



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 27.2.2006
COM(2006)79 definitivo

2006/0025(COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO
EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL
COMITATO DELLE REGIONI**

sul rafforzamento della sicurezza della catena logistica

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sul rafforzamento della sicurezza della catena logistica

{SEC(2006)251}

(presentata dalla Commissione)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO, AL PARLAMENTO
EUROPEO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL
COMITATO DELLE REGIONI**

sul rafforzamento della sicurezza della catena logistica

1. La necessità di garantire la sicurezza dei trasporti
 - 1.1 Il terrorismo rappresenta una delle principali minacce per la democrazia e la libertà. Il rischio di attentati terroristici contro i trasporti di merci resta elevato. I danni potenziali in termini di vite umane e di attività economica sono inimmaginabili e incalcolabili.
 - 1.2. La sicurezza dei trasporti è diventata una questione vitale a livello mondiale e coinvolge anche l'Unione europea, il cui ruolo di partner commerciale si fonda sull'esistenza di trasporti sicuri ed efficaci, per tutti i modi di trasporto e a tutti i livelli. I partner commerciali dell'UE stanno iniziando a prendere in esame i problemi connessi alla sicurezza del trasporto di merci. Per esempio, gli Stati Uniti hanno già adottato, sulle importazioni, determinate misure di prevenzione e protezione che hanno un impatto sulle catene logistiche europee.
 - 1.3. Di recente la sicurezza del trasporto in Europa è stata rafforzata notevolmente: è stato istituito un quadro normativo europeo per la sicurezza dell'aviazione e degli aeroporti¹, è stata potenziata la sicurezza del trasporto marittimo e degli impianti portuali² e si prevede un sensibile miglioramento della sicurezza nelle aree portuali in quanto l'iter legislativo in materia di misure di sicurezza per i porti marittimi³ si è da poco concluso.
 - 1.4. La Commissione ha già sottolineato nel 2003 la necessità di potenziare la sicurezza del trasporto terrestre di merci⁴. Attualmente in Europa non esiste una normativa che disciplini l'intera catena logistica del trasporto terrestre. Per catena logistica si intende l'insieme dei trasporti così come delle operazioni e procedure di trasporto, dalla sede di produzione fino al punto di destinazione della merce.
 - 1.5. La minaccia di attacchi terroristici ha posto in evidenza i punti deboli della catena logistica e la necessità di intervenire: i cittadini contano sull'adozione di misure di sicurezza per la catena logistica, da cui dipende la loro vita quotidiana, mentre le imprese non possono più permettersi di tralasciare le misure di sicurezza necessarie per proteggere i dipendenti, le società, i clienti e la popolazione da un attacco terroristico.

¹ Regolamento (CE) n. 2320/2002, GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.

² Regolamento (CE) n. 725/2004, GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

³ Direttiva (CE) n. 65/2005, GU L310 del 25.11.2005, pag. 28.

⁴ Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni relativa al miglioramento della sicurezza dei trasporti marittimi, COM(2003)229 definitivo del 16.5.2003, pag. 18.

- 1.6. Per combattere il terrorismo, i capi di Stato dell'UE hanno chiesto “un rafforzamento della sicurezza di tutti i sistemi di trasporto, anche tramite il potenziamento del quadro giuridico e il miglioramento dei meccanismi di prevenzione”⁵.
- 1.7. Non è possibile non intervenire. La Commissione propone quindi di agire per migliorare la sicurezza della catena logistica del trasporto terrestre al fine di completare la normativa comunitaria che disciplina la sicurezza dei trasporti. Peraltro, la proposta non riguarda la sicurezza del trasporto di passeggeri (e in particolare i trasporti collettivi), che potrà essere presa in considerazione in una fase successiva, se necessario.
2. Verso una catena logistica più sicura
- 2.1. Tenendo conto della necessità di agire con urgenza e delle conclusioni del Consiglio europeo, la Commissione ha elaborato la presente comunicazione e presenta una proposta legislativa per rafforzare la sicurezza della catena logistica.
- 2.2. La comunicazione individua i fatti essenziali riguardanti la sicurezza del trasporto di merci che devono essere presi in considerazione nell'ambito di qualsiasi iniziativa nel settore. Esamina i vantaggi e gli inconvenienti di determinate opzioni e i motivi per cui la misura legislativa proposta costituisce l'approccio più realistico e diretto per potenziare la sicurezza del trasporto di merci in Europa.
- 2.3. L'obiettivo della proposta è rafforzare la sicurezza della catena logistica per proteggere meglio tutti i tipi di trasporto di merci in Europa da possibili atti terroristici.
- 2.4. Gli obiettivi della proposta della Commissione sono i seguenti:
- aumentare il livello di sicurezza lungo tutta la catena logistica senza ostacolare la fluidità degli scambi;
 - istituire un quadro normativo comune per un approccio europeo sistematico, senza compromettere il mercato comune dei trasporti e le misure di sicurezza esistenti;
 - evitare procedure e carichi amministrativi superflui a livello europeo e nazionale.
- 2.5. La misura proposta dalla Commissione:
- introduce un sistema obbligatorio che impone agli Stati membri di istituire un'etichetta di qualità in materia di sicurezza (“operatore sicuro”) che può essere assegnata agli operatori della catena logistica che rispettino determinati livelli minimi europei di sicurezza, permettendo così il riconoscimento reciproco di tale etichetta nel mercato interno;
 - introduce, fra le disposizioni vincolanti per gli Stati membri, un meccanismo volontario attraverso il quale gli operatori della catena logistica migliorano le loro prestazioni nel settore della sicurezza in cambio di incentivi;

⁵ Dichiarazione del Consiglio dell'Unione europea sulla lotta al terrorismo del 25 marzo 2004, 7906/2004 del 29 marzo 2004.

