari e per incrementare la sicurezza complessiva sulla tratta stessa;

considerato che:

nel Documento di programmazione economico-finanziaria 2003-2006, sulla Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania, a fronte di una previsione di spesa pubblica complessiva in dieci anni di 12.291,67 milioni di euro, si registra un impegno nel triennio di 404,39 milioni, pari a solo il 3 per cento dell'importo;

nel Piano di impresa 1999-2003, così come ripreso nel Contratto di Programma (CdP) 2000-2005, sono stati previsti per la rete siciliana 4.176 miliardi di vecchie lire, di cui 3.563 per il raddoppio della Palermo-Messina (tratte Messina-Patti e Fiumetorto-Cefalù) e 614 per l'interramento della tratta a Capaci e per il nodo di Palermo. Altri 700 sono previsti per il completamento del raddoppio della Messina Catania;

le risorse effettivamente disponibili risultano:

con il primo Addendum al CdP 1994-2000, con cui sono state assegnate le risorse della legge finanziaria 1996, 729 miliardi di vecchie lire per la direttrice Palermo-Messina-Catania;

620 miliardi di vecchie lire per la Sicilia, di cui 500 per il completamento del raddoppio della linea Messina-Catania (a parziale copertura) e 120 per il nodo di Palermo, stanziati dalla legge n. 354 dell'8 ottobre 1998, «Piano triennale per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato. Misure per il potenziamento di itinerari ferroviari di particolare rilevanza»;

283 miliardi di vecchie lire per la direttrice Palermo-Messina-Catania, stanziati dalla legge finanziaria 2001, mentre nel 2002 con il primo Addendum al contratto di programma 2000-2005 i finanziamenti per la Sicilia si indirizzano esclusivamente per soli 27 miliardi di vecchie lire al raddoppio della Messina-Catania;

complessivamente quindi sono stati stanziati, come si deduce dalla Relazione annuale al Parlamento sull'attuazione dei CdP 1994-2000 e 2001-2005 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal suo I Addendum, per la direttrice Palermo-Messina-Catania 1.539 miliardi di vecchie lire a fronte di una previsione del costo di investimento del CdP 2000-2005 di 4.263 miliardi di vecchie lire, pari al 36 per cento del totale;

il I Addendum al CdP 2000-2005, che assegna le risorse della legge finanziaria 2002, pari a 4,607 miliardi di euro, è stato proposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con parere favorevole del CIPE e delle Commissioni parlamentari competenti;

nel suddetto I Addendum la quota per il Mezzogiorno è pari all'11 per cento del totale, mentre la quota dedicata alla manutenzione straordinaria della rete è pari al 21,8 per cento e la quota che assorbe il progetto Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Torino-Novara è pari al 58,5 per cento;

da questa ripartizione relativa all'anno 2002 risulta evidente che l'alta velocità ferroviaria assorbe oltre metà delle risorse pubbliche per gli investimenti ferroviari, mentre rispetto alle previsioni risultano inesistenti le quote di finanziamenti privati, lasciando irrisolto il piano finanziario a suo tempo predisposto e completamente impraticabile dell'AV/AC;

rispetto ai Contratti di Programma 1994-2000 e 2001-2005, al 2001 i progetti relativi alla rete ferroviaria siciliana risultano completati al 53 per cento;

dai dati, fin qui riportati, della stessa Relazione annuale al Parlamento sull'attuazione dei CdP 1994-2000 e 2001-2005 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti emerge con chiarezza che l'indirizzo politico è quello di completare la Messina-Catania, mentre per la tratta Messina-Palermo il più ingente impegno finanziario risulta largamente disatteso;

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti avrebbe dichiarato che il Governo intenderebbe realizzare una linea dedicata veloce Palermo-Catania,

si chiede di sapere:

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti abbia accertato le cause della sciagura ferroviaria accaduta a Rometta Marea in Sicilia e quali provvedimenti conseguenti abbia assunto;

se proceda il piano di manutenzione ordinaria e straordinaria finalizzato alla sicurezza, predisposto dalle Ferrovie dello Stato e che prevede investimenti sulla rete, sulla tecnologia di controllo, sul materiale rotabile e sulla formazione del personale;

rispetto agli investimenti già assegnati sulla Palermo-Messina e la Messina-Catania, quali investimenti siano stati effettivamente realizzati e per quali tipologie di opere e tecnologie;

quali risorse intenda attivare il Ministro nel triennio per completare il raddoppio della Messina-Palermo e con quali tempi previsti di realizzazione;

se il Ministro dell'economia e delle finanze, azionista delle Ferrovie dello Stato, e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti non intendano rivedere il piano finanziario dell'AV/AC che prevedeva che il 60 per cento di risorse fosse derivato da capitale di rischio privato, ipotesi che si è rivelata completamente infondata, visti gli elevati costi dell'infrastruttura e la redditività di lungo periodo dell'investimento;

in assenza di soluzioni alternative praticabili e di una diversa ripartizione delle risorse pubbliche e private destinate all'AV/AC, se non intendano rivedere il Piano di Investimenti delle Ferrovie dello Stato dando priorità al completamento dell'AV/AC Milano-Napoli, al potenziamento dei nodi ferroviari e metropolitani ed all'ammodernamento e potenziamento della rete ordinaria, con priorità per il Mezzogiorno;

se corrispondano al vero le dichiarazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che il Governo intenderebbe realizzare una linea dedicata veloce Palermo-Catania, con quali ragioni trasportistiche venga motivato questo investimento, quali analisi costi-benefici sia stata effettuata al fine di inserire il progetto tra le priorità strategiche e se non sia preferibile, sia sul piano trasportistico sia su quello dell'utilità, procedere al raddoppio in sede della rete ferroviaria esistente;

se i Ministri interrogati non intendano, nell'ambito delle opere strategiche individuate dalla delibera CIPE del 21 dicembre 2001 in attuazione della legge n. 443 del 2001, dare priorità agli investimenti sulla rete ferroviaria Palermo-Messina, Messina-Catania e Salerno-Reggio Calabria rispetto alla realizzazione dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina.

BASILE. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. – Premesso:

(3-00567)
(24 luglio 2002)

che in data 21 luglio 2002 il treno Palermo-Venezia deragliava in prossimità della località messinese di Rometta Marea, causando la morte di otto persone e il ferimento di altre quaranta;

che, sulla base degli ultimi risultati peritali, la sciagura sarebbe stata determinata non da errore umano, ma dal cedimento strutturale di un giunto ferroviario, cioè di una ganascia che collega due tratti di binario e che rappresenta un sistema di congiunzione del tutto obsoleto;

che la rete ferroviaria siciliana ha un'estensione di 1449 km, di cui 887 a linea elettrificata e solamente 108 a doppio binario;

che sulla base di una nota diffusa dalle Ferrovie dello Stato «il tratto interessato al deragliamento è stato sottoposto a lavori di risanamento della massicciata dal 27 maggio al 7 giugno 2002. Nel periodo tra il 10 e il 13 giugno è stato sostituito il 70 per cento delle traversine e successivamente sono state eseguite ulteriori operazioni di revisione e di livellamento del binario»;

che la pericolosità di quel tratto ferroviario era stata già denunciata in più rapporti di servizio, uno dei quali, datato 18 giugno, informava il

dirigente responsabile che all'uscita della stazione di Rometta il treno subiva degli sbandamenti,

l'interrogante chiede di sapere se il Governo non ritenga:

di accertare e chiarire le cause del disastro di Rometta il più celermente possibile, per rispetto dei morti e nell'interesse generale della collettività;

di accelerare il programma di ammodernamento di tutta la rete ferroviaria siciliana, ritenendolo prioritario per il Mezzogiorno d'Italia e la Sicilia in particolare.

NANIA, BATTAGLIA Antonio, BONGIORNO, RAGNO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

(3-00568)
(24 luglio 2002)

sabato 20 luglio 2002 si è verificato il deragliamento del treno Palermo-Venezia nelle vicinanze della stazione ferroviaria di Rometta Marea, in provincia di Messina, causando la morte di 8 passeggeri ed il ferimento di altri 47;

al di là delle possibili cause tecniche, errori umani e/o altro che hanno determinato la tragedia ferroviaria e su cui tre inchieste (una giudiziaria, una del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed una delle Ferrovie dello Stato) stanno tentando di far luce, è fuori di ogni dubbio che la rete ferroviaria dell'intera Isola sia tra le più fatiscenti d'Italia;

è altrettanto fuori discussione che la complessiva politica attuata dalle Ferrovie dello Stato negli ultimi venti anni abbia fortemente penalizzato la rete ferroviaria siciliana; basti citare per tutti il dato relativo ai suoi chilometri di lunghezza ridotti a 1443 con tagli per circa 800 chilometri, così come è un dato di fatto che la linea Palermo-Messina, lunga 231 km, può contare solo su 61 km di doppio binario,

si chiede di conoscere:

le informazioni che il Governo abbia assunto a tutt'oggi circa le cause del deragliamento del treno Palermo-Venezia e quali iniziative siano state intraprese e saranno intraprese per garantire in futuro il livello minimo di sicurezza sulla tratta ferroviaria Palermo-Messina;

quali siano, a giudizio del Governo, i tempi reali di realizzazione del doppio binario sulla stessa tratta.