



Comitato economico e sociale europeo

TEN/214
Il ruolo delle stazioni
nell'Unione europea allargata

Bruxelles, 14 febbraio 2006

P A R E R E

del Comitato economico e sociale europeo
sul tema

Il ruolo delle stazioni nelle metropoli e nelle città dell'Unione europea allargata
(parere di iniziativa)

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 10 febbraio 2005, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 29, paragrafo 2, del proprio Regolamento interno, di elaborare un parere di iniziativa sul tema:

Il ruolo delle stazioni nelle metropoli e nelle città dell'Unione europea allargata.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 31 gennaio 2006, sulla base del progetto predisposto dal relatore TÓTH.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 14 febbraio 2006, nel corso della 424a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 139 voti favorevoli, 2 voti contrari e 4 astensioni.

*

* *

1. **Raccomandazioni**

- 1.1 Il Comitato economico e sociale europeo chiede che il contenuto del presente parere venga integrato al documento che risulterà dal riesame attualmente in corso del *Libro bianco - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte* (COM(2001) 370 def.).
- 1.2 Le stazioni per il traffico internazionale devono essere oggetto di esame approfondito, soprattutto dal momento che oltre a costituire un elemento della rete ferroviaria rappresentano anche parte dei servizi che le città offrono e del patrimonio architettonico europeo.
- 1.3 È necessaria un'ampia concertazione - a livello degli specialisti del settore e a livello pubblico - per continuare l'esame delle esigenze che le stazioni devono soddisfare tenendo conto dei progressi tecnologici e tecnici del terzo Millennio. È opportuno studiare alternative normative - su scala europea, nazionale e regionale - giustificate da necessità reali, nel rispetto del principio di sussidiarietà.
- 1.4 Fra le esigenze relative alle stazioni ferroviarie per il traffico internazionale delle quali la regolamentazione comunitaria deve tener conto figurano il miglioramento generale della sicurezza dei viaggiatori e la protezione nei confronti del terrorismo.
- 1.5 Occorre prestare un'attenzione particolare allo sviluppo delle stazioni, tenuto conto dell'impulso che ne può derivare per la coesione socioeconomica nei nuovi Stati membri.
- 1.6 È necessario esaminare le possibilità di finanziare lo sviluppo strutturato delle stazioni ferroviarie per il traffico internazionale nel quadro di un meccanismo di partenariato pubblico-privato, coinvolgendo la Banca europea per gli investimenti (BEI).

- 1.7 Occorre fare in modo che le stazioni svolgano in modo prioritario le funzioni connesse al loro ruolo principale, cioè il trasporto, ed evitino di lanciarsi in altre attività o di trasformarsi in centri commerciali e di consumo.
- 1.8 Bisogna chiarire che le ristrutturazioni e lo sviluppo delle stazioni devono da un lato contribuire a mantenere il livello occupazionale esistente e dall'altro favorire la creazione di nuovi posti di lavoro. Nel quadro dell'analisi dell'impatto di tali sviluppi, occorre naturalmente non limitarsi alle sole ripercussioni dirette, bensì prendere in considerazione anche gli effetti collaterali.
- 1.9 È opportuno assicurarsi che la manutenzione e lo sviluppo delle stazioni abbiano carattere prioritario non soltanto per le infrastrutture - situate nelle grandi città - che accolgono il traffico internazionale, ma anche per le stazioni frequentate dagli abitanti - e dai viaggiatori - delle regioni più svantaggiate.

