

**Interrogazione con richiesta di risposta scritta E-000483/2014
alla Commissione**

Articolo 117 del regolamento

Sergio Paolo Francesco Silvestris (PPE), Raffaele Baldassarre (PPE), Alfredo Antoniozzi (PPE), Paolo Bartolozzi (PPE), Lara Comi (PPE), Paolo De Castro (S&D), Susy De Martini (ECR), Clemente Mastella (PPE), Erminia Mazzoni (PPE), Alfredo Pallone (PPE), Mario Pirillo (S&D), Licia Ronzulli (PPE), Crescenzo Rivellini (PPE) e Salvatore Tatarella (PPE)

Oggetto: Alta velocità sulla linea adriatica

In Italia la rete dei servizi ferroviari è di proprietà del gruppo Ferrovie dello Stato Spa, società controllata al 100% dal ministero dell'Economia e delle finanze. L'infrastruttura pubblica, però, è di due tipi: sul versante tirrenico è presente l'alta velocità, sulla dorsale adriatica sono presenti le vecchie linee. Ad esempio, per attraversare gli 846 chilometri da Napoli a Milano ci vogliono 4 ore e 40 minuti per un costo del biglietto di 95 euro, mentre per i 650 chilometri da Bari a Bologna servono 5 ore e 35 minuti per una tariffa di 71,50 euro.

La tariffa, infatti, è per tutta la rete nazionale di 11 centesimi al chilometro, indipendentemente dalla velocità e dalla tipologia di linea ferroviaria. Questa scandalosa situazione, che divide in due l'Italia e che penalizza gli abitanti delle regioni che si affacciano sull'Adriatico, è stata denunciata dalla Gazzetta del Mezzogiorno e ha trovato l'adesione dell'opinione pubblica (raccolte oltre 15mila firme) e di tutti i sindaci e i presidenti di Regione del territorio adriatico. Anche le associazioni dei consumatori sono sul piede di guerra e stanno preparando una class action.

Alla luce di ciò, può la Commissione chiarire se:

1. tale disparità di trattamento, a parità di costi gravanti sui passeggeri, non violi la legislazione europea in materia di diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario, in particolare il diritto a non essere discriminati nell'accesso al trasporto in base al regolamento (CE) n. 1371/2007;
2. le arretrate condizioni infrastrutturali del corridoio ferroviario adriatico non siano in contrasto con i principi ispiratori della comunicazione della Commissione, del 17 settembre 2010, relativa allo sviluppo di uno Spazio unico ferroviario europeo [COM(2010)0474];
3. è a conoscenza delle forti disparità che distinguono le reti ferroviarie sulla dorsale adriatica rispetto al Nord Italia e al versante tirrenico e prevede perciò di prendere provvedimenti al fine di parificare questa situazione d'ineguaglianza, anche nell'ambito del VII programma quadro nel caso in cui fossero reperibili finanziamenti per l'ammodernamento di tale rete ferroviaria?