- assegna agli operatori della catena logistica la responsabilità dei livelli di sicurezza nell'ambito del trasporto merci in Europa;
- permette agli “operatori sicuri” di beneficiare di agevolazioni in caso di controlli di sicurezza e di distinguersi dalla concorrenza nel settore della sicurezza, usufruendo così di un vantaggio commerciale e competitivo;
- permette il regolare aggiornamento e adeguamento dei requisiti di sicurezza, compresi i requisiti e le norme internazionali riconosciuti, mediante la procedura di comitato.

3. Questioni fondamentali e risposte della Commissione

Quale livello di sicurezza è necessario?

- 3.1 Due anelli fondamentali di molte catene logistiche – il trasporto aereo con gli aeroporti e il trasporto marittimo con i porti marittimi – hanno attuato elevati livelli di sicurezza sotto forma di regole e misure che comprendono specifiche dettagliate e hanno carattere giuridicamente vincolante. Un approccio simile per gli altri anelli della catena logistica aumenterebbe senza dubbio la sicurezza dell'intero sistema.
- 3.2. Tuttavia, il confronto fra il trasporto marittimo e quello aereo da una parte e l'intera catena logistica dall'altra rivela differenze fondamentali. I mercati del trasporto aereo e marittimo sono caratterizzati da un numero limitato di operatori che, in particolare, operano in aree geograficamente delimitate e chiaramente controllabili. Questi mercati sono abituati a disposizioni di sicurezza.
- 3.3. La catena logistica dei trasporti terrestri presenta dimensioni alquanto diverse. Oltre mezzo milione⁶ di società, da grandi multinazionali a piccole società di servizi insediate in contesti culturali e commerciali diversi, sono coinvolte solo nel trasporto e nei servizi ausiliari sull'intero territorio comunitario. Attualmente la maggior parte di queste società non dispone di un sistema di gestione della sicurezza e, in generale, i livelli di sicurezza incominciano soltanto ora a svilupparsi.
- 3.4. La consapevolezza in materia di sicurezza da parte di tutti i soggetti coinvolti nella catena logistica infracomunitaria dovrebbe essere migliorata. È possibile identificare il livello di sicurezza necessario in funzione delle merci trasportate, della posizione dell'operatore all'interno della catena logistica e della vulnerabilità dell'infrastruttura. L'adozione di nuove misure di sicurezza molto rigorose per tutti gli operatori farebbe bloccare la catena logistica. Tuttavia, sono sempre più numerose le imprese che adottano norme proprie per la gestione della sicurezza, non soltanto per proteggere il proprio marchio e le proprie operazioni ma anche per selezionare i propri partner commerciali nella catena logistica.
- 3.5. Tenendo conto delle considerazioni che precedono, è impossibile nella pratica stabilire, con un'unica operazione che comprenda tutti gli aspetti, norme e misure di

⁶ Stima basata su “EU Energy and Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2004, capitolo 3.1.12. Questa cifra (per l'UE-25) non comprende i produttori di merci che sono all'inizio della catena logistica. La loro inclusione porterebbe il totale a circa 4,7 milioni di società coinvolte nella catena logistica.

sicurezza per la catena logistica del trasporto terrestre comparabili a quelle istituite per il trasporto aereo e marittimo. È invece molto più realistico fissare un insieme di requisiti minimi di sicurezza che possa evolvere in sintonia con il progresso tecnologico e l'evoluzione dei rischi, con l'obiettivo di assicurare livelli di sicurezza soddisfacenti in un ambiente operativo.

Le norme di sicurezza si applicano esclusivamente ai carichi trasportati in container?

- 3.6. È noto che le iniziative e le discussioni si concentrano principalmente sul trasporto intermodale effettuato con container, sia a livello nazionale e internazionale che con riferimento a determinate imprese. È un fatto comprensibile, visti i timori che un container possa essere usato per il contrabbando di armi a scopi terroristici o anche come veicolo per la consegna di armi chimiche, biologiche, radiologiche o nucleari.
- 3.7. Tuttavia, i container non sono gli unici bersagli potenziali. Il commercio infracomunitario si basa su varie unità di carico, tutte ugualmente esposte a rischi di tipo terroristico. La stessa preoccupazione vale per tutti i tipi di trasporto di merci che, in un modo o nell'altro, rischiano di servire a usi impropri.

Le norme di sicurezza si applicano ad aree specifiche o all'intera catena logistica?

- 3.8. È invitante pensare di concentrare gli sforzi per migliorare i livelli di sicurezza della catena logistica su un numero limitato di aree fondamentali individuate con chiarezza: per esempio, sono in preparazione sigilli più resistenti alle manomissioni, la maggior parte dei centri logistici applica regole più severe per l'accesso e molti operatori hanno introdotto controlli sul personale e carte di identità per i dipendenti. Le imprese sono maggiormente consapevoli dei rischi.
- 3.9. Tutti questi sviluppi sono accolti con favore, ma hanno un campo di applicazione limitato e non offrono l'approccio sistematico alla sicurezza della catena logistica che è necessario per rispondere ai rischi potenziali di minacce o di attacchi terroristici con la massima rapidità ed efficacia possibile.
- 3.10. La catena logistica è costituita da una serie di operazioni, che iniziano nella sede di produzione e terminano al punto di consegna della merce, e dai processi che le accompagnano. Queste operazioni, come gli operatori che le eseguono, sono interdipendenti. Tutti gli elementi individuali, compresi i flussi di informazioni, devono fondersi insieme per assicurare livelli elevati di sicurezza lungo l'intera catena logistica.
- 3.11. Tuttavia, il rafforzamento della sicurezza in aree fondamentali chiaramente definite rischia di indebolire l'impatto delle misure adottate se l'intervento è isolato. Così, l'utilizzo di sigilli sicuri non sarebbe molto efficace se non fosse accompagnato da sviluppi adeguati, per esempio nei comportamenti del personale in materia di sicurezza. Un anello reso completamente sicuro della catena logistica alla quale partecipano più operatori, con un dispositivo di sicurezza specifico di importanza fondamentale, perderebbe il suo vantaggio a livello di sicurezza se un altro anello della catena, con altre caratteristiche di sicurezza, fosse autorizzato a essere privo di dispositivi di sicurezza. A livello internazionale, soltanto le catene logistiche integralmente sicure possono ottenere un riconoscimento. La molteplicità delle

caratteristiche specifiche di sicurezza impone provvedimenti su misura in risposta alle specificità degli operatori e delle catene logistiche.

