



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

**Bruxelles, 23 dicembre 2020
(OR. en)**

**2020/0035 (COD)
LEX 2041**

**PE-CONS 48/1/20
REV 1**

**TRANS 519
CODEC 1150**

**DECISIONE
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
RELATIVA A UN ANNO EUROPEO DELLE FERROVIE (2021)**

DECISIONE (UE) 2020/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 23 dicembre 2020

relativa a un Anno europeo delle ferrovie (2021)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
visto il parere del Comitato delle regioni²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria³,

¹ GU C 364 del 28.10.2020, pag. 149.

² Parere del 14 ottobre 2020 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

³ Posizione del Parlamento europeo del 15 dicembre 2020 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 17 dicembre 2020.

considerando quanto segue:

- (1) Nella comunicazione dell'11 dicembre 2019, dal titolo "Il Green Deal europeo" ("comunicazione sul Green Deal europeo"), la Commissione ha illustrato un Green Deal per l'Unione e i suoi cittadini. Il Green Deal europeo è una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse.
- (2) Nelle conclusioni del 12 dicembre 2019 il Consiglio europeo ha approvato l'obiettivo di realizzare un'Unione a impatto climatico zero entro il 2050.
- (3) Nella risoluzione del 15 gennaio 2020 il Parlamento europeo ha accolto con favore la comunicazione sul Green Deal europeo e ha chiesto la necessaria transizione verso una società europea climaticamente neutra entro il 2050.

- (4) In linea con gli obiettivi fissati nella comunicazione sul Green Deal europeo, è necessario trasformare l'economia dell'Unione e ripensare le politiche, in particolare nel settore dei trasporti e della mobilità. I trasporti sono responsabili di un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione e tale quota è in continua crescita. Per conseguire la neutralità climatica occorre ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050. Raggiungere la sostenibilità e l'intermodalità nei trasporti implica mettere gli utenti al primo posto e fornire loro alternative più convenienti, accessibili, sane, pulite ed efficienti sotto il profilo energetico rispetto alle loro attuali abitudini in materia di mobilità, incoraggiando al contempo quanti utilizzano già modi di trasporto sostenibili, come gli spostamenti a piedi, la bicicletta e i mezzi di trasporto pubblici.
- (5) Il Green Deal europeo presuppone un'accelerazione della transizione verso una mobilità intelligente e sostenibile per affrontare tali sfide. In particolare, una parte sostanziale del 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada dovrebbe essere trasferita alle ferrovie e alle vie navigabili interne. Per tale transizione occorrono investimenti ingenti, tra cui investimenti nel contesto della ripresa, e una loro parte essenziale riguarderà l'attuazione della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) e gli sforzi per incrementare l'efficienza dei corridoi ferroviari merci.

- (6) Le ferrovie hanno un ruolo importante quale fattore di svolta per conseguire l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050. Sono uno dei modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente ed efficienti dal punto di vista energetico. Sono in massima parte elettrificate ed emettono una quantità di CO₂ molto inferiore rispetto al trasporto equivalente su strada o per via aerea. Sono inoltre l'unico modo di trasporto ad aver ridotto in maniera costante le proprie emissioni di gas a effetto serra e di CO₂ dal 1990. Il settore ferroviario ha altresì ridotto il proprio consumo di energia tra il 1990 e il 2016 e utilizza una quantità crescente di fonti di energia rinnovabili.
- (7) La crisi COVID-19 ha colpito il settore dei trasporti in modo particolarmente pesante. Nonostante le limitazioni operative e finanziarie, il settore ha assicurato collegamenti fondamentali per il trasporto sia di persone che di merci essenziali. Ciò è stato possibile principalmente grazie al personale che ha continuato a lavorare in condizioni difficili e incerte. Il ruolo strategico svolto dal settore ferroviario durante la crisi COVID-19 ha evidenziato che la realizzazione dello spazio ferroviario europeo unico, istituito dalla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹, è necessaria sia per agevolare la fornitura di beni essenziali, quali alimenti, medicinali e carburante, segnatamente in circostanze eccezionali, sia per conseguire obiettivi più ampi della politica dei trasporti.