2. **Introduzione**

- 2.1 Le stazioni sono in sintesi "la vetrina" dei trasporti ferroviari.
- 2.2 Il Libro bianco *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte* (COM(2001) 370 def.), pubblicato nel 2001, mantiene invariati gli obiettivi generali della politica comunitaria pur accentuando lo sviluppo di tipi di trasporto capaci di ridurre la circolazione stradale e sottolineando la necessità di mettere l'*utente* al cuore della politica dei trasporti.
- 2.3 Il ruolo delle stazioni è cruciale per realizzare la libera circolazione dei beni, delle persone e dei servizi. Le stazioni possono contribuire a far sì che il trasporto dei passeggeri avvenga senza intoppi e nel modo più efficace e rapido possibile, ma ciò richiede un funzionamento regolare del mercato unico, la soppressione degli ostacoli amministrativi e la neutralità concorrenziale.
- 2.4 La politica dei trasporti dell'Unione costituisce anche uno strumento essenziale per realizzare la coesione economica e sociale. Infatti tale politica presta un'attenzione particolare al libero gioco della concorrenza, al miglioramento della sicurezza dei trasporti e alla valorizzazione dei vincoli e delle ripercussioni ambientali.
 - 2.4.1 Il Libro bianco affronta la questione del rilancio del settore ferroviario, e sottolinea talune assurdità che contraddistinguono tale settore. Infatti, mentre da un lato si registrano alcune reti di ferrovie ad alta velocità ed a forte capacità, servite da stazioni moderne, dall'altro vengono spesso proposti ai viaggiatori servizi obsoleti e antiquati, in stazioni che mancano di manutenzione, o che addirittura comportano rischi d'incidente, con linee locali che si sovrappongono a sovraffollati servizi a lunga distanza, che a volte accumulano ritardi.
 - 2.4.2 Il Libro bianco richiama l'attenzione sulla necessità di stimolare tramite investimenti la collaborazione tra la rete ferroviaria ad alta velocità ed i trasporti aerei, prestando un'attenzione specifica alle stazioni che servono gli aeroporti. Il testo sottolinea a più riprese il

ruolo delle stazioni nell'offerta di servizi che facilitano la circolazione dei viaggiatori, in particolare per quanto riguarda la gestione dei bagagli.

- 2.5 Con l'adozione dei due primi pacchetti ferroviari¹, l'Unione ha realizzato continui progressi nella liberalizzazione della circolazione dei beni, ed effettuato alcuni passi avanti in materia d'uniformazione delle esigenze di qualità. Il CESE auspica che il terzo pacchetto ferroviario possa avere effetti analoghi. L'Unione deve però ancora affrontare compiti quali il concreto completamento delle diverse tappe necessarie a garantire la libera circolazione delle persone. Il presente parere riguarda la precisazione degli standard qualitativi per il traffico internazionale di viaggiatori e la diffusione di tali standard negli Stati membri.

3. Contesto normativo

- 3.1 Esistono molti regolamenti e direttive delle Comunità europee che riguardano le ferrovie. Basti pensare al regolamento che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea² e alle normative relative alla sicurezza ferroviaria³, alle infrastrutture ferroviarie⁴, alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria⁵, alla interoperabilità del sistema ferroviario europeo⁶ ed allo sviluppo delle ferrovie comunitarie⁷. Tutte queste disposizioni riguardano tuttavia solo incidentalmente il ruolo delle stazioni.
- 3.2 La Commissione si occupa soprattutto di stabilire un insieme unico di esigenze tecniche standardizzate (ad esempio uniformare l'altezza dei marciapiedi affinché le persone con mobilità ridotta possano utilizzarli: direttiva 2001/16/CE). La promozione dell'interoperabilità comporta l'armonizzazione di diversi settori tecnici, come le reti elettriche ferroviarie, i sistemi di sicurezza e le licenze per i conducenti dei treni. Lo svantaggio attuale del settore ferroviario sul piano concorrenziale è in parte imputabile al tempo d'attesa alle frontiere tra alcuni paesi, dovuto agli standard tecnici diversi (larghezza dello scartamento, necessità di apportare modifiche tecniche alla locomotiva o di cambiare conducente).

1 Primo pacchetto ferroviario: direttiva 2001/12/CE - GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1 (parere del CES - GU C 209 del 22.7.1999, pag. 22); direttiva 2001/13/CE - GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26 (parere del CES - GU C 209 del 22.7.1999, pag. 22); direttiva 2001/14/CE - GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29 (parere del CES - GU C 209 del 22.7.1999, pag. 22).
Secondo pacchetto ferroviario: direttiva 2004/51/CE - GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164 (parere del CESE - GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131); direttiva 2004/49/CE - GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44 (parere del CESE - GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131); regolamento (CE) n. 881/2004 - GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1 (parere del CESE - GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131); direttiva 2004/50/CE - GU L 164 del 30.4.2004, pag. 114 (parere del CESE - GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131).
Terzo pacchetto ferroviario: COM(2004) 139 def., COM(2004) 142 def., COM(2004) 143 def., COM(2004) 144 def., COM(2004) 140 def. e SEC(2004) 236.