- 3.12. Viste queste premesse, si ritiene più appropriato concentrare l'attenzione sullo sviluppo di un quadro normativo comunitario in materia di sicurezza per la catena logistica invece di scegliere un approccio frammentario. Questa soluzione non esclude in alcun modo l'introduzione di precisi requisiti minimi applicabili in tutta la Comunità o anche di norme specifiche per determinate aree. Come illustrato di seguito, il quadro di riferimento dovrebbe contenere requisiti minimi per tutti i singoli anelli della catena logistica e norme tecniche specifiche, ove giustificato. In tutti i casi, tuttavia, la normativa dovrebbe consentire aggiornamenti semplici e regolari.
- 3.13. Un quadro normativo di riferimento fornirebbe una guida agli operatori, che spesso effettuano investimenti considerevoli per aggiornare i loro sistemi di sicurezza.

Chi dovrebbe essere responsabile della sicurezza?

- 3.14. Occorre stabilire se uno degli operatori coinvolti debba essere responsabile della sicurezza dell'intera catena logistica oppure se ogni operatore debba essere responsabile della sicurezza della propria parte di catena logistica. Si tratta di un punto importante in quanto più operatori partecipano alla catena logistica.
- 3.15. Normalmente la catena logistica nasce nella sede di produzione con la preparazione per la spedizione. Le spedizioni possono essere caricate in container o imballate in altro modo. Possono essere ritirate dalla sede di produzione per essere trasportate con un unico modo di trasporto fino alla destinazione finale. Possono essere trasportate in magazzini, aree di stoccaggio o interporti, dove possono cambiare modi di trasporto. L'operazione può coinvolgere spedizionieri e agenti o intermediari. Ogni anello della catena logistica è accompagnato da processi di informazione spesso sofisticati.
- 3.16. È invitante pensare di imporre a un unico operatore la responsabilità della sicurezza per l'intera catena logistica. Sarebbe una soluzione semplice, che tuttavia non rifletterebbe la realtà del mercato. Può succedere che alcuni fabbricanti specializzati, per effetto delle loro dimensioni e del tipo di operazioni, svolgano o almeno controllino completamente le operazioni di trasporto. È quindi possibile stabilire la loro responsabilità per la sicurezza dell'intera catena logistica.
- 3.17. Tuttavia, nelle normali circostanze commerciali, un fabbricante di merci non esegue l'intera operazione di trasporto, che viene svolta da società specializzate, come per esempio le imprese ferroviarie. Spesso i fabbricanti non sanno - né hanno bisogno di sapere - da quale operatore o con quali modi le merci sono trasportate. Le stesse considerazioni valgono per gli altri operatori della catena logistica. Essi possono controllare più di un anello della catena o anche, più raramente, l'intera catena, tranne la prima fase presso la sede di fabbricazione. La loro responsabilità può quindi riguardare più di una fase.
- 3.18. Queste realtà di mercato portano a un'unica soluzione pratica: ogni operatore di ogni anello della catena logistica assume esclusivamente la responsabilità per le proprie attività. La somma di tutte le singole misure di sicurezza garantisce la sicurezza dell'intera catena.

- 3.19. L'analisi della catena logistica individua quattro gruppi di attività, ognuno dei quali ha caratteristiche di sicurezza proprie:
- preparazione delle merci per la spedizione e spedizione dalla sede di produzione;
 - trasporto delle merci;
 - inoltro delle merci;
 - immagazzinaggio, stoccaggio e operazioni negli interporti.

Come possono essere usati i concetti esistenti dell'UE per potenziare la sicurezza nella catena logistica?

- 3.20. Le norme doganali comunitarie⁷ si basano sul concetto di “operatore economico autorizzato”. Gli operatori che rispettano determinati criteri di affidabilità possono ottenere la qualifica di “operatore economico autorizzato”, che permette loro di beneficiare di agevolazioni per quanto riguarda i controlli doganali in materia di sicurezza e/o di semplificazioni previste ai sensi della normativa doganale. Quest'ultimo aspetto è di particolare valore commerciale per gli operatori, che possono controllare il flusso di materiali in base alle loro esigenze.
- 3.21. In conformità con il regolamento che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile⁸, un “agente regolamentato” o un vettore aereo può riconoscere un mittente come “mittente conosciuto” se quest'ultimo soddisfa determinati criteri relativi alla sicurezza. Di conseguenza, non è necessario effettuare determinati controlli di sicurezza sulle merci ricevute da un “mittente conosciuto”.
- 3.22. Entrambi i concetti si basano sul principio fondamentale per cui gli operatori che si adeguano volontariamente a determinati requisiti e che sono stati esaminati dalle autorità devono beneficiare di determinate agevolazioni. Questi operatori sono ispezionati a scadenze regolari. Lo stesso concetto, con le opportune modifiche, può essere utilizzato per garantire la sicurezza della catena logistica sotto forma di un "operatore sicuro".
- 3.23. Dovrebbero essere fissati requisiti minimi specifici per gli operatori coinvolti nei quattro gruppi di attività:
- preparazione delle merci per la spedizione e spedizione dalla sede di produzione;
 - trasporto delle merci;
 - inoltro delle merci;
 - immagazzinaggio, stoccaggio e operazioni negli interporti.
- 3.24. Con l'introduzione di un sistema che preveda un “operatore sicuro” negli Stati membri gli operatori della catena logistica potrebbero dimostrare la conformità ai

⁷ Regolamento (CE) n. 648/2005, GU L 117/13 del 4.5.2005, pag. 13.