¹ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

- (8) Stabilendo una connessione tra le principali vie di trasporto dell'Unione e le sue regioni e i suoi territori periferici, montuosi e isolati, anche a livello regionale e locale, nonché introducendo e ripristinando i collegamenti ferroviari regionali transfrontalieri mancanti, il settore ferroviario contribuisce alla coesione sociale, economica e territoriale su scala continentale, nazionale, regionale e locale. Inoltre, nelle zone remote e rurali le reti che garantiscono la fornitura di servizi di base alla popolazione sono spesso meno numerose e meno sviluppate. Le regioni periferiche si trovano sovente ad affrontare una situazione doppiamente difficile a causa della loro natura rurale e della loro ubicazione periferica rispetto alle reti nazionali.
- (9) Mentre la quota del trasporto ferroviario di passeggeri nell'ambito dei trasporti terrestri nell'Unione ha registrato solo un leggero incremento dal 2007, quella relativa al trasporto ferroviario delle merci è diminuita. Sono numerosi gli ostacoli ancora da superare in vista del conseguimento di un autentico spazio ferroviario europeo unico. Il settore del trasporto su rotaia è talvolta intralciato, tra l'altro, da pratiche commerciali e operative obsolete, dall'invecchiamento delle infrastrutture e del materiale rotabile e dalla rumorosità dei vagoni. Il superamento di tali ostacoli, la riduzione dei costi, lo studio di regimi dell'Unione per integrare i meccanismi nazionali di sostegno non discriminatorio agli operatori ferroviari e l'accelerazione dell'innovazione permetteranno al settore ferroviario di realizzare appieno il proprio potenziale, assicurando al contempo il funzionamento del mercato interno, l'aumento del traffico ferroviario e l'ulteriore potenziamento dei livelli di sicurezza, già elevati. Il settore ferroviario ha pertanto bisogno di un ulteriore impulso per migliorare la propria attrattiva nei confronti tanto dei viaggiatori quanto dei lavoratori e delle imprese.

- (10) I ministri dei trasporti della maggior parte degli Stati membri hanno espresso il loro impegno a sostenere un'agenda europea per il trasporto ferroviario internazionale di passeggeri attraverso una dichiarazione politica presentata alla videoconferenza informale dei ministri dei trasporti dell'Unione svoltasi il 4 giugno 2020.
- (11) Al fine di promuovere il trasporto ferroviario, in linea con gli obiettivi indicati nella comunicazione sul Green Deal europeo, anche per quanto concerne la mobilità sostenibile e intelligente, è opportuno designare l'anno 2021 quale Anno europeo delle ferrovie ("Anno europeo"). L'anno 2021 sarà importante per la politica ferroviaria dell'Unione, poiché rappresenterà il primo anno completo di attuazione delle norme concordate nell'ambito del quarto pacchetto ferroviario in tutta l'Unione, in particolare per quanto concerne l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, la riduzione di costi e oneri amministrativi per le imprese ferroviarie attive nell'Unione e l'attribuzione all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (*European Union Agency for Railways – ERA*) di compiti aggiuntivi finalizzati alla riduzione degli ostacoli tecnici. In vari Stati membri si registra un interesse pubblico crescente per i trasporti ferroviari, anche per i treni notturni, di cui è valida testimonianza la popolarità dell'iniziativa DiscoverEU. Inoltre il festival internazionale delle arti "Europalia" dedicherà la sua edizione 2021 all'influenza delle ferrovie in campo artistico e ne sottolineerà il ruolo di promotore efficace di cambiamenti sociali, economici, industriali ed ecologici. L'Anno europeo dovrebbe contribuire a un dibattito paneuropeo sul futuro delle ferrovie.