2 Regolamento (CE) n. 881/2004 - GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1 (parere del CESE - GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131).

3 Direttiva 2004/49/CE - GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44 (parere del CESE - GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131).

4 Regolamento (CE) n. 881/2004 - GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1 (parere del CESE - GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131).

5 Direttiva 2001/12/CE - GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1 (parere del CES - GU C 209 del 22.7.1999, pag. 22) e direttiva 2004/51/CE - GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164 (parere del CESE - GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131).

6 Direttiva 2004/50/CE - GU L 164 del 30.4.2004, pag. 114 (parere del CESE - GU C 61 del 14.3.2003, pag. 131).

7 Direttiva COM(2004) 139 def. recante modifica alla direttiva 91/440/CEE.

- 3.3 In materia di stazioni, fanno testo soprattutto le direttive che migliorano la sicurezza dei viaggiatori e ne garantiscono i diritti (ad esempio, la direttiva 2001/16/CE). Le direttive del terzo pacchetto ferroviario volte a garantire i diritti dei viaggiatori mirano ad esempio a consentire ai viaggiatori di ottenere i biglietti tempestivamente, facilmente e beneficiando di un'informazione adeguata (ove possibile tali biglietti si dovrebbero anche poter cambiare) e a fare in modo che i viaggiatori siano informati circa le condizioni di impiego e di validità dei biglietti che acquistano. Le direttive riguardano anche il miglioramento della sicurezza nelle stazioni. Spesso, soprattutto nelle ore di minor affluenza, si verificano atti di violenza nelle stazioni delle grandi città, a volte persino sui treni stessi. Definire standard più elevati in materia di sicurezza, garantendo ad esempio la possibilità di ottenere aiuto da parte del personale ferroviario in caso di eventi indesiderati, incoraggerebbe senz'altro favorevolmente l'utilizzazione dei trasporti su rotaia.
- 3.4 Il CESE segue assiduamente i lavori della Commissione e, per le questioni relative ai trasporti ferroviari, ha recentemente preparato alcuni documenti che esaminano inter alia gli aspetti sociali, le questioni relative ai finanziamenti, le aree metropolitane europee e le reti transeuropee di trasporto⁸.

4. Le stazioni ferroviarie e l'intermodalità

4.1 Le stazioni ferroviarie come punti nodali intermodali

- 4.1.1 La comparsa delle reti ad alta velocità (TGV, HST, ICE), fenomeno che, in parallelo, è stato accompagnato in Europa dalla creazione delle reti transeuropee (RTE), è stato l'elemento catalizzatore che ha permesso alle stazioni, che si trovavano in declino progressivo, di recuperare la loro importanza sul piano urbano. Il trasporto di passeggeri per ferrovia è divenuto possibile su distanze che in precedenza venivano in generale coperte per via aerea (600-800 km), con la conseguenza che il pubblico che utilizza le ferrovie non soltanto è cresciuto numericamente, ma ha anche cambiato composizione, il che ha causato una rivalutazione delle stazioni situate nel cuore delle città.
- 4.1.2 Un altro fattore che può trasformare la percezione della stazione ferroviaria come punto nodale del traffico non si ricollega direttamente al ruolo delle reti ad alta velocità ma piuttosto alla modifica del modo d'utilizzo dei sobborghi e delle zone di agglomerazione che, da città dormitorio monofunzionali, possono diventare spazi urbanizzati multipolari e multifunzionali. Tutti questi cambiamenti, come pure la constatazione che non è possibile permettere un'ulteriore crescita del traffico automobilistico dei pendolari provenienti dai sobborghi costruendo nuove strade, hanno evidenziato la necessità di integrare il traffico urbano e quello che proviene dalle zone periferiche e ribadito l'importanza di stabilire relazioni di cooperazione tra le aziende di trasporto, di armonizzare orari, tariffe e sistemi per la vendita dei biglietti, e di utilizzare in maniera integrata le infrastrutture preposte al trasporto di

⁸ CESE 130/2005, CESE 131/2005, CESE 119/2005, CESE 120/2005, CESE 257/2005, CESE 1426/2004, CESE 225/2005 e CESE 968/2004.

viaggiatori. Le agitazioni di tipo "societale" che hanno scosso le aree periferiche parigine alla fine del 2005 hanno sottolineato la necessità di impiegare contemporaneamente tutta una serie di strumenti per promuovere la coesione sociale, e dimostrato che i processi che intervengono in tale ambito non possono certo venir considerati conclusi.

- 4.1.3 Le linee ferroviarie provenienti dalla periferia formano una parte importante delle reti di trasporto, e in alcuni casi rappresentano l'elemento portante della loro struttura. Da questo punto di vista, le stazioni sono nella posizione migliore per svolgere logicamente la funzione di centri di mobilità e di elementi chiave dei sistemi d'informazione dei viaggiatori che utilizzano reti di trasporto complesse e tra loro interconnesse.
- 4.1.4 Benché in generale le stazioni dei treni ad alta velocità non accolgano anche le reti provenienti dalle periferie, la tendenza all'integrazione fa convergere i due aspetti. Pertanto, in occasione di rinnovamenti o della costruzione di nuove stazioni, un'esigenza di base è quella di ottenere una intermodalità moderna e di alto livello, sia tra linee internazionali e nazionali, sia tra linee nazionali e trasporti urbani.

4.2 **Definire standard europei di intermodalità**

- 4.2.1 Le stazioni ferroviarie permettono l'elaborazione graduale di standard e l'apparire di esigenze specifiche. A livello dei singoli Stati membri, le stazioni ferroviarie hanno costituito in passato un fattore unificante, contribuendo a forgiare l'identità nazionale. Tale identità comune non era determinata dalle infrastrutture in quanto tali (anche se i binari e la ferrovia ne rappresentavano senz'altro gli elementi indispensabili), bensì dalle stazioni ferroviarie medesime, dalle regole, dai modelli e dagli standard.
- 4.2.2 Oggi, l'obiettivo non è quello di uniformare le stazioni ferroviarie che si trovano sulle RTE. L'identità europea non deve essere espressa tramite la definizione di norme architettoniche uniformi per le stazioni ferroviarie, bensì fissando standard per i servizi. Uno dei più importanti deve riguardare lo sviluppo di relazioni intermodali che, pur preservando la diversità degli strumenti locali, rispondano alle esigenze di qualità che si impongono - in un'Europa multilingue - sul piano dell'informazione dei viaggiatori, per orientarli correttamente ed aiutarli a continuare il viaggio. È opportuno distinguere tre diverse aree: la qualità delle informazioni per i viaggiatori, gli standard di intermodalità e lo sviluppo del ruolo dei centri di mobilità.
- 4.2.3 Queste esigenze di qualità in materia di facilità di utilizzo delle stazioni situate sulle reti di trasporto transeuropee devono tradursi in una normativa europea, o in una serie di raccomandazioni, ma non bisogna limitare tali prerogative alle sole grandi reti transeuropee ed è opportuno che venga rispettato al massimo il principio di sussidiarietà. Gli standard elaborati dovrebbero infatti venir applicati anche a tutte le altre stazioni e a tutti i punti nodali: una tale impostazione, lungi dal nuocere alla qualità dei servizi di trasporto, la migliorerebbe senz'altro.

5. Modelli di sviluppo

- 5.1 Se si esaminano gli sviluppi sul piano internazionale, si constata che in pratica ciascun paese europeo ha sviluppato le stazioni a partire da punti di partenza diversi, seguendo obiettivi di sviluppo dei trasporti o invece di sviluppo urbano, tramite iniziative provenienti dall'amministrazione pubblica, o dal settore privato, o mediante dosi diverse di tutti questi elementi. In Gran Bretagna, dove la ristrutturazione delle stazioni è stata demandata ai soli meccanismi di mercato, i cambiamenti sono stati limitati a) ai soli siti ferroviari; b) al centro storico londinese; c) ai periodi di boom immobiliare; d) alla costruzione di nuovi uffici.
- 5.2 In Svizzera è stato avviato un programma nazionale di modernizzazione della rete ferroviaria e dei trasporti pubblici basato su considerazioni ambientali, con un sistema ferroviario destinato anche alle aree periferiche (S-Bahn a Zurigo, Basilea e Berna). Benché le difficoltà finanziarie delle ferrovie abbiano reso necessario un uso commerciale delle proprietà situate nei pressi delle stazioni, il risultato non è stata una semplice operazione di svendita, bensì un programma definito congiuntamente con le ferrovie, che teneva conto degli interessi degli investitori, ma anche di quelli delle città, del governo e delle ferrovie medesime.
- 5.3 Le ferrovie svedesi, privatizzate ma non frammentate, hanno avviato la ristrutturazione del settore, in collaborazione con gli enti locali. L'obiettivo era di realizzare centri moderni dedicati al viaggio: treni, autobus, taxi e parcheggi, integrati nei medesimi spazi. Gli accordi che sono stati portati a termine hanno riguardato pertanto sia gli enti locali sia i diversi tipi di trasporto.
- 5.4 In Francia la principale forza motrice è stata la decisione centralizzata di costruire una rete di treni ad alta velocità, ed in questo contesto, dove la realizzazione delle connessioni con Parigi ha assunto carattere prioritario, il livello locale si è limitato ad esercitare pressioni per ottenere nuove stazioni.
- 5.5 Le ferrovie olandesi, operando congiuntamente con le amministrazioni dei trasporti e dell'ambiente dei Paesi Bassi, hanno annunciato nel 1986 un programma di urbanizzazione delle aree prossime alle stazioni, conformemente al principio dello sviluppo urbano compatto e all'obiettivo di promuovere i trasporti in comune. Prima della privatizzazione, le ferrovie e gli enti locali avevano incontrato notevoli difficoltà per associare altri partner.
- 5.6 Gli esempi citati insegnano che è importante che gli aspetti che rappresentano gli interessi del punto nodale (la dimensione "trasporto") e quelli che rappresentano gli interessi locali (la dimensione "urbana") siano esaminati insieme fin dall'elaborazione del progetto, e che non si lascino prevalere impostazioni unilaterali. Analogamente, gli aspetti di mercato e quelli finanziari devono essere controbilanciati dall'ottica - più ampia - dei rappresentanti degli interessi delle città e delle reti, per evitare situazioni e decisioni nelle quali si tenga conto esclusivamente degli interessi congiunturali a breve termine o, a rovescio, per evitare che le questioni della validità finanziaria dei progetti siano spazzate via da visioni tanto ambiziose quanto irrealistiche. Gli studi specialistici mostrano che è più facile ottenere un consenso

quando la stazione viene costruita ex novo (ad esempio Lilla), poiché in caso contrario i progetti sono spesso ostacolati dal confronto tra gli interessi preesistenti.

6. Tendenze di sviluppo nell'Unione

6.1 Sembrerebbe giusto sviluppare una cooperazione orizzontale all'interno della Commissione europea, che consenta ai diversi responsabili di esaminare con un taglio settoriale i diversi progetti finanziati dai fondi strutturali. Quest'esame permetterà in seguito di determinare settore per settore l'ampiezza dell'aiuto comunitario accordato alle varie attività.

6.2 Vale la pena di tener presenti le responsabilità dello sviluppo delle reti ad alta velocità nell'emergere delle contraddizioni che ora caratterizzano le ferrovie, come ad esempio la commistione fra connotati tradizionali e connotati moderni. La costruzione delle reti ad alta velocità è divenuta estremamente attuale proprio perché queste si sono staccate dal sistema ferroviario tradizionale. Lo sviluppo delle reti ad alta velocità ha richiesto tuttavia investimenti colossali ed ha inevitabilmente prosciugato le risorse finanziarie disponibili, a scapito degli altri progetti di ristrutturazione. In Francia, ad esempio, lo sviluppo dei treni ad alta velocità ha comportato il deterioramento di alcune sezioni della rete tradizionale, al punto da rendere necessario limitare considerevolmente la velocità dei convogli in numerose tratte. Ciò ha comportato significative perdite di tempo sia per il trasporto di viaggiatori che per quello delle merci, e meriterebbe chiedersi se ciò venga davvero compensato dai guadagni di tempo degli utenti delle linee ad alta velocità.

6.3 Per il rafforzamento della coesione sociale e per l'integrazione delle regioni meno prospere, lo sviluppo e una maggior utilizzazione delle linee ferroviarie tradizionali risulterebbero assai più utili dell'introduzione di linee ad alta velocità, le quali non fanno che attraversare queste regioni il più celermente possibile, senza permettere loro di integrarsi alle reti di trasporto. Sarebbe forse in taluni casi opportuno assegnare maggior importanza al rinnovo delle linee ferroviarie tradizionali e delle infrastrutture correlate - in parallelo alla costruzione delle linee ad alta velocità. Le stazioni rappresentano comunque il primo punto di contatto tra tutti gli sviluppi e le ristrutturazioni citate ed i viaggiatori.

7. Considerazioni relative allo sviluppo delle stazioni

7.1 Esiste il rischio assai grave che grazie ai considerevoli investimenti in gioco prevalgano gli interessi a breve termine - magari semplicemente per ragioni di speculazione immobiliare - e che scompaia proprio quanto costituisce il valore aggiunto concreto delle ferrovie per le città e per i passeggeri. Nella pratica, ciò potrebbe assumere la forma della messa in vendita - motivata dalla cattiva situazione finanziaria delle ferrovie - di terreni di grande valore situati al centro delle città, e con la costruzione di uffici e centri commerciali nelle aree dove si trovano gli attuali impianti ferroviari. In questa prospettiva, sarebbe opportuno tener conto di quanto segue.

- 7.2 Le connessioni dirette tra centri cittadini sono cruciali non soltanto per i collegamenti ferroviari ad alta velocità, ma anche per tutti i collegamenti ferroviari internazionali, e dunque per tutte le maglie delle reti europee di trasporto.
- 7.3 Sarebbe logico sviluppare proprio negli spazi del centro città una densa rete di linee di trasporto pubblico, capace di garantire un collegamento ottimale tra le stazioni ferroviarie e le rimanenti aree urbane.
- 7.4 Le stazioni ferroviarie costituiscono un punto centrale di mobilità e di informazione per tutti i tipi di trasporto che la rete integra.
- 7.5 È inoltre opportuno realizzare collegamenti tra le stazioni situate nei centri urbani e gli aeroporti che servono le città.
- 7.6 Gli spazi che appartengono alle ferrovie non devono essere valutati solo in quanto tali, isolatamente: occorre, dopo aver valutato l'importanza di queste aree sul piano urbano e sul piano logistico, garantire il massimo valore aggiunto sul lungo termine per la città.
- 7.7 L'esperienza mostra che le differenze funzionali tra il tessuto urbano e la stazione ferroviaria tendono ad attenuarsi gradualmente, e che le stazioni possono acquisire connotati redditizi ed allo stesso tempo attraenti proprio incorporando una vasta gamma di servizi urbani.
- 7.8 Detto questo, le grandi stazioni già esistenti non si trovano necessariamente in una posizione ideale per le future stazioni ferroviarie ad alta velocità. Le iniziative che sinora hanno avuto più successo dimostrano che costruendo nuovi centri urbani all'interno della città, che costituiscano un'alternativa ai centri tradizionali, è possibile integrare più efficacemente le energie che provengono dalla ristrutturazione delle ferrovie e quelle che provengono dalla ristrutturazione urbana (anche se gli esempi più spesso citati, tra i quali figura spesso quello di Lilla, vanno considerati situazioni eccezionali, che possono difficilmente essere imitate).
- 7.9 L'esame degli esempi a disposizione dimostra che lo Stato, le comunità locali e il capitale privato potrebbero, in cooperazione con le ferrovie, realizzare progetti di sviluppo e di modernizzazione delle stazioni ferroviarie destinate al traffico internazionale suscettibili di conciliare una vasta gamma di interessi.

Bruxelles, 14 febbraio 2006

La Presidente
del Comitato economico e sociale europeo

Il Segretario generale
del Comitato economico e sociale europeo

Anne-Marie SIGMUND

Patrick VENTURINI