⁸ Regolamento (CE) n. 2320/2002, GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.

requisiti minimi di sicurezza. La qualifica di “operatore sicuro” sarebbe assegnata agli operatori che rispettano i requisiti. A tal fine, gli Stati membri possono avvalersi di sistemi o procedure esistenti o decidere di istituire un sistema specificamente concepito per la sicurezza della catena logistica. Condizione necessaria per garantire l’affidabilità del sistema è la verifica dell’attuazione del meccanismo.

- 3.25. Il sistema sarà attuato su base volontaria in quanto, visto il numero elevato di operatori che partecipano alla catena logistica, è impossibile attuare i requisiti minimi specifici e allo stesso tempo gli Stati membri non possono assicurare la verifica adeguata dell’attuazione del sistema. Nessun operatore sarà obbligato ad adottare il sistema dell’“operatore sicuro”.
- 3.26. Per mantenere l’integrità del mercato comune, ogni Stato membro deve riconoscere la qualifica di “operatore sicuro” assegnata dagli altri Stati membri quando l’“operatore sicuro” svolge attività sul proprio territorio.
- 3.27. Ove giustificato, gli Stati membri possono decidere di limitare agli “operatori sicuri” l’accesso a installazioni e infrastrutture.

Quali vantaggi offre il sistema che introduce il concetto di "operatore sicuro"?

- 3.28. Il successo dell’attuazione del sistema dell’“operatore sicuro” si basa su diversi vantaggi pratici e tangibili per le autorità e per gli operatori che scelgono di effettuare investimenti finanziari:

3.28.1. Uso di risorse pubbliche. Le autorità responsabili della sicurezza sarebbero in grado di concentrare le risorse impiegate per i controlli sugli operatori che non adottano il sistema, senza tuttavia rinunciare al diritto di controllare gli "operatori sicuri", ove giustificato. Lo stesso approccio ha avuto successo quando le autorità doganali lo hanno utilizzato con gli “operatori economici autorizzati”. Non vi è motivo di ritenere che le autorità proposte alla sicurezza non trarranno vantaggi dalla possibilità di concentrare il loro lavoro con maggiore efficacia.

3.28.2. Coordinamento su scala europea degli sforzi nel settore della sicurezza. Per la prima volta, le autorità potranno studiare iniziative su scala europea per potenziare la sicurezza della catena logistica sulla base di una consapevolezza comune così come obiettivi e criteri comuni.

3.28.3. Interconnessioni con la sicurezza del trasporto marittimo e aereo. Per gli aeroporti e i porti marittimi, compresi gli impianti portuali, che sono soggetti a una rigorosa regolamentazione comunitaria in materia di sicurezza, esiste la certezza che le merci che provengono da una catena di “operatori sicuri” ed entrano nel loro perimetro sono state sottoposte a misure di sicurezza adeguate lungo la catena. Tali operatori dovrebbero ricevere un trattamento preferenziale, per esempio autorizzandoli a usufruire di un “trattamento accelerato”.

3.28.4. Riconoscimento su scala europea. Il riconoscimento su scala europea della qualifica di “operatore sicuro” assegnata da un’autorità nazionale offre diversi vantaggi per gli operatori e gli Stati membri. L’operatore beneficerà di un riconoscimento in tutta l’UE. Gli Stati membri saranno in grado di fare affidamento

sui titoli attribuiti da altri Stati membri, sapendo che la qualifica è stata assegnata in base a norme europee uniformi applicando requisiti minimi europei di sicurezza.

3.28.5. Integrazione nella sicurezza della catena logistica globale. Le autorità doganali, che con dispositivi di sicurezza comparabili sono incaricate dei controlli di sicurezza alle frontiere esterne, per le importazioni e le esportazioni, riconosceranno per il loro sistema di “operatore economico autorizzato” la qualifica di “operatore sicuro” assegnata dall’autorità responsabile della sicurezza della catena logistica. L’autorità responsabile della sicurezza della catena logistica farà altrettanto con l’“operatore economico autorizzato”. Se la proposta allegata è messa in atto, i lavori svolti attualmente dalle autorità doganali e le condizioni di cui alla proposta porteranno alla compatibilità e al riconoscimento reciproco dei sistemi. Il sistema dell’“operatore sicuro” permetterebbe agli esportatori europei di beneficiare degli attuali sistemi di agevolazioni per le importazioni applicati dagli USA ma anticipa anche gli sviluppi internazionali. Di fatto, un sistema europeo potrebbe diventare un modello per la rapida attuazione a livello mondiale delle raccomandazioni per la sicurezza della catena logistica globale elaborate dall’Organizzazione mondiale doganale.

3.28.6. Prestazioni della società in materia di sicurezza. L’“operatore sicuro” può dimostrare ai propri clienti e partner della catena logistica di essere in grado di garantire l’assenza di violazioni della sicurezza nella catena logistica. Potrà individuare con maggiore semplicità partner commerciali responsabili e consci degli aspetti connessi alla sicurezza, a scapito di altri che non mostrano la consapevolezza necessaria nel settore.

3.28.7. Efficienza e dinamicità delle imprese. L’esperienza maturata in settori simili porta a concludere che gli operatori possono trarre vantaggi dalla partecipazione al sistema dell’“operatore sicuro”. Esiste un ampio consenso circa il fatto che l’attuazione del piano CSI (*US Container Security Initiative*) nel trasporto marittimo, sebbene non specificamente progettato per il beneficio degli operatori, ha avuto risvolti positivi a livello commerciale, migliorando i sistemi operativi e il controllo del trasporto e dei processi nonché la loro prevedibilità, permettendo tempi di lavorazione più affidabili e limitando le perdite dovute a furti. Secondo le tendenze riportate in alcune ricerche pubblicate di recente⁹, il rafforzamento delle misure di sicurezza genererebbe vantaggi in una serie di settori per diversi fattori legati ai costi, tanto per la catena logistica quanto per le imprese coinvolte.