- (12) A livello di Unione, la dotazione finanziaria necessaria per l'attuazione della presente decisione comporterà finanziamenti adeguati da determinare nel contesto della procedura di bilancio per il 2021 conformemente al quadro finanziario pluriennale 2021-2027. Fatte salve le competenze dell'autorità di bilancio, l'obiettivo dovrebbe essere quello di erogare un finanziamento di almeno 8 milioni di EUR per l'attuazione della presente decisione dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2022.
- (13) I pendolari costituiscono l'80-90 % di tutti i passeggeri del trasporto ferroviario. Ciò implica che gli agglomerati urbani contribuiscono in modo significativo alle prestazioni complessive del trasporto ferroviario di passeggeri. La mobilità urbana intelligente dipende dalla modernizzazione e dal rinnovo delle linee suburbane e regionali sottoutilizzate per conseguire un basso impatto ecologico e una coesione sociale ed economica.
- (14) Nel corso dell'Anno europeo, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione l'avvio di uno studio sulla fattibilità della creazione di un'etichetta europea per promuovere le merci e i prodotti trasportati su rotaia, al fine di incoraggiare le imprese a passare al trasporto ferroviario. Analogamente, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di avviare uno studio di fattibilità in vista dell'introduzione di un indice di connettività ferroviaria, allo scopo di classificare il livello di integrazione raggiunto attraverso l'utilizzo dei servizi sulla rete ferroviaria.

- (15) Il ruolo della motivazione del personale non deve essere sottovalutato poiché è il personale a garantire il corretto svolgimento delle attività. Per realizzare appieno il suo potenziale, il settore ferroviario deve diversificare la propria forza lavoro e, in particolare, deve attirare le lavoratrici e i giovani lavoratori. Tale politica dovrebbe essere promossa a tutti i livelli istituzionali.
- (16) Per rafforzare l'attrattiva del trasporto ferroviario, i servizi devono essere orientati agli utenti ed essere organizzati e progettati in modo tale da offrire un buon rapporto tra qualità e prezzo, garantendo una costante affidabilità un'eccellente qualità del servizio e tariffe interessanti.
- (17) Poiché gli obiettivi della presente decisione, vale a dire promuovere il trasporto ferroviario quale modo di trasporto sostenibile, innovativo interconnesso, intermodale, sicuro e conveniente, nonché quale elemento importante nel mantenimento e nello sviluppo di buone relazioni tra l'Unione e i paesi vicini, evidenziare la dimensione europea e transfrontaliera del trasporto ferroviario e rafforzare il contributo del trasporto ferroviario all'economia, all'industria e alla società dell'Unione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo delle necessità di uno scambio transnazionale di informazioni e di una diffusione delle migliori pratiche attraverso l'Unione, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente decisione si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Oggetto

L'anno 2021 è designato come "Anno europeo delle ferrovie" ("Anno europeo").

Articolo 2

Obiettivi

L'obiettivo generale dell'Anno europeo è incoraggiare e sostenere l'impegno dell'Unione, degli Stati membri, delle autorità regionali e locali e di altre organizzazioni per incrementare la quota di passeggeri e merci trasportati su ferrovia. Gli obiettivi specifici dell'Anno europeo sono:

- a) promuovere le ferrovie quale modo di trasporto sostenibile, innovativo, interconnesso, intermodale, sicuro e conveniente, in particolare mettendone in risalto il ruolo:
 - i) quale fattore di svolta che contribuisce a conseguire l'obiettivo dell'Unione della neutralità climatica entro il 2050;
 - ii) quale pilastro di una rete logistica efficiente, in grado di garantire i servizi essenziali, anche in caso di crisi impreviste; e
 - iii) quale modo di trasporto che si rivolge al grande pubblico, soprattutto ai giovani, anche presentando il trasporto ferroviario come un'opportunità di carriera interessante;

