

394ª SESSIONE PLENARIA DEL 24 OTTOBRE 2002

Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «La sicurezza dei trasporti»

(2003/C 61/28)

Con lettera del Commissario Loyola de Palacio, la Commissione ha invitato in data 23 aprile 2002 il Comitato economico e sociale europeo, conformemente al disposto dell'articolo 262 del trattato che istituisce la Comunità europea, ad elaborare un parere sul tema «La sicurezza dei trasporti».

Il 23 aprile 2002 l'Ufficio di presidenza del Comitato ha incaricato la sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, di preparare i lavori in materia.

Data l'urgenza del dossier, il Comitato, nella 394ª sessione plenaria del 24 ottobre 2002, ha nominato relatrice generale Bredima-Savopoulou e ha adottato con 93 voti favorevoli, 1 voto contrario e 5 astensioni, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. A seguito degli attacchi terroristici che hanno scosso gli Stati Uniti l'11 settembre 2001 il mondo si trova ad affrontare un enorme senso di insicurezza. Le ondate di shock provocate da questi tragici eventi si sono propagate in tutto il mondo, ripercuotendosi praticamente su tutti gli aspetti della nostra vita.

1.2. Il tema della sicurezza preventiva e operativa ha assunto un'importanza senza precedenti e figura al primo posto tra le priorità dei responsabili politici. Va tuttavia osservato che non esiste una definizione di terrorismo comunemente accettata a livello internazionale.

1.3. L'urgenza di migliorare la sicurezza su scala mondiale è riconosciuta sia dai governi che dalle società di trasporto. Visto che la sicurezza assoluta è un obiettivo impossibile da raggiungere, nei momenti di crisi grave si tende a cercare di prevedere tutte le eventualità e di trovare le misure per prevenirle. Tuttavia, per quanto serie siano le minacce alla sicurezza, è impossibile mantenere delle misure così drastiche per più di qualche giorno. Scegliere il momento adatto per ricorrere a misure di sicurezza e determinarne l'intensità presuppone una buona comprensione dei diversi tipi di rischi ai quali è esposta la rete di trasporti e della probabilità che tali rischi si verifichino.

1.4. Dopo gli eventi dell'11 settembre il settore dei trasporti marittimi e quello dei trasporti aerei hanno manifestato il loro pieno appoggio alla lotta contro il terrorismo e contro altre minacce per la sicurezza di navi ed aerei. La sicurezza costituisce per eccellenza l'ambito in cui, per conseguire risultati tangibili, occorre coinvolgere attivamente tutti gli anelli della catena dei trasporti. Ognuno di questi deve assumersi la sua quota di responsabilità per evitare che l'anello «più debole» diventi il bersaglio dei terroristi che tentano di infiltrarsi nel sistema.

1.5. La sicurezza della navigazione marittima e dell'aviazione civile costituisce un problema di portata globale a causa del terrorismo e di eventuali atti illeciti; in quanto tale richiede

un'attenzione e delle soluzioni valide su scala mondiale che solo delle organizzazioni internazionali quali l'Organizzazione marittima internazionale (OMI) e l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (OACI) possono offrire. La sicurezza ferroviaria appare per lo più incentrata su iniziative nazionali mentre i rischi di atti terroristici contro i trasporti su strada e sulle vie navigabili sono stati oggetto di ben poca attenzione. A seguito, tuttavia, dell'introduzione del concetto di trasporto porta a porta, che interessa tutti i modi di trasporto, è inevitabile che le maggiori preoccupazioni relative alla sicurezza riguardino tutti i modi di trasporto. Occorre pertanto realizzare l'interoperabilità della catena logistica integrata.

2. L'impatto delle misure di sicurezza

2.1. Il rafforzamento dei requisiti di sicurezza e una serie di oneri aggiuntivi hanno inoltre influito sui costi del trasporto marittimo ed aereo di merci⁽¹⁾. Nell'ambito del trasporto marittimo internazionale, gli obblighi di notifica, l'intensificarsi delle ispezioni da parte della guardia costiera e l'obbligo per i rimorchiatori di scortare le navi hanno determinato un aumento dei costi e dei tempi di attesa. Per il trasporto aereo di merci, i maggiori costi legati alla sicurezza negli aeroporti hanno comportato l'introduzione di tariffe speciali, l'aumento dei premi assicurativi commerciali e l'imposizione di tasse speciali di guerra in alcune regioni sensibili.

2.2. Secondo una relazione recentemente pubblicata dall'OCSE⁽²⁾ sull'impatto degli attacchi terroristici dell'11 settembre sul commercio internazionale, il costo dell'attesa, delle formalità amministrative e del rispetto delle regole previste per il valico delle frontiere rappresentava dal 5 al 13 % del valore dei beni trasportati e le misure di sicurezza supplementari potrebbero farlo salire di 1-3 punti percentuali. È essenziale che i governi evitino di imporre formalità amministrative e costi sproporzionati. Inoltre i costi che incombono ai governi non devono ricadere sulle società di trasporto.

(1) OCSE Le conseguenze del terrorismo per l'economia, 17 luglio 2002, documento di lavoro n. 34 del dipartimento dell'economia: OCSE Consiglio dei ministri per la sicurezza dei trasporti e il terrorismo, 2 maggio 2002.

(2) TD/TC/WP (2002) REV 1/702002.

2.3. La navigazione marittima e l'aviazione civile devono continuare ad assicurare i flussi commerciali internazionali in maniera efficace ed efficiente e pertanto occorre predisporre le navi, gli aerei, le infrastrutture aeroportuali e portuali in maniera tale da far fronte a eventuali attentati terroristici o a progetti criminali di altro genere. Procedure di sicurezza eccessivamente rigide potrebbero paralizzare il trasporto di merci, offrendo così ai terroristi il successo desiderato.

2.4. Le nuove misure di sicurezza dovrebbero essere soppesate in funzione degli obiettivi da conseguire, nonché del costo e dell'impatto sul traffico. È pertanto necessario esaminare con cura le proposte e determinare se sono realistiche e attuabili sul piano pratico. Le misure scelte non devono pregiudicare in maniera ingiustificata né i diritti umani individuali dei cittadini né l'ordine costituzionale dei singoli Stati, al fine di non fare il gioco dei terroristi.

2.4.1. Il costo delle misure di sicurezza e la relativa ripartizione devono fondarsi sulle stime di misure ragionevoli effettivamente realizzabili per prevenire o ridurre il rischio di attentati terroristici. L'analisi dovrebbe misurare il prezzo reale dell'attuazione, i costi diretti o indiretti per i trasportatori (ritardi, attrezzature supplementari, ecc.), l'impatto sul commercio mondiale e le distorsioni della struttura degli scambi (si rischia che il commercio sia riorientato verso zone di minor sicurezza).