È necessario un quadro di riferimento comunitario?

3.29. Le autorità degli Stati membri desiderano avere la certezza che gli stessi requisiti minimi di sicurezza siano applicati in tutti gli Stati membri e che siano effettivamente fatti rispettare. Dopo tutto, con il concretizzarsi del mercato comune per gli operatori della catena logistica, ogni autorità nazionale dovrà gestire operatori che hanno ottenuto la qualifica di “operatore sicuro” in un altro Stato membro e che si aspettano di essere autorizzati a usufruire delle agevolazioni riconosciute agli

⁹ James B. Rice, Jr. e Philip W. Spayd, ‘Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits’, maggio 2005 (Massachusetts Institute of Technology) così come Hau L. Lee e Seungjin Whang, ‘Higher supply chain security with lower cost: Lessons from total quality management’, *International Journal of Production Economics*, 2004.

operatori nazionali. Le autorità nazionali devono fare affidamento sull'attuazione uniforme delle norme in tutta Europa.

- 3.30. Sebbene le operazioni di trasporto saranno in larga misura sempre ristrette ai confini geografici dell'Unione europea, una parte considerevole coinvolge anche altri paesi europei o paesi al di fuori dell'Europa. I paesi che non appartengono all'UE stanno già approntando misure per potenziare la sicurezza della catena logistica. Benché la dimensione esterna coinvolgerà necessariamente le autorità doganali di entrambi i partner commerciali, è inevitabile che i sistemi di sicurezza nazionali siano oggetto di esame. Un sistema europeo uniforme, attuato quanto prima, avrà probabilmente un'influenza considerevole sugli sviluppi nei paesi terzi e sarà certamente più efficace di un mosaico disorganizzato di regolamentazioni nazionali.
- 3.31. Un quadro comunitario è reso necessario dagli aspetti globali della sicurezza della catena logistica.

4. Conclusioni

La Commissione ritiene necessario compiere un primo passo per rafforzare la sicurezza dell'intera catena logistica. Tenendo conto delle dimensioni e delle complessità del mercato, la soluzione più adatta per la sicurezza della catena logistica nel trasporto terrestre è costituita da un quadro normativo volontario ma controllato.

La regolamentazione favorirà l'interconnettività tra i vari modi di trasporto e gli operatori, migliorando la sicurezza lungo l'intera catena logistica. La "procedura accelerata" può stimolare le autorità nazionali a potenziare la cooperazione fra le varie istituzioni amministrative e con l'industria, riducendo così le pratiche amministrative.

La normativa deve essere messa in atto e sviluppata ulteriormente nel tempo tenendo conto della valutazione dei rischi per la sicurezza e del livello di accettazione da parte degli operatori commerciali. Le misure previste incoraggeranno gli operatori della catena logistica a introdurre nuovi strumenti per la gestione della sicurezza e a migliorare quelli esistenti in conformità con i requisiti minimi specifici.

Il carattere volontario del sistema è rafforzato dai vantaggi pratici relativi ai controlli di sicurezza, compresi quelli svolti dalle dogane. Inoltre incoraggia misure innovative e permette ai partecipanti di diventare più competitivi.

La proposta non esclude l'adozione di misure più prescrittive se il mercato non accetta l'approccio proposto.

Per quanto riguarda il livello legislativo, è allegata una proposta di regolamento.

RELAZIONE

1. Contesto della proposta

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il Consiglio europeo ha identificato nei trasporti uno dei settori fondamentali per la lotta contro il terrorismo, chiedendo “un rafforzamento della sicurezza di tutti i sistemi di trasporto, anche tramite il potenziamento del quadro giuridico e il miglioramento dei meccanismi di prevenzione”¹⁰. La presente proposta di regolamento costituisce la risposta alle esigenze identificate e alla richiesta del Consiglio.

• **Contesto generale**

Recentemente la sicurezza dei trasporti in Europa è notevolmente migliorata: è stato istituito un quadro normativo europeo per la sicurezza dell'aviazione e degli aeroporti¹¹ e la sicurezza del trasporto marittimo¹² e dei porti¹³ è stata rafforzata.

Attualmente non esistono, a livello comunitario, regole applicabili all'intera catena logistica nel trasporto terrestre. La catena logistica, che comprende tutte le operazioni e le procedure di trasporto e connesse al trasporto, inizia presso la sede di produzione e termina al punto di destinazione del carico.

• **Disposizioni esistenti nel settore della proposta**

Non esistono disposizioni nel settore oggetto della presente proposta.

• **Coerenza con altre politiche e obiettivi dell'Unione europea**

La proposta si ricollega alla legislazione esistente in materia di sicurezza dei trasporti. È pienamente compatibile con le misure doganali dirette a rafforzare la sicurezza dei trasporti alle frontiere esterne e sostiene gli obiettivi dell'agenda di Lisbona.

2. Consultazione delle parti interessate e valutazione dell'impatto

• **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, settori principali interessati e profilo generale delle parti consultate

Nel dicembre 2003 gli Stati membri, le associazioni degli operatori del trasporto, i sindacati e altre associazioni di settori economici aventi un interesse particolare per i trasporti e la sicurezza, sono state invitate a esprimersi sulla base di un documento di consultazione. Le parti consultate sono uno spaccato rappresentativo dei settori interessati direttamente e indirettamente dalla sicurezza dei trasporti.

¹⁰ Dichiarazione del Consiglio dell'Unione europea sulla lotta al terrorismo del 25 marzo 2004, 7906/2004 del 29 marzo 2004.

¹¹ Regolamento (CE) n. 2320/2002, GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.

¹² Regolamento (CE) n. 725/2004, GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

¹³ Direttiva (CE) n. 65/2005, GU L 310 del 25.11.2005, pag. 28.

La consultazione pubblica si è svolta su Internet dal 23 dicembre 2003 al 27 febbraio 2004. La Commissione ha ricevuto 65 risposte. I risultati possono essere consultati al seguente indirizzo web:

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/consultation_en.htm

Dopo la consultazione pubblica su Internet si sono tenute altre consultazioni con gli Stati membri e gli operatori del settore nel corso del 2004 e della prima metà del 2005.

Sintesi delle risposte e delle modalità con cui sono state prese in considerazione

Le conclusioni fondamentali del processo di consultazione possono essere sintetizzate come segue:

- 1) la sicurezza della catena logistica è diventata una questione seria che deve essere affrontata;
- 2) le possibili misure comunitarie in materia di sicurezza dovrebbero concentrarsi sul terrorismo anziché sulla criminalità in generale;
- 3) la valutazione dei rischi è importante e deve essere ulteriormente analizzata;
- 4) è improbabile poter garantire a medio termine la sicurezza assoluta;
- 5) le eventuali misure devono tenere conto delle realtà del mercato;
- 6) qualsiasi misura dovrebbe essere in vigore a livello comunitario per evitare distorsioni fra i mercati e, per quanto possibile, applicabile a tutti i modi di trasporto;
- 7) è stata auspicata l'introduzione di un sistema a partecipazione volontaria, simile a quello che prevede le figure di "agente regolamentato" e "mittente conosciuto".

Queste conclusioni fondamentali, che sono in sintonia con l'approccio della Commissione per la lotta al terrorismo¹⁴, costituiscono il fondamento della proposta della Commissione.

• **Raccolta e uso delle competenze**

La Commissione ha ricevuto pareri provenienti da numerose fonti del settore: operatori, rappresentanti del settore commerciale, specialisti della sicurezza e dei trasporti, come pure autorità degli Stati membri.

• **Valutazione di impatto**

Sono state prese in esame anche opzioni alternative. Uno studio esterno di ampia portata, intitolato '*The impact of possible European legislation to improve transport security*', ha individuato gli elementi fondamentali della proposta che offrono la soluzione economicamente più vantaggiosa. Lo studio può essere consultato al seguente indirizzo web: http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_impact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks.

¹⁴ Cfr. le note 7, 9, 10, 11 e 12.

Stati membri

La proposta suggerisce di imporre agli Stati membri l'obbligo di attuare un sistema nazionale per assegnare la qualifica di "operatore sicuro" agli operatori che soddisfano determinati requisiti minimi. Gli Stati membri possono ricorrere a un nuovo sistema di protezione e sicurezza oppure usare quelli esistenti. L'introduzione di un sistema nazionale richiederà risorse finanziarie, tuttavia dovrebbe essere possibile sfruttare le sinergie con le misure di sicurezza esistenti. La proposta permette alle autorità nazionali di applicare i sistemi senza costi supplementari.

Industrie

La proposta non contiene misure obbligatorie per gli operatori della catena logistica. Il sistema dell'"operatore sicuro" proposto è volontario; gli utenti possono prevedere di beneficiare di agevolazioni e semplificazioni per quanto riguarda i controlli doganali, avvalendosi inoltre della possibilità di distinguersi come operatori con elevati livelli di sicurezza nei confronti dei partner della catena logistica che richiedono tali livelli. Gli operatori per i quali non sono ritenute necessarie elevate norme di sicurezza possono decidere di non partecipare al nuovo sistema.

Commissione

Nessuna, tranne l'obbligo di agire in qualità di custode dei trattati.

3. Elementi giuridici della proposta

• Sintesi dell'azione proposta

La Commissione propone che il Parlamento europeo e il Consiglio adottino quanto prima il presente regolamento sul rafforzamento della sicurezza della catena logistica. La proposta integra altre misure per la sicurezza dei trasporti già in vigore.

Le misure necessarie per rafforzare la sicurezza della catena logistica nel trasporto terrestre dovrebbero basarsi sui seguenti principi:

- la sicurezza della catena logistica necessita l'attiva collaborazione fra le autorità degli Stati membri e l'industria nell'ambito della sicurezza;
- la sicurezza della catena logistica integra le misure per la sicurezza dei trasporti già in vigore nei settori dell'aviazione e del trasporto marittimo, compresi gli aeroporti e i porti marittimi;
- l'obbligo per gli Stati membri di istituire un programma nazionale per rafforzare la sicurezza della catena logistica che sia compatibile con gli altri programmi nazionali;
- un sistema basato sull'adesione volontaria per gli operatori, che fissi requisiti minimi che gli operatori, suddivisi in quattro categorie di operazioni della catena logistica, devono rispettare per ottenere la qualifica di "operatore sicuro";
- gli "operatori sicuri" dovrebbero beneficiare di un "trattamento accelerato", che consiste in agevolazioni e semplificazioni dei controlli doganali in materia di sicurezza; inoltre avranno una reputazione migliore presso i rispettivi partner commerciali;

- gli Stati membri devono nominare un'autorità competente per la sicurezza della catena logistica che assegna la qualifica di “operatore sicuro”. Possono nominare a tal fine organismi riconosciuti per la sicurezza della catena logistica, a condizione che questi ultimi rispondano a determinate condizioni specifiche;
- gli Stati membri devono nominare un punto focale nazionale per la sicurezza della catena logistica incaricato di gestire la comunicazione necessaria con gli altri Stati membri e con la Commissione;
- la qualifica di “operatore sicuro” assegnata dalle autorità di uno Stato membro sarà riconosciuta anche negli altri Stati membri;
- è definita una procedura per adeguare le disposizioni alle innovazioni tecniche.

- **Base giuridica**

Articoli 71 e 80, paragrafo 2, del trattato.