- b) sottolineare la dimensione europea e transfrontaliera delle ferrovie, che avvicinano i cittadini, consentono loro di scoprire l'Unione in tutta la sua diversità, promuovono la coesione socioeconomica e territoriale e contribuiscono a integrare il mercato interno dell'Unione, garantendo in particolare una migliore connettività con le sue periferie geografiche e al loro interno, anche mediante connessioni regionali transfrontaliere;
- c) rafforzare il contributo delle ferrovie all'economia, all'industria, inclusa la competitività globale, al commercio e alla società dell'Unione, in particolare a riguardo degli aspetti legati allo sviluppo regionale e locale, al turismo sostenibile, all'istruzione, alla gioventù e alla cultura, e al miglioramento dell'accessibilità per le persone con disabilità o per le persone a mobilità ridotta, e prestando particolare attenzione alle esigenze degli anziani;
- d) contribuire a promuovere le ferrovie come un elemento importante nelle relazioni tra l'Unione e i paesi vicini, basandosi sugli interessi e sulle esigenze dei paesi partner e sulle competenze in materia di trasporto ferroviario, sia all'interno che al di fuori dell'Unione;
- e) fondarsi sulla capacità delle ferrovie di stimolare l'immaginario collettivo, in particolare grazie alla loro storia e al patrimonio culturale, rammentando il contributo che hanno svolto nella creazione della prosperità europea e il loro ruolo nello sviluppo di tecnologie all'avanguardia;
- f) promuovere l'attrattiva delle professioni del settore ferroviario, in particolare evidenziando la necessità di nuove competenze e l'importanza di condizioni di lavoro eque e sicure e di affrontare l'esigenza di diversificare ulteriormente la forza lavoro;

- g) promuovere il ruolo chiave delle ferrovie nel trasporto internazionale di passeggeri all'interno dell'Unione;
- h) promuovere una rete ferroviaria notturna dell'Unione e sostenere iniziative che ne sottolineino la natura transfrontaliera utilizzando simboli rappresentativi dell'Unione;
- i) sensibilizzare l'opinione pubblica in merito al potenziale ruolo delle ferrovie nello sviluppo del turismo sostenibile in Europa;
- j) promuovere il ruolo chiave delle ferrovie nella mobilità sostenibile da punto a punto, nel collegare i nodi di connessione e nel consentire un trasferimento interessante e intelligente tra modi di trasporto;
- k) contribuire all'attuazione del quarto pacchetto ferroviario e sensibilizzare in merito alle misure necessarie per istituire uno spazio ferroviario europeo unico, basato su una TEN-T ben funzionante;
- l) stimolare il dibattito su come modernizzare il materiale rotabile e in che modo sviluppare e aumentare ulteriormente la capacità dell'infrastruttura ferroviaria al fine di agevolare un più ampio utilizzo del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, sottolineando in tale contesto l'importanza della cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura, la ricerca e l'innovazione e il ruolo dell'impresa comune Shift2Rail istituita dal regolamento (UE) n. 642/2014 del Consiglio¹;

¹ Regolamento (UE) n. 642/2014 del Consiglio, del 16 giugno 2014, che istituisce l'impresa comune Shift2Rail (GU L 177 del 17.6.2014, pag. 9).

- m) promuovere eventi e iniziative volti a divulgare informazioni sui diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario e a incoraggiare la cooperazione tra tutti i soggetti, al fine di migliorare l'informazione ai clienti e l'emissione di biglietti, compresa l'offerta di biglietti cumulativi e lo sviluppo di biglietti digitali multimodali innovativi, nonché per fornire informazioni circa le sfide attuali in materia, ad esempio relativamente alla necessità che i diversi soggetti condividano i dati.

Articolo 3

Contenuto delle misure

1. Le misure da adottare per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 2 devono essere oggetto di uno stretto coordinamento con le attività in corso per la promozione del trasporto ferroviario. Tali misure comprendono le seguenti attività a livello di Unione, nazionale, regionale o locale, organizzate nell'ambito di collaborazioni o individualmente, e connesse agli obiettivi dell'Anno europeo:
 - a) iniziative e manifestazioni per promuovere il dibattito, per costruire un'immagine positiva, per sensibilizzare e agevolare il coinvolgimento di cittadini, imprese e autorità pubbliche al fine di accrescere la fiducia nelle ferrovie, segnatamente nel periodo post crisi COVID-19, e per promuovere l'attrattiva della ferrovia per il trasporto ferroviario di più persone e merci, quale modo per contrastare i cambiamenti climatici, tramite molteplici canali e strumenti, comprese manifestazioni negli Stati membri, sottolineando al contempo la sicurezza e la comodità dei viaggi in treno;

- b) iniziative negli Stati membri volte a incentivare la scelta del treno per i viaggi d'affari nel settore sia pubblico che privato e per gli spostamenti dei pendolari;
- c) esposizioni informative, campagne educative, stimolanti e di sensibilizzazione, nonché l'utilizzo di convogli ferroviari adibiti a spazi espositivi e di informazione per incoraggiare passeggeri, consumatori e imprese a cambiare il loro comportamento e per stimolare il pubblico a fornire un contributo attivo per il conseguimento degli obiettivi di un trasporto più sostenibile;
- d) condivisione delle esperienze e delle migliori pratiche delle autorità nazionali, regionali e locali, della società civile, delle imprese e delle scuole in merito alla promozione dell'uso delle ferrovie e alle modalità per modificare i comportamenti a tutti i livelli;
- e) svolgimento di studi e di attività innovative e diffusione dei relativi risultati su scala europea o nazionale;
- f) promozione di progetti e reti relativi all'Anno europeo, anche tramite i media, le reti sociali e altre comunità virtuali;
- g) collaborazioni ed eventi quali delineati nell'allegato;
- h) identificazione e promozione delle migliori pratiche per creare condizioni di parità tra i diversi modi di trasporto;

- i) promozione di progetti e attività per sensibilizzare alla mobilità sostenibile da punto a punto che offre soluzioni di viaggio continue "da porta a porta" combinate ad altri modi di trasporto, compresi gli spostamenti attivi, e una logistica sostenibile e intelligente;
- j) promozione di progetti e attività che permettano di far conoscere lo spazio ferroviario europeo unico e ne facciano comprendere l'importanza, in particolare per quanto riguarda la sua attuazione in corso, le azioni volte a facilitare i viaggi ferroviari internazionali e le azioni per le informazioni digitali sui passeggeri, quali la fornitura di informazioni in tempo reale sulle offerte di viaggio, le tariffe e gli orari, anche da parte di fornitori indipendenti, facilitando il confronto; e
- k) promozione di progetti e attività per la realizzazione di un'infrastruttura ferroviaria ampliata, modernizzata e interoperabile, incluso un sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (*European Rail Traffic Management System – ERTMS*), terminali che offrano opzioni di trasferimento modale, nonché materiale rotabile rimodernato.

2. Nel corso dell'Anno europeo la Commissione prende in considerazione l'avvio di:

- a) uno studio sulla fattibilità della creazione di un'etichetta europea per promuovere merci e prodotti trasportati su rotaia al fine di incoraggiare le imprese a optare per il trasporto su rotaia; e

- b) uno studio di fattibilità in vista dell'introduzione di un indice di connettività ferroviaria, volto a classificare il livello di integrazione raggiunto attraverso l'utilizzo dei servizi sulla rete ferroviaria e a mettere in risalto il potenziale delle ferrovie di competere con altri modi di trasporto.

Entro il 31 marzo 2021 la Commissione informa dei suoi piani il Parlamento europeo e il Consiglio.

- 3. Le istituzioni e gli organismi dell'Unione così come gli Stati membri, rispettivamente a livello di Unione e nazionale, possono far riferimento all'Anno europeo e utilizzarne l'identità visiva nella promozione delle attività di cui al paragrafo 1.

Articolo 4

Coordinamento a livello di Stati membri

L'organizzazione della partecipazione all'Anno europeo a livello nazionale è di competenza degli Stati membri. Essi garantiscono il coordinamento delle attività pertinenti a livello nazionale e nominano dei referenti nazionali per assicurare il coordinamento a livello di Unione.

Articolo 5

Coordinamento a livello di Unione

1. La Commissione convoca periodicamente riunioni dei referenti nazionali per coordinare lo svolgimento dell'Anno europeo. Tali riunioni servono altresì come opportunità per scambiare informazioni sull'attuazione dell'Anno europeo a livello di Unione e nazionale. I rappresentanti del Parlamento europeo possono partecipare a tali riunioni in veste di osservatori.
2. Il coordinamento dell'Anno europeo a livello di Unione deve avere un approccio trasversale onde creare sinergie tra i vari programmi e le varie iniziative dell'Unione che finanziano progetti nel settore del trasporto ferroviario o che interessano le ferrovie.
3. La Commissione convoca riunioni periodiche di tutti i portatori di interessi e dei rappresentanti delle organizzazioni o degli organismi operanti nel settore del trasporto ferroviario, fra cui le reti culturali transnazionali esistenti, le organizzazioni non governative pertinenti, le università e i centri tecnologici, i rappresentanti delle organizzazioni e delle comunità giovanili, nonché le organizzazioni che rappresentano le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, per assisterla in sede di attuazione dell'Anno europeo a livello di Unione.
4. Se il bilancio lo permette, la Commissione può organizzare inviti a presentare proposte e progetti che possono ricevere sostegno per il loro rilevante contributo agli obiettivi dell'Anno europeo.

Articolo 6

Cooperazione internazionale

Ai fini dell'Anno europeo la Commissione coopera, ove necessario, con le competenti organizzazioni internazionali, garantendo nel contempo la visibilità della partecipazione dell'Unione.

Articolo 7

Monitoraggio e valutazione

Entro il 31 dicembre 2022 la Commissione trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sull'attuazione, sui risultati e sulla valutazione generale delle iniziative previste dalla presente decisione. La Commissione fissa indicatori chiave di prestazione per la valutazione delle iniziative. Tali indicatori chiave di prestazione sono esposti nella relazione della Commissione. Ai fini di tale relazione, gli Stati membri forniscono alla Commissione informazioni sulle attività di cui sono responsabili.

Articolo 8
Entrata in vigore

La presente decisione entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO

COLLABORAZIONI ED EVENTI

Il presente allegato contiene il seguente elenco indicativo delle collaborazioni e degli eventi connessi all'Anno europeo:

- 1) collaborazioni con i festival cinematografici di tutta Europa per valorizzare il forte radicamento delle ferrovie nelle produzioni cinematografiche;
- 2) cooperazione con i musei ferroviari europei e con gli eventi culturali esistenti quali i festival cinematografici e le mostre d'arte;
- 3) collaborazioni con ERA, per evidenziare:
 - a) le prestazioni del settore ferroviario in Europa;
 - b) la competenza dei soggetti del settore ferroviario, in particolare dei ferrovieri;
 - c) i vantaggi delle ferrovie in termini di sicurezza e di rispetto dell'ambiente; e
 - d) le prospettive di carriera nel settore ferroviario, rivolgendosi a studenti e tirocinanti;
- 4) esposizioni itineranti sui treni nell'Unione per informare il pubblico in merito agli obiettivi dell'Anno europeo e mettere in evidenza l'attrattiva dei suoi numerosi messaggi;

- 5) offerta di pass Interrail ai giovani nell'ambito del programma Erasmus o di concorsi, al fine di estendere la portata dell'Anno europeo;
 - 6) utilizzo di stazioni come luoghi artistici e di incontro a livello urbano e come nodi economici, culturali e cittadini e utilizzo di musei ferroviari per diffondere i messaggi dell'Anno europeo.
-