2.4.2. Le misure unilaterali sono inaccettabili, specie se applicate in maniera asimmetrica e pregiudizievole per gli interessi dei paesi terzi. Occorre evitare le misure unilaterali ed arbitrarie dal momento che questo genere d'iniziativa intralcia il commercio mondiale moltiplicando le formalità ed altri ostacoli e dando eventualmente luogo a distorsioni della concorrenza e ad effetti economici negativi.

2.4.3. Considerato il carattere internazionale del trasporto marittimo e aereo, i requisiti di sicurezza dovrebbero fondarsi su accordi reciproci applicati in maniera uniforme e non discriminatoria, ai fini di un regolare svolgimento degli scambi economici.

2.4.4. Le misure precauzionali da adottate per evitare eventuali attentati si fondano sulla disponibilità di informazioni, ragione per cui tutti gli operatori dei trasporti sono tenuti a trasmettere eventuali informazioni o sospetti alle autorità e a tenere informato il loro personale.

2.4.5. Il rafforzamento delle misure di sicurezza determinerà inevitabilmente operazioni costose sul piano sia materiale (infrastrutture ed attrezzature) che umano (personale e formazione). Occorre evitare interventi tecnici spropositati che

potrebbero essere tacciati di protezionismo o di asservimento ad interessi commerciali. Nella loro portata ed intensità, le misure devono inoltre tenere conto degli eventuali effetti negativi legati al fattore umano (stanchezza, stress, ecc.). L'attuazione delle misure di sicurezza inciderà inevitabilmente sugli operatori del settore. La visione filosofica e la cultura proprie dell'Europa promuovono il rigoroso rispetto dei diritti umani e qualsiasi reazione alle minacce del terrorismo non deve mai perdere di vista tali principi così a lungo custoditi e difesi.

2.4.6. Le responsabilità di polizia che generalmente incombono agli organi dello Stato rischiano sempre più di essere imposte, in maniera diretta o indiretta, agli equipaggi delle navi e degli aerei e alle autorità portuali, quando in realtà vanno oltre i loro obblighi tradizionali e potrebbero esporli a rischi fisici e a stress emotivo.

3. Ripercussioni sul piano assicurativo

3.1. In materia di assicurazioni, le conseguenze degli avvenimenti dell'11 settembre sono state terribili per il trasporto marittimo ed aereo. Gli assicuratori commerciali hanno soppresso del tutto la copertura dei rischi di guerra che è stata riproposta ad una tariffa più che decuplicata rispetto a quella precedente. Il settore delle assicurazioni ha aumentato i premi in misura variabile tra lo 0,03 e lo 0,05 % del valore dei beni assicurati, ma questo ha in parte annullato il ribasso registrato nell'ultimo decennio. L'assicurazione contro gli atti di terrorismo è quasi interamente scomparsa, pertanto i governi si sono trovati costretti ad intervenire per coprire rischi considerati troppo pesanti per il settore privato.

3.2. Anche le nuove misure di sicurezza hanno avuto delle ripercussioni sul mercato assicurativo. Ci si è dovuti preoccupare della copertura degli inevitabili ritardi provocati dall'intensificarsi delle misure di sicurezza. Si è inoltre dovuto acquistare ed assicurare degli *scanner* estremamente costosi e sofisticati ⁽¹⁾.

3.3. Nel settore marittimo si è avuta un'estensione spropositata delle zone geografiche per le quali sono previsti supplementi di premi e dei relativi periodi di applicazione. L'impressione generale è che gli eventi dell'11 settembre siano stati una scusa per imporre premi eccessivi. Gli armatori e gli assicuratori sono attualmente impegnati in uno scambio di punti di vista al fine di trovare una soluzione più equilibrata.

⁽¹⁾ Le apparecchiature di sicurezza sono estremamente costose: uno scanner per container per il porto di Rotterdam raggiunge, ad esempio, i 14 milioni di EUR.

3.4. Per quanto riguarda il trasporto aereo, sono stati introdotti supplementi di premi per assicurare gli aerei contro i rischi di guerra. Il governo degli Stati Uniti si è assunto l'onere delle spese supplementari per assicurare i vettori americani. Di fronte a queste nuove sfide, il governo statunitense ha offerto aiuti finanziari diretti alle compagnie aeree rafforzando i sistemi di sicurezza aerea. Per evitare turbative del traffico aereo, i ministri delle Finanze dell'UE hanno approvato un codice di condotta che fissa le condizioni alle quali i governi dell'UE possono concedere aiuti in materia di assicurazione aerea. Grazie a tale codice, gli Stati membri che lo desiderano possono versare i premi legati al «rischio di guerra e di terrorismo» per le loro compagnie aeree oppure fornire loro una garanzia di Stato contro tali rischi. Il CESE è favorevole a quest'iniziativa comunitaria intesa a promuovere la vitalità delle linee aeree dell'UE.

3.5. Dal momento che vi sono segni di un ritorno ad una situazione accettabile per la navigazione aerea commerciale sul piano assicurativo, le garanzie offerte dagli Stati membri per l'assicurazione delle compagnie aeree non saranno prorogate. Nello sforzo di porre termine alle costanti difficoltà di trovare una copertura assicurativa adeguata, la Commissione ha proposto di introdurre dei requisiti minimi per l'assicurazione di tutti i vettori aerei che facciano uso dello spazio aereo europeo, vale a dire una responsabilità minima per passeggero e per chilogrammo di carico. Nel lungo termine, l'alternativa più appropriata sembra essere un programma di fondi comuni per coprire la responsabilità civile per atti di terrorismo ad un costo ragionevole.

4. Sicurezza marittima

4.1. La sicurezza marittima in prospettiva

4.1.1. Anche se gli attentati dell'11 settembre hanno colpito aerei ed aeroporti, le navi e le infrastrutture marittime sono anch'esse vulnerabili ai rischi del terrorismo. Le navi potrebbero essere utilizzate come arma per lanciare attacchi, trasportare armi o sostanze pericolose oppure, una volta affondate, danneggiare le infrastrutture di trasporto (entrate dei porti, canali). Le navi per il trasporto di prodotti chimici, le gasiere e le petroliere cariche sono particolarmente vulnerabili e presentano maggiori rischi. I container trasportati dalle navi potrebbero inoltre essere usati per il trasporto clandestino di armi di distruzione di massa o di terroristi. Alla luce del potenziale pericolo, gli Stati Uniti hanno messo a punto le disposizioni più ampie possibili per proteggere i propri porti e le proprie navi. Nessun altro paese ha finora modificato unilateralmente e drasticamente le proprie disposizioni di sicurezza in materia di navigazione.

4.1.2. Contrariamente a quanto è avvenuto per gli aerei e ad eccezione del sequestro della nave da crociera Achille Lauro, nessuna nave passeggeri o da carico è stata finora oggetto di

attacchi terroristici. Talune navi da carico sono tuttavia state vittime di atti di pirateria e di attacchi a mano armata. Per il periodo compreso tra il 1984 ed il 2002 sono state denunciate 2 650 aggressioni di questo genere.

4.1.3. La valutazione dei rischi dovrebbe pertanto tenere conto essenzialmente della probabilità e della potenziale gravità del rischio, considerando fattori quali l'ubicazione geografica, le caratteristiche del modo di trasporto, la facilità di accesso, l'esposizione al rischio, i problemi di ordine istituzionale e giuridico sollevati dalle misure di sicurezza.

4.1.4. Le misure di sicurezza legate alla navigazione dovrebbero definire chiaramente i requisiti relativi alle navi, agli equipaggi, ai passeggeri, agli spedizionieri, ai destinatari, agli operatori dei terminali, alle compagnie di trasporto stradale e ferroviario coinvolte negli scambi internazionali e dovrebbero essere proporzionate al rischio previsto.

4.2. I lavori in corso in seno all'OMI

4.2.1. Le preoccupazioni relative agli atti illeciti che minacciano la sicurezza delle navi, dei passeggeri e degli equipaggi sono state al centro dei lavori dell'OMI sin dagli anni '80.

4.2.2. A seguito del caso dell'Achille Lauro (1985), l'OMI ha adottato una risoluzione e due circolari in cui raccomanda una serie di misure intese ad impedire gli atti illeciti compiuti contro la sicurezza delle navi passeggeri⁽¹⁾.

4.2.3. Nel 1988 l'OMI ha adottato la Convenzione per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza della navigazione marittima e il Protocollo per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse situate sulla piattaforma continentale (Convenzione e Protocollo SUA). Detti strumenti sono entrati in vigore il 1° gennaio 1992⁽²⁾.

4.2.3.1. I lavori preparatori che hanno portato all'adozione di tali trattati si sono svolti contemporaneamente ai lavori per l'adozione del Protocollo per la repressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti che servono l'aviazione civile internazionale, protocollo che è complementare alla Convenzione per la repressione degli atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile del 1971.

4.2.3.2. L'OMI ha inoltre istituito un gruppo di corrispondenza responsabile della revisione della Convenzione e del Protocollo SUA per facilitare la cooperazione internazionale come strumento di lotta contro gli atti illeciti, tra cui quelli terroristici.

⁽¹⁾ A.584(14), MSC/Circ.443, MSC/Circ.754.

⁽²⁾ Il numero degli Stati contraenti è rispettivamente di 67 e 60.

4.2.4. A seguito degli attentati dell'11 settembre l'OMI si è impegnata a riesaminare urgentemente lo stato della regolamentazione internazionale in materia di sicurezza. Su proposta degli Stati Uniti, ha organizzato delle riunioni ad hoc del Gruppo di lavoro intersessione del comitato per la sicurezza marittima dall'11 al 15 febbraio 2002, dal 15 al 24 maggio 2002 e dal 9 al 13 settembre 2002.

4.2.5. L'OMI ha deciso che le nuove misure intese ad accrescere la sicurezza marittima andranno a formare il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali e che gli elementi fondamentali saranno inseriti negli emendamenti al Capitolo XI della Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare («Convenzione SOLAS»). Tali disposizioni dovrebbero essere adottate da una conferenza diplomatica che si terrà dal 4 al 13 dicembre 2002 e verteranno sui seguenti aspetti:

- sistemi di identificazione automatica delle navi;
- piani di sicurezza per le navi e le installazioni offshore;
- presenza di un addetto alla sicurezza a bordo delle navi/all'interno delle società;
- piani di sicurezza per gli impianti portuali e valutazione della vulnerabilità dei porti;
- misure di sicurezza per i container;
- informazioni su navi, carico, equipaggio e passeggeri.

4.2.6. Tra le questioni relative a problemi specifici che richiedono interventi a livello nazionale ed internazionale, ricordiamo la sicurezza delle zone portuali, l'applicazione delle misure ai porti e la sicurezza dei container.

4.2.7. Le misure previste dall'OMI copriranno l'interfaccia «nave/porto», vale a dire le minacce immediate provenienti dalla costa alla sicurezza delle navi e viceversa, compreso l'ancoraggio ed i movimenti della nave in porto. Gli altri aspetti saranno esaminati dall'OMI in cooperazione con l'OIL ed altre organizzazioni interessate (ad esempio l'Organizzazione mondiale delle dogane, l'Associazione internazionale dei porti, l'Associazione internazionale dei capitani di porto).

4.2.8. L'OMI ha esaminato la possibilità di applicare i requisiti relativi alla valutazione della vulnerabilità dei porti ai «porti minori» e ai porti in cui non fanno praticamente mai scalo le navi che effettuano viaggi internazionali. Benché si sia riconosciuto che tali condizioni potrebbero non applicarsi a tutti i porti di un paese, è stato giudicato necessario adottare una certa flessibilità per chiudere il cerchio della sicurezza marittima nei luoghi e periodi in cui possono presentarsi eventuali rischi.

4.2.9. L'impiego di container è estremamente aperto ma è proprio quest'apertura che lo rende vulnerabile all'azione terrorista. Il trasporto marittimo di container non è che un anello della catena multimodale di trasporto ed è necessario garantire la sicurezza in tutte le sue fasi (caricatori, spedizionieri e trasportatori). I servizi frontalieri, e l'amministrazione doganale in particolare, svolgono un ruolo cruciale nel controllo dei movimenti internazionali di container. In tutto il mondo le amministrazioni doganali hanno una lunga esperienza di controllo dei container, in collaborazione con altri organismi responsabili dell'applicazione del diritto nazionale ed internazionale e le organizzazioni professionali interessate. L'Organizzazione mondiale delle dogane deve svolgere un ruolo fondamentale nello sviluppo di un sistema globale di sicurezza per i container, con la collaborazione delle organizzazioni internazionali interessate e la consultazione delle associazioni di caricatori, spedizionieri e trasportatori. Il sistema dovrebbe anche assumersi la responsabilità di emettere e verificare adeguatamente le dichiarazioni di carico per i container.

4.2.10. Il registro della storia della nave e le informazioni sull'armatore permetteranno di rispondere in maniera adeguata alle preoccupazioni di sicurezza in materia di trasparenza. Le navi dovranno disporre di un registro sinottico permanente che contenga un registro di bordo della storia della nave, riportando in particolare informazioni sulla bandiera, sulla data d'iscrizione, sul nome e sul numero OMI. Il registro conterrà inoltre delle informazioni concernenti il/i proprietario/i ufficiale/i, il/i noleggiatore/i, le società di classificazione e la documentazione sul Codice internazionale di gestione della sicurezza (codice ISM). Saranno inoltre disponibili informazioni sui responsabili dell'ingaggio dell'equipaggio, sull'uso della nave e sulla firma del contratto di noleggio per conto dell'armatore.

4.2.11. L'OMI è in linea di principio favorevole ad accelerare la dotazione delle navi esistenti di sistemi di identificazione automatica (AIS). La data definitiva per l'obbligo di trasportare tale sistema a bordo delle navi sarà stabilita nel corso della Conferenza diplomatica che si terrà nel dicembre 2002.

5. La prospettiva dell'UE

5.1. Le proposte o azioni presentate sul piano internazionale nel quadro dell'OMI sembrano aver realizzato un equilibrio soddisfacente tra la necessità di garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e l'esigenza di fornire il livello di protezione più elevato possibile contro gli attentati.

5.2. Benché alcuni provvedimenti OMI possano in un secondo tempo essere trasposti nella legislazione comunitaria, l'adozione di nuove misure internazionali non dovrebbe determinare ritardi nelle procedure legislative comunitarie. Occorre coordinare i processi decisionali negli ambiti internazionali e a livello comunitario al fine di evitare eventuali incongruenze tra le norme internazionali e quelle comunitarie.

5.3. Il Consiglio di Siviglia (21-22 giugno 2002) ha invitato gli Stati membri a realizzare una maggiore collaborazione nella lotta al terrorismo. Ha inoltre accolto con favore i progressi compiuti dall'11 settembre nell'integrazione della lotta al terrorismo in tutte le dimensioni della politica estera dell'Unione europea.

5.4. I porti europei dovrebbero adottare norme comuni per accrescere la sicurezza di fronte al terrorismo prima che altri paesi adottino delle misure unilaterali. Dal momento che possono determinare distorsioni del mercato e mettere a repentaglio il buon funzionamento del commercio internazionale, le misure unilaterali e discriminatorie sono inaccettabili poiché potrebbero comportare la classificazione dei porti stranieri in porti «sicuri» e «non sicuri» (inseriti in una lista nera), in base alla presenza di immigrati illegali e terroristi. Inoltre le iniziative individuali prese da talune autorità doganali comunitarie per concludere degli accordi bilaterali con i servizi doganali americani pregiudicano l'azione collettiva dell'UE e indeboliscono il quadro auspicabile delle future disposizioni che devono fondarsi sulla reciprocità e la collaborazione. Effettuare i controlli nel porto di carico (UE) invece che nel porto di scarico (USA) è un compito immane. Il Comitato appoggia la posizione della Commissione europea quando contesta la legalità di queste convenzioni bilaterali. Tale iniziativa va vista alla luce delle considerazioni di carattere giuridico concernenti la competenza dell'UE per le questioni attinenti alle relazioni commerciali esterne. Il CESE è inoltre favorevole all'iniziativa europea che si propone di portare avanti le discussioni con gli Stati Uniti per giungere ad un accordo sulla parità di trattamento di tutti i carichi (container) provenienti dall'UE e di trasferire/integrare gli accordi bilaterali in un accordo multilaterale (sotto l'egida dell'Organizzazione mondiale delle dogane).

5.5. La prospettiva che gli Stati Uniti adottino delle norme che il resto del mondo possa non essere in grado di seguire desta preoccupazione, poiché provocherà confusione per le navi, gli armatori e l'interfaccia porto/nave. L'iniziativa americana per la sicurezza marittima consente al governo statunitense di procedere alla valutazione dei porti stranieri, visto che l'accesso di una nave agli Stati Uniti è condizionato dalla prova che il porto d'origine abbia effettuato un adeguato controllo del carico e rispettato altre norme anti-terrorismo. Il volume degli scambi con gli Stati Uniti può dare un'idea dell'importanza e dell'impatto di tale iniziativa. Il settore della navigazione da crociera trasporta ogni anno più di 6,5 milioni di americani su navi passeggeri. Sei milioni di container carichi, 156 milioni di tonnellate di materiali pericolosi e quasi un miliardo di tonnellate di prodotti petroliferi entrano ogni anno nei porti americani. Nel 2001 il movimento totale di container tra l'Europa e l'America settentrionale (Stati Uniti, Canada e Messico) ha raggiunto 6 177 000 di unità⁽¹⁾. Il 22,5 % circa del traffico marittimo di container destinato agli Stati Uniti parte da nove porti di grandi dimensioni di sette Stati membri dell'Unione europea.

5.5.1. Considerato il volume enorme dei suoi scambi con l'UE e altre zone del globo, gli Stati Uniti dovrebbero essere indotti a cercare delle soluzioni realistiche in cooperazione con i suoi partner commerciali. L'UE invece, dopo aver preso atto delle eventuali conseguenze delle diverse misure adottate in vari punti del pianeta, dovrebbe svolgere un ruolo leader nella creazione di un sistema mondiale che soddisfi gli interessi di tutti. Il Comitato esorta l'UE ad aprire un dialogo con gli Stati Uniti ed altri paesi per discutere di sovranità, scambio di dati, ispezione dei container, reciprocità e di altre questioni che preoccupano tutte le parti coinvolte. Si tratta di un'occasione preziosa per assumere un ruolo più deciso. In passato, come pure più recentemente, l'esperienza acquisita in diverse parti del pianeta ha dimostrato che non è produttivo puntare tutto unicamente su misure di polizia. Una strategia di controllo non costituisce una soluzione sicura in un mondo che sicuro non è. È necessario e urgente che l'UE prenda, sul piano internazionale, l'iniziativa di sviluppare un quadro più ampio in materia di sicurezza, quadro che oltre a cercare di eliminare gli effetti del terrorismo ne esamini anche le cause.

5.6. È necessario che le misure di sicurezza siano tali da non deviare il traffico verso taluni porti a scapito di altri, a seguito dell'intensificarsi delle misure di sicurezza. Esse dovrebbero inoltre evitare di effettuare discriminazioni tra le compagnie di trasporto marittimo di linea e i trasporti *tramp* (con navi da carico non aventi linee regolari) che fanno scalo nei porti europei.

5.7. Il CESE propone di invitare tutti gli Stati membri dell'UE che non abbiano aderito né alla Convenzione SUA né al suo protocollo a ratificare questi due strumenti⁽²⁾.

5.8. Tutte le azioni comunitarie devono tenere conto degli aspetti economici, che si tratti, ad esempio, di analizzare chi debba pagare per le misure di sicurezza o di esaminare le conseguenze che i requisiti di sicurezza avranno per la competitività dei porti, sia pubblici che privati. Il settore marittimo ha riconosciuto la necessità di mettere a punto una legislazione globale per combattere il terrorismo ed è disposto a condividere taluni costi dettati dall'esigenza di migliorare le misure di sicurezza.

5.9. L'UE dovrebbe concentrarsi essenzialmente su una valutazione delle questioni legate alla sicurezza non solo delle persone impegnate nel settore (marinai, lavoratori portuali) ma anche dei terminali portuali. Essa deve definire i mezzi per identificare più efficacemente i rischi e proporre soluzioni sul piano procedurale/tecnologico intese a ridurli.

⁽¹⁾ Containerisation International, aprile 2002.

⁽²⁾ Il Belgio, l'Irlanda e il Lussemburgo non hanno ancora ratificato tali strumenti.

5.10. La sicurezza delle navi e delle strutture portuali costituisce un'attività che prevede la gestione dei rischi. Il tipo di valutazione che comporta si fonda su una decisione presa dai singoli Stati membri in maniera sovrana e in base ai criteri stabiliti. Tuttavia, come in numerosi altri settori della sicurezza marittima, l'intervento dell'UE si rivelerà indispensabile per stabilire norme e procedure uniformi. La formazione comune del personale per far fronte all'aumento delle esigenze di sicurezza permetterà di armonizzare le procedure a costi ridotti. L'intera catena logistica dovrà pertanto modificare le proprie procedure nel lungo termine per tenere conto delle considerazioni in materia di sicurezza.

5.11. Gli Stati membri devono procedere in maniera coordinata alla valutazione della sicurezza delle strutture portuali. Secondo il CESE, un piano globale di sicurezza portuale deve fornire il quadro adeguato che permetterà di definire dei piani relativi alle strutture portuali. I porti di mare sono spesso aperti e assai esposti e, per la natura stessa del loro ruolo di promotori della libera circolazione degli scambi commerciali, possono essere il bersaglio di atti di terrorismo su larga scala, che possono a loro volta minacciare l'ambiente costiero, i centri industriali, commerciali ed amministrativi e le persone che vivono o lavorano sul luogo. La sicurezza fisica effettiva dei porti di mare e il controllo del loro accesso sono fondamentali per dissuadere e prevenire le potenziali minacce per il funzionamento del porto stesso, i carichi e le navi stesse. Il Comitato ritiene che la creazione di commissioni responsabili della sicurezza portuale permetterà di combinare gli sforzi delle autorità portuali, dei rappresentanti dello Stato (dogane, immigrazione, ecc.), degli utenti e delle altre parti interessate alla sicurezza.

5.12. Le valutazioni in materia di sicurezza dovrebbero prevedere tre componenti fondamentali. In primo luogo devono identificare e valutare il capitale e le infrastrutture che rivestono un'importanza critica per le strutture portuali, nonché le zone e le strutture il cui danneggiamento potrebbe provocare perdite importanti in termini di vite umane o pregiudicare gravemente l'economia o l'ambiente delle strutture del porto interessato. In secondo luogo le valutazioni devono individuare le minacce reali che incombono su tali capitali ed infrastrutture allo scopo di stabilire una lista delle priorità in materia di misure di sicurezza. Infine dovranno affrontare la questione della vulnerabilità delle strutture portuali e stabilirne i punti deboli sul piano della sicurezza fisica, dell'integrità delle strutture, dei sistemi di protezione, delle procedure adottate, dei sistemi di comunicazione, delle infrastrutture di trasporto, dei servizi d'interesse generale e di tutti gli altri ambiti che potrebbero costituire dei potenziali bersagli.

5.13. Per essere efficace, il controllo dell'accesso implica la necessità di munire tutte le persone che salgono a bordo di una nave in un porto di un documento di identità dotato di fototessera senza il quale l'equipaggio di una nave non sarà in grado di controllare le persone che si imbarcano o sbarcano e pertanto di garantire la sicurezza come previsto dal piano in

materia. Conformemente alla convenzione 108 dell'OIL, i marinai possono essere esonerati dalle normali esigenze in materia di visto in caso di permesso a terra o di transito verso o dalla loro nave. Occorrerà conciliare le misure di sicurezza con quelle previste dalla convenzione. È probabile che il formato dei documenti d'identità rilasciati dai paesi di origine dei marinai sarà normalizzato grazie alla messa a punto di documenti leggibili elettronicamente.

5.14. Il CESE osserva che gli impegni pratici e di bilancio possono compromettere l'applicazione su larga scala delle nuove norme relative ai documenti d'identità. L'utilizzazione di modelli biometrici per verificare l'identità del titolare potrebbe suscitare preoccupazioni sul fronte del rispetto dei diritti umani e della protezione dei dati. L'UE dovrà inoltre garantire che tali misure siano compatibili con le esigenze previste dall'Accordo di Schengen in materia di visti.

5.15. Il Comitato invita gli Stati membri che non l'abbiano ancora fatto a ratificare senza indugio la convenzione 108. Per quanto riguarda i lavoratori portuali, l'OMI e l'OIL dovranno risolvere urgentemente la questione e anche l'UE dovrà impegnarsi in tale senso. In attesa di un intervento sul piano internazionale, l'UE potrebbe prevedere delle disposizioni transitorie fondate sulla necessità dimostrata di controllare l'accesso dei funzionari di governo che devono salire a bordo delle navi per espletarvi le loro funzioni.

5.16. L'intensificarsi delle misure di sicurezza richiederà un rafforzamento della cooperazione tra le diverse amministrazioni degli Stati membri (immigrazione, dogane, autorità aeroportuali e portuali). È altrettanto importante coordinare gli interventi dei vari servizi della Commissione europea coinvolti.

5.17. Occorre cercare di ottenere la cooperazione del settore marittimo per promuovere una maggiore sensibilizzazione alla sicurezza. Eventuali misure supplementari devono tenere conto delle altre minacce alla sicurezza delle navi e degli equipaggi, ovvero il traffico di droga, la pirateria, gli attacchi a mano armata e i passeggeri clandestini. Il Comitato osserva da qualche anno che le navi ed i loro passeggeri sono sempre più esposti al fenomeno della pirateria e agli attacchi a mano armata. L'attuale insistenza sulla sicurezza marittima deve inoltre essere vista come un'occasione preziosa per trovare delle soluzioni al problema della pirateria. Nell'affrontare tali problemi non si possono tuttavia mettere a repentaglio la sicurezza e le condizioni di lavoro del personale addetto al trasporto. Pertanto gli interventi per far fronte alla minaccia del terrorismo serviranno anche a risolvere altri atti illeciti (traffico di droga o esseri umani, pirateria). Al momento di esaminare i costi economici delle misure di sicurezza occorre anche tenere conto dei benefici realizzati.

5.18. È necessario evitare eventuali squilibri tra la sicurezza delle navi e quella delle strutture portuali, il che potrebbe risultare nell'imposizione, per le navi e i loro operatori, dell'obbligo di fornire misure di sicurezza supplementari in banchina al fine di correggere tali distorsioni. I costi che incombono ai governi non devono essere imputati alle imprese.

5.19. Gli Stati membri dovrebbero mettere a punto dei metodi per il trattamento dei dati relativi ai carichi contraddistinti dal fatto di essere riuniti su un sito informatico unico e di fondarsi su sistemi elettronici. Per i container in particolare è necessario definire un sistema globale per lo scambio di informazioni tra tutte le parti interessate dal loro movimento. Secondo il Comitato, per assicurare la comunicazione delle informazioni richieste, si potrebbe estendere il sistema già creato dalla direttiva 93/75/CEE relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti.

5.20. La tempestiva applicazione del sistema Galileo (che dovrebbe diventare operativo entro il 2008) permetterà, a giudizio del CESE, di identificare con grande precisione le navi e i container, facilitando in tal modo la realizzazione di una maggiore sicurezza. Occorre nel frattempo adoperarsi per accelerare la fase operativa (2003-2008) del progetto EGNOS, il precursore di Galileo che si avvale del GPS americano e del sistema russo Glonass e ne verifica l'integrità, e per attuarlo parallelamente a Galileo.

5.21. Nel quadro delle misure previste dall'OMI, le navi saranno sottoposte a controlli nei porti degli Stati membri e, conformemente al diritto internazionale, potranno essere ispezionate per stabilire se soddisfano le esigenze previste. In caso di infrazione, le navi sono soggette a diverse sanzioni: ritardo, fermo, restrizione delle operazioni, espulsione dal porto o rifiuto dell'autorizzazione ad accedervi. Il Comitato propone di predisporre quanto prima degli emendamenti alla direttiva (95/21/CE) sul controllo dello Stato di approdo, al fine di estendere in maniera effettiva il campo di applicazione di detto controllo.

5.22. Il sistema di identificazione automatica (AIS) presenta dei vantaggi dal punto di vista della sicurezza solo se i segnali possono essere ricevuti a terra, analizzati e portare a un intervento. Il Comitato suggerisce di vigilare attentamente affinché gli Stati membri rispettino l'obbligo previsto dalla proposta di direttiva in materia di relazioni.

6. La sicurezza dell'aviazione civile

6.1. I rischi per l'aviazione civile

6.1.1. La sicurezza dell'aviazione civile presenta due aspetti: la sicurezza a bordo e la sicurezza a terra. La Convenzione sull'aviazione civile internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (Convenzione di Chicago) prevede norme

minime per garantire la sicurezza dell'aviazione civile. L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) ha organizzato a Montreal, il 19 e 20 febbraio 2002, una conferenza ministeriale sulla sicurezza dell'aviazione nel corso della quale è stata approvata una strategia globale per rafforzare la sicurezza aerea su scala mondiale e gettare le basi di un piano d'azione per la sicurezza dell'aviazione.

6.1.2. Considerata la natura globale dei trasporti aerei, le misure di sicurezza, per essere efficaci, devono essere coordinate sul piano internazionale e, se del caso, bilaterale. È più che mai importante che l'intero settore del trasporto aereo collabori alla realizzazione dell'obiettivo comune, vale a dire la maggiore sicurezza. Le misure preventive non possono più essere di competenza esclusiva degli enti locali, né delle autorità nazionali responsabili. L'UE deve pertanto coordinare le sue attività in materia di sicurezza aerea nel quadro dell'ICAO e conformarsi nella misura del possibile alle norme definite da tale organismo.

6.1.3. Il CESE condivide il punto di vista secondo il quale è impossibile attuare in maniera efficace ed uniforme tutti gli aggiustamenti delle misure di sicurezza con effetto immediato; ritiene al contrario che, per rispondere alle esigenze in materia di assunzione e di formazione del personale nonché di modifica delle infrastrutture, sarà necessario adottare un processo realistico e graduale.

6.2. La sicurezza a bordo

6.2.1. Per quanto riguarda la sicurezza a bordo, l'ICAO ha recentemente adottato delle norme relative all'inclusione della sicurezza nella progettazione degli aeromobili e di altre misure di sicurezza relative al volo. In base alle norme di sicurezza stabilite dall'ICAO per la cabina di pilotaggio, gli aeromobili che trasportano oltre 60 passeggeri o il cui peso certificato al decollo è pari ad un massimo di 45,5 tonnellate, devono essere dotati di protezione da irruzioni e attacchi balistici. Tale requisito diventerà obbligatorio nel novembre 2003.

6.2.2. Negli Stati Uniti, tuttavia, la norma corrispondente prevede che taluni vettori aerei statunitensi rafforzino la protezione delle porte di accesso alla cabina di pilotaggio entro il 9 aprile 2003, ovvero 7 mesi prima della data prevista dall'ICAO. Dal momento che per le autorità statunitensi era inaccettabile creare due livelli di protezione distinti per le medesime operazioni di volo effettuate dagli operatori stranieri verso e in provenienza dagli aeroporti americani, la norma si applicherà esclusivamente agli aeromobili appartenenti ai vettori stranieri che servono aeroporti americani.

6.2.3. Alcuni governi, tra cui quello francese e quello tedesco, hanno iniziato a dotare gli aeromobili di agenti di sicurezza; i vettori americani e britannici hanno adottato misure importanti per garantire l'invulnerabilità della cabina di pilotaggio rafforzandone la porta di accesso e l'intensificarsi dei controlli fisici del bagaglio in tutto il mondo è andato a vantaggio della sicurezza.

6.3. *La sicurezza a terra*

6.3.1. Il 14 settembre 2001 il Consiglio «Trasporti» dell'Unione europea ha deciso che era necessario applicare le misure essenziali per prevenire gli atti illeciti contro l'aviazione civile previsti dal Documento 30 della Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC)⁽¹⁾. Nel parere del 28 novembre 2001⁽²⁾ in merito alla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile»⁽³⁾ il CESE ha accolto con favore detta proposta in quanto rappresenta una risposta rapida ed efficace alla necessità di garantire un elevato livello di sicurezza, intervenendo per evitare atti illeciti contro l'aviazione civile.

6.4. *Il contesto comunitario*

6.4.1. Gli avvenimenti dell'11 settembre hanno dimostrato che i terroristi si sono serviti del trasporto aereo per attaccare i governi. Il settore del trasporto aereo in quanto tale non rappresenta tuttavia l'obiettivo degli attentatori e non dovrebbe sostenere i costi delle misure preventive. Per tale motivo il rafforzamento di talune misure di sicurezza, deciso dalle autorità a seguito degli attentati alla società nel suo insieme e non contro gli operatori del settore aereo, incombe alle autorità stesse.

6.4.2. Tutti gli adeguamenti delle misure di sicurezza alle nuove esigenze, compresa la trasformazione delle raccomandazioni relative a dette misure in requisiti giuridici a carattere vincolante, devono essere sottoposti ad un'analisi costi benefici e ad un esame delle loro conseguenze sul piano operativo. Va notato che all'interno dell'UE il finanziamento della sicurezza del trasporto aereo attualmente varia da un paese all'altro. In taluni paesi i costi sono sostenuti dal governo, in altri sono finanziati da una tassa speciale sulle partenze e in altri ancora direttamente dagli operatori del trasporto aereo.

6.4.3. Il Comitato esprime preoccupazione per il finanziamento delle misure di sicurezza esistenti, nonché di quelle future. Ritiene che gli obblighi dei governi in questo ambito debbano essere più ampi. Analogamente ad altri modi di trasporto, gli aeroporti in realtà rappresentano delle frontiere nazionali e quindi i governi sono tenuti ad assicurare ai loro cittadini il livello di sicurezza più elevato possibile sul piano nazionale. La questione della sicurezza richiede un approccio armonizzato in seno all'UE e i governi dovrebbero intraprendere un'azione coordinata per elaborare una politica globale intesa a finanziare e a garantire il più alto grado possibile di sicurezza per il trasporto aereo.

6.4.4. Il CESE rinvia al proprio parere in merito alla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile»⁽⁴⁾ nel quale afferma che «ritiene ingiusto che gli aeroporti e le compagnie aeree debbano sostenere questi costi aggiuntivi. Dovrebbero essere gli Stati membri a garantire la sicurezza pubblica negli aeroporti».

6.4.5. Il CESE osserva che il Congresso americano ha adottato un pacchetto di misure d'emergenza, in parte destinate a rafforzare la sicurezza del trasporto aereo. Finora in Europa non si prevede alcun rimborso dei vettori aerei per i costi supplementari sostenuti a seguito dell'introduzione delle nuove misure di sicurezza. Occorrerà pertanto evitare distorsioni della concorrenza tra vettori europei e quelli americani determinate dalle diverse politiche adottate in materia di ripartizione dei costi legati alle misure di sicurezza. Il Comitato ritiene tuttavia che, con il pretesto di realizzare misure di sicurezza più efficaci, non sia opportuno introdurre nuove norme tecniche che si proporrebbero invece obiettivi ben diversi (la promozione commerciale di nuovo materiale, il protezionismo).

6.4.6. Alla luce delle precedenti osservazioni il Comitato ritiene che il progetto di regolamento che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile debba esaminare anche la questione del costo del finanziamento della sicurezza senza lasciarla ad una regolamentazione successiva. Al momento di prendere una decisione sul finanziamento del costo delle misure di sicurezza bisognerà tenere conto della competitività delle compagnie aeree comunitarie.

6.4.7. Il Comitato ribadisce l'invito a promuovere e ad adottare quanto prima gli altri elementi della legislazione proposta in materia di sicurezza dell'aviazione civile.

6.5. L'UE non può adottare misure applicabili agli aeroporti di paesi terzi. Deve pertanto mettere a punto un meccanismo inteso a valutare se questi rispondano ai requisiti fondamentali in materia di sicurezza. Qualora non fosse così, vi è il rischio di un'accentuazione del divario rispetto ai livelli di sicurezza garantiti dagli Stati membri dell'UE. Tali differenze dovrebbero indurre a considerare un aspetto importante della sicurezza, ovvero la separazione dei passeggeri e le eventuali conseguenze di tali misure sul piano operativo, finanziario e umano.

(1) La Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC) è un'associazione volontaria delle autorità europee dell'aviazione, che ha adottato varie raccomandazioni, soprattutto nel campo della sicurezza dell'aviazione.

(2) TEN/097.

(3) COM(2001) 575 def. — 2001/0234 (COD).

(4) GU C 48 del 21.2.2002, pag. 70.

6.5.1. A giudizio del CESE, l'UE dovrebbe prefiggersi l'obiettivo di introdurre delle misure che siano compatibili con quelle adottate dagli USA per garantire la sicurezza a bordo. Visto, inoltre, che in Europa il rischio per la sicurezza varia da un paese all'altro, bisogna prevedere una certa flessibilità in base alla valutazione del rischio contingente.

6.5.2. Gli interventi devono concentrarsi sul modo di impedire che individui o oggetti che presentano un rischio per la sicurezza salgano o siano portati a bordo dell'aeromobile. Gli interventi devono vertere essenzialmente sulla sicurezza a terra che rientra d'altro canto tra le competenze dei governi.

6.5.3. Occorre rivedere le misure e le procedure relative al controllo dell'accesso agli aeromobili dalla pista e, in particolare, il grado di fiducia riposto nel personale aeroportuale che ha accesso alle zone vietate. La possibilità di accedere agevolmente ad un'area vietata annulla i vantaggi derivanti dal rafforzamento del controllo dei passeggeri.

6.5.4. Il fatto di non tenere conto di tali preoccupazioni può compromettere l'obiettivo di stabilire «un'area di sicurezza comune» in termini di sicurezza aerea. Tale obiettivo, generalmente noto come «one-stop security» (OSS) ovvero sistema di controllo di sicurezza unico, consiste nell'applicare le misure di sicurezza più adeguate esclusivamente al punto di origine evitando in tal modo di doverle ripetere nel punto di trasbordo.

6.5.5. Il sistema di sicurezza relativo al carico aereo descritto nel documento n. 30 della CEAC potrebbe rivelarsi utile anche per l'elaborazione di un dispositivo di sicurezza per i container nel settore del trasporto marittimo. Esso si fonda sul principio del «vettore conosciuto» e sull'emissione di un certificato di sicurezza della spedizione. Il sistema non si può tuttavia applicare ai trasporti *tramp*, visto che questi si distinguono in maniera radicale sia dal trasporto marittimo di container e di linea che dal trasporto aereo.

6.6. Gli attori coinvolti devono essere parte integrante del processo di sicurezza che prevede l'elaborazione, l'attuazione e il controllo di qualità delle misure di sicurezza. Le compagnie aeree che operano sulle rotte per determinati Stati devono avere accesso alle relazioni redatte a seguito di ispezioni e a ogni altra raccomandazione, dal momento che saranno direttamente esposte a eventuali rischi legati alla sicurezza derivanti dalle inadempienze degli Stati stessi o degli aeroporti.

6.6.1. Secondo il CESE, la decisione di ricorrere ad agenti di sicurezza va lasciata alle singole compagnie aeree e ai singoli governi. E a terra che vanno evitati eventuali atti illeciti. Se, tuttavia, uno Stato rende obbligatoria la presenza di personale di sicurezza armato in volo, la responsabilità di fornire tale personale e di occuparsi del finanziamento, dell'assunzione e della formazione di quest'ultimo spetta allo Stato medesimo.

6.6.2. Il fatto di armare i membri dell'equipaggio non costituisce, a giudizio del Comitato, una soluzione alternativa, visto che gli svantaggi supererebbero di gran lunga i vantaggi. Sarebbe tuttavia opportuno esaminare più a fondo la possibilità di utilizzare dispositivi di protezione non letali nell'area della cabina di pilotaggio in casi di emergenza.

7. Conclusioni

7.1. Il CESE si compiace del fatto che il Consiglio europeo abbia sollecitato una maggiore collaborazione tra gli Stati membri nella lotta contro il terrorismo. Accoglie inoltre con favore i progressi compiuti dall'11 settembre nell'integrazione della lotta al terrorismo in tutte le dimensioni della politica estera dell'Unione europea.

7.2. Il Comitato è fermamente convinto che una strategia di controllo non costituisca una soluzione sicura in un mondo che sicuro non è. L'UE dovrebbe pertanto prendere, sul piano internazionale, l'iniziativa di sviluppare un quadro più ampio in materia di sicurezza, quadro che oltre a cercare di eliminare gli effetti del terrorismo ne esamini anche le cause.

7.3. L'urgenza di migliorare la sicurezza su scala mondiale è riconosciuta sia dai governi che dalle società di trasporto. L'intensificarsi delle misure di sicurezza richiederà un rafforzamento della cooperazione tra le diverse amministrazioni degli Stati membri (immigrazione, dogane, autorità aeroportuali e portuali) nonché un maggiore coordinamento degli interventi dei vari servizi della Commissione europea coinvolti.

7.4. La navigazione marittima e l'aviazione civile devono continuare ad assicurare i flussi commerciali internazionali in maniera efficace ed efficiente e pertanto occorre predisporre le navi, gli aerei, le infrastrutture aeroportuali e portuali in maniera tale da far fronte a eventuali attentati terroristici o a progetti criminali di altro genere.

7.5. Considerato il carattere internazionale del trasporto marittimo e aereo, i requisiti di sicurezza dovrebbero fondarsi su accordi reciproci applicati in maniera uniforme e non discriminatoria, ai fini di un regolare svolgimento degli scambi economici.

7.6. La sicurezza costituisce un ambito in cui occorre coinvolgere tutti gli anelli della catena dei trasporti e, a seguito dell'introduzione del concetto di trasporto porta a porta, le preoccupazioni relative alla sicurezza riguardano tutti i modi di trasporto anche se in grado diverso. Occorre pertanto realizzare l'interoperabilità della catena logistica integrata.

7.7. Occorre coordinare i processi decisionali negli ambiti internazionali e a livello comunitario al fine di evitare eventuali incongruenze tra le norme internazionali e quelle comunitarie. È altresì necessario evitare le misure unilaterali ed arbitrarie dal momento che questo genere d'iniziativa intralcia il commercio mondiale moltiplicando le formalità ed altri ostacoli e dando eventualmente luogo a distorsioni della concorrenza e ad effetti economici negativi.

7.8. Gli accordi bilaterali conclusi da talune autorità doganali comunitarie con le autorità statunitensi nel quadro dell'iniziativa americana per la sicurezza dei container sono incompatibili con l'approccio unificato adottato dall'UE e pregiudicano la solidarietà comunitaria. Il Comitato sostiene pertanto l'azione dell'UE intesa a portare avanti le discussioni con gli Stati Uniti nell'ottica di trasferire/integrare gli accordi bilaterali in un accordo multilaterale.

7.9. Le nuove misure di sicurezza dovrebbero essere soppesate in funzione degli obiettivi da conseguire, nonché del costo e dell'impatto sul traffico. Le misure scelte non devono pregiudicare in maniera inadeguata né i diritti umani individua-

li dei cittadini né l'ordine costituzionale dei singoli Stati, al fine di non fare il gioco dei terroristi.

7.10. L'attuazione delle misure di sicurezza inciderà inevitabilmente sugli operatori del settore. La visione filosofica e la cultura proprie dell'Europa promuovono il rigoroso rispetto dei diritti umani e qualsiasi reazione alle minacce del terrorismo non deve mai perdere di vista tali principi così a lungo custoditi e difesi.

7.11. Non bisogna introdurre nuove norme tecniche con il pretesto di realizzare misure di sicurezza più efficaci, quando in realtà esse si propongono obiettivi ben diversi (la promozione commerciale di nuovo materiale, il protezionismo).

7.12. I governi degli Stati membri dell'Unione europea hanno la responsabilità di garantire il livello di sicurezza nazionale più elevato possibile sul piano pratico per i loro cittadini alle frontiere, porti e aeroporti compresi. Dovrebbero quindi intraprendere delle azioni coordinate al fine di elaborare una politica globale che consenta di finanziare e di garantire il grado più elevato possibile di sicurezza per il trasporto marittimo e aereo.

Bruxelles, 24 ottobre 2002.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale europeo

Roger BRIESCH