- **Principio della sussidiarietà**

Il principio della sussidiarietà si applica soltanto nella misura in cui la proposta non rientra nei settori di competenza esclusiva della Comunità. Gli obiettivi della proposta non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri per le ragioni seguenti:

- per lottare efficacemente contro i rischi del terrorismo internazionale sono necessarie norme comuni, compreso un quadro normativo comune;
- il completamento del mercato comune dei trasporti, associato alle quattro libertà stabilite dal trattato, richiede un approccio comune europeo nei confronti della sicurezza della catena logistica. L'esistenza di numerosi sistemi nazionali diversi per la sicurezza della catena logistica rischierebbe di creare nuovi confini interni;
- singole iniziative adottate da uno o più Stati membri, che darebbero necessariamente luogo a livelli di sicurezza diversi fra gli Stati membri, sarebbero inevitabilmente interpretati dai partner commerciali dell'Europa come un'espressione di riluttanza ad affrontare le questioni della sicurezza o sarebbero sfruttate per creare un clima di concorrenza fra gli Stati membri.

L'azione comunitaria realizzerà meglio gli obiettivi della proposta. Una normativa europea con requisiti minimi identici per gli operatori di tutti gli Stati membri conserverà un approccio comune per la catena logistica ed eviterà la rinazionalizzazione della sicurezza della catena logistica.

La presente proposta non va al di là di quanto necessario per una regolamentazione a livello comunitario:

- un approccio identico, obbligatorio per gli Stati membri, al fine di stabilire un quadro normativo comune necessario per assicurare la continuità del funzionamento del mercato dei trasporti; con partecipazione volontaria degli operatori, che indichi tuttavia chiaramente la necessità per tutti gli operatori della catena logistica di migliorare la gestione della sicurezza;

- requisiti minimi comuni di sicurezza per i gruppi di operatori attivi nella catena logistica nel trasporto terrestre; riconoscimento reciproco della qualifica di “operatore sicuro”, che permette a tutti gli “operatori sicuri” di beneficiare di agevolazioni e semplificazioni a livello nazionale e di evitare il rischio di discriminazione;
- un sistema che integra le norme doganali comunitarie esistenti e permette aggiornamenti per tenere conto degli sviluppi internazionali, per esempio nell’ambito della standardizzazione.

La proposta risponde pertanto al principio della sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le ragioni seguenti:

- la proposta è elaborata sulla base delle realtà della catena logistica. Evita di dettare misure su ampia scala troppo prescrittive che sarebbero state molto difficili, se non impossibili, da attuare e controllare da parte degli Stati membri. La proposta invita invece gli operatori a investire nella sicurezza della catena logistica con la consapevolezza che il loro investimento è in sintonia con requisiti uniformi su scala europea e offre agli operatori che aderiscono volontariamente agevolazioni per i controlli di sicurezza e semplificazioni degli eventuali ostacoli di ordine procedurale;
- attraverso il Consiglio, gli Stati membri hanno riconosciuto la necessità di migliorare la sicurezza della catena logistica;
- gli Stati membri possono ridurre i costi al minimo. Gli Stati membri dovrebbero istituire un sistema per l’assegnazione della qualifica di “operatore sicuro” per il quale potrebbero tuttavia fare riferimento a modelli esistenti nel settore doganale e della sicurezza del trasporto terrestre. Possono avvalersi dell’assistenza pratica di organismi riconosciuti per la sicurezza della catena logistica. Possono decidere di non imputare alle autorità i costi per la procedura di assegnazione della qualifica. Salvo decisione contraria dello Stato membro, le autorità locali e regionali non sono coinvolte.

I costi per la Comunità sono trascurabili: la Commissione dovrebbe soltanto svolgere il proprio compito di custode del trattato. Gli operatori che desiderano effettuare investimenti in misure di sicurezza avranno la certezza che i loro investimenti sono in sintonia con i requisiti imposti a livello comunitario. Secondo le tendenze delineate da una ricerca pubblicata di recente, il miglioramento delle misure di sicurezza apporterebbe vantaggi per un certo numero di fattori legati ai costi, relativi alla catena di trasporto e alle imprese coinvolte.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: regolamento. Altri strumenti non sarebbero adatti per le ragioni seguenti.

Si è discusso sull’alternativa fra l’adozione di un regolamento o di una direttiva. La scelta di un regolamento è in piena sintonia con la legislazione in materia di sicurezza nel trasporto marittimo, nell’aviazione e negli aeroporti. È conforme alla legislazione doganale, che potrebbe completare ove la catena logistica soddisfa i requisiti doganali.

I rischi internazionali posti dal terrorismo pongono l'esigenza di un approccio uniforme, parallelo e simultaneo da parte degli Stati membri per adottare un sistema che risponda con efficacia alla minaccia terroristica. Un regolamento è lo strumento più efficace.

Considerata singolarmente, la proposta è molto semplice; non è necessario stabilire obiettivi e principi generali che potrebbero essere definiti dagli Stati membri. Gli elementi fondamentali possono essere attuati immediatamente per ovviare al livello insoddisfacente di sicurezza e, se basati su un regolamento, senza necessità di norme nazionali di attuazione.

Tutto ciò premesso, un regolamento è risultato lo strumento più adatto.

4. Incidenza sul bilancio

Nessuna

5. Ulteriori informazioni

• **Spazio economico europeo**

Il testo proposto è rilevante ai fini del SEE e quindi dovrebbe essere esteso allo Spazio economico europeo.

• **Illustrazione dettagliata della proposta**

La Commissione propone come base giuridica del regolamento l'articolo 71 del trattato CE, fatte salve la normativa nazionale degli Stati membri in materia di sicurezza ed altre eventuali misure che possono essere adottate in base al titolo VI del trattato sull'Unione europea.

OSSERVAZIONI PARTICOLARI:

Articolo 1:

Definisce l'obiettivo del regolamento.

Articolo 2:

Definisce la "catena logistica".

Articolo 3:

Definisce il campo di applicazione del regolamento.

Articolo 4:

Impone agli Stati membri l'obbligo di nominare un'autorità competente per la sicurezza della catena logistica.

Articolo 5:

Impone agli Stati membri l'obbligo di istituire un sistema nazionale per assegnare la qualifica di "operatore sicuro" agli operatori della catena logistica.

Articolo 6:

Presenta i vantaggi derivanti dalla qualifica di “operatore sicuro” (“trattamento accelerato”) e segnala la possibilità di rifiutare che un “operatore sicuro” ne benefici.

Articolo 7:

Impone l’obbligo del riconoscimento reciproco tra gli Stati membri.

Articolo 8:

Stabilisce le condizioni alle quali la qualifica di “operatore sicuro” può essere assegnata.

Articolo 9:

Stabilisce la possibilità di ritirare o sospendere la qualifica di “operatore sicuro”.

Articolo 10:

Impone agli Stati membri l’obbligo di definire procedure di assegnazione, direttamente attraverso un’autorità pubblica oppure attraverso organismi riconosciuti per la sicurezza della catena logistica, e di mettere l’elenco degli “operatori sicuri” a disposizione delle autorità nazionali, dei punti focali e della Commissione.

Articolo 11:

Prevede la nomina di un punto focale per la sicurezza della catena logistica con le funzioni di punto di contatto per gli Stati membri e la Commissione.

Articolo 12:

Impone agli Stati membri l’obbligo di assicurare un controllo adeguato e regolare dei sistemi nazionali di assegnazione della qualifica di “operatore sicuro”.

Articolo 13:

Stabilisce che i requisiti tecnici di cui agli allegati del regolamento possono essere modificati o integrati secondo la procedura stabilita nella decisione 1999/468/CE.

Articolo 14:

Stabilisce che la Commissione sarà assistita da un comitato composto da rappresentanti degli Stati membri.

Articolo 15:

Riguarda la riservatezza delle informazioni relative alla sicurezza.

Articolo 16:

Specifica la data di entrata in vigore.

Allegati 1 - 4:

Contengono i requisiti specifici affinché gli spedizionieri, le società di trasporto, le società di spedizioni e i magazzini, gli impianti di stoccaggio o gli interporti possano ottenere la qualifica di “operatore sicuro”.

Allegato 5:

Elenca i requisiti specifici per la valutazione dei rischi da parte degli operatori.

Allegato 6:

Elenca le condizioni specifiche che devono essere rispettate da un organismo riconosciuto per la sicurezza della catena logistica.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sul rafforzamento della sicurezza della catena logistica

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71,

vista la proposta della Commissione¹⁵,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹⁶,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁷,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato¹⁸,

considerando quanto segue:

- (1) Gli incidenti che mettono in pericolo la sicurezza e gli atti di terrorismo sono fra le minacce più gravi per gli ideali di democrazia e libertà e i valori di pace che costituiscono le fondamenta stesse dell'Unione europea.
- (2) La catena logistica deve essere protetta contro le minacce per la sicurezza. Gli utenti e i lavoratori nel settore dei trasporti, l'economia e, in generale, la società trarrebbero benefici da tale protezione.
- (3) Il Consiglio europeo ha chiesto "un rafforzamento della sicurezza di tutti i sistemi di trasporto, anche tramite il potenziamento del quadro giuridico e il miglioramento dei meccanismi di prevenzione"¹⁹.
- (4) Di recente in Europa la sicurezza dei trasporti aerei²⁰ e marittimi²¹ è stata notevolmente potenziata.

¹⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁷ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁸ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁹ Dichiarazione del Consiglio dell'Unione europea sulla lotta al terrorismo del 25 marzo 2004, 7906/2004 del 29 marzo 2004.

²⁰ Regolamento (CE) n. 2320/2002, GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1.

²¹ Regolamento (CE) n. 725/2004, GU L 129 del 29.4.2004, pag. 6.

Si prevedono ulteriori miglioramenti a seguito della recente adozione di misure per la sicurezza dei porti²².

- (5) In assenza di norme comunitarie, i livelli di sicurezza della catena logistica al di fuori dei settori summenzionati restano insoddisfacenti.
- (6) È necessario migliorare il livello di sicurezza della catena logistica del trasporto terrestre in Europa. A tal fine devono essere adottate misure adeguate che non incidano sull'efficacia delle norme degli Stati membri nel settore della sicurezza nazionale e che possano essere adottate in base al titolo VI del trattato sull'Unione europea.
- (7) Qualsiasi misura in tal senso deve tenere conto del fatto che i mercati della catena logistica sono caratterizzati da un vasto numero di operatori e modelli operativi, che nel breve periodo rendono inadatte misure simili a quelle applicate nel trasporto aereo e marittimo.
- (8) Qualsiasi misura deve assicurare il libero svolgimento degli scambi e allo stesso tempo permettere di applicare requisiti minimi di sicurezza più rigorosi.
- (9) Gli Stati membri dovrebbero introdurre un sistema con cui assegnano la qualifica di "operatore sicuro" a operatori della catena logistica con sede nella Comunità a condizione che essi rispettino determinati requisiti minimi di sicurezza. Questo sistema dovrebbe essere compatibile con i programmi di sicurezza della catena logistica in fase di sviluppo per le catene logistiche globali.
- (10) Gli operatori della catena logistica svolgono attività che rientrano in uno dei seguenti gruppi: preparazione e spedizione delle merci dalla sede di produzione; trasporto delle merci; inoltro delle merci; immagazzinaggio, stoccaggio e operazioni negli interporti.
- (11) Per ogni gruppo di operatori della catena logistica dovrebbero essere specificati i relativi requisiti di sicurezza. Gli Stati membri possono introdurre requisiti più rigorosi per gli operatori stabiliti sul loro territorio.
- (12) Un sistema che introduce il concetto di "operatore sicuro" apporterebbe vantaggi alle autorità e agli operatori commerciali.
- (13) Tale sistema permetterebbe alle autorità responsabili della sicurezza di concentrare le risorse destinate ai controlli sugli operatori che non sono pronti a soddisfare i requisiti minimi di sicurezza, e consentirebbero loro di procedere in base a una strategia comune europea in materia di sicurezza.
- (14) La qualifica di "operatore sicuro" deve essere riconosciuta in tutta l'Unione europea.
- (15) Gli Stati membri dