

gramma 2017-2021 per un totale di 617 milioni di euro con l'obiettivo di raggiungere, su oltre il 60 per cento dei circa 750 chilometri, una velocità superiore ai 200 chilometri all'ora, che può consentire la riduzione dei tempi di spostamento di oltre un'ora da Bologna e Lecce;

con specifico riguardo, al raddoppio del tratto ferroviario Termoli-Lesina, l'intervento è stato di recente inserito nel piano « Italia Veloce » a un costo specifico di 700 milioni di euro ed è interamente finanziato;

nel mese di maggio 2020, la Commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale – Via e Vas, esaminato il progetto definitivo corridoio plurimodale adriatico asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto. Linea ferroviaria Pescara-Bari. Tratta Termoli-Lesina, ha espresso parere negativo, evidenziando la necessità di effettuare ulteriori approfondimenti sulle potenziali interazioni tra la linea in questione, così come modificata nel tratto, e la componente biodiversità;

nell'ambito del procedimento di riesame del predetto parere in data 25 settembre 2020 il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha richiesto a società Rete ferroviaria italiana s.p.a. integrazioni documentali e di analisi per diverse componenti ambientali necessarie per il completamento del supplemento istruttorio –:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza delle criticità emerse e quali iniziative di competenza intenda porre in essere al fine di addivenire ad una definizione del procedimento per superare gli ostacoli che impediscono uno sviluppo coerente ed efficiente della dorsale ferroviaria adriatica e consentire la conclusione dell'opera in tempi certi. (5-04836)

ROTELLI e SILVESTRONI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere – premesso che:

dall'ultima edizione del rapporto « *Pendolaria* », pubblicato da Legambiente e rela-

tivo alla quantità e qualità dei treni in circolazione e ai conseguenti effetti sulla vita quotidiana dei pendolari di tutta Italia, emerge come anche quest'anno le tre peggiori linee d'Italia siano la tratta ferroviaria Roma nord-Viterbo, Roma-Ostia Lido e l'ex Circumvesuviana, cui si aggiungono la Milano-Chiasso, la Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta, la Genova-Ovada-Acqui Terme, la Verona-Rovigo, la Terni-Sansepolcro, la Battipaglia-Potenza-Metaponto, la Agrigento-Palermo;

il rapporto conferma, inoltre, gli infiniti disagi che quotidianamente sopportano i pendolari costretti a effettuare spostamenti con treni sovraffollati, che ogni anno riducono le corse se non le cancellano completamente, e i cui mezzi sono quasi sempre obsoleti, in un sistema caratterizzato da drastici tagli e una totale disattenzione al servizio;

quanto evidenziato dal rapporto di Legambiente è confermato ogni giorno dai video che si trovano sul *web* e che documentano le stesse criticità e l'esasperazione dei cittadini;

il trasporto pubblico locale è alimentato dal « Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario », istituito dalla legge di bilancio per il 2013, legge n. 228 del 2012, poi ridisciplinato a partire dal 2018 dal decreto-legge n. 50 del 2017, che ne ha anche rideterminato la consistenza, fissandola in circa cinque miliardi di euro all'anno, le cui risorse sono ripartite annualmente tra le regioni;

circa il novanta per cento delle risorse che regioni ed enti locali gestiscono per il trasporto pubblico locale sono, quindi, di provenienza statale –:

se non ritenga di avviare con urgenza procedure di verifica e controllo sulla gestione delle risorse affidate alle regioni.

(5-04837)

MACCANTI, RIXI, CAPITANIO, DONINA, FURGIUELE, GIACOMETTI, MORELLI, TOMBOLATO e ZORDAN. — *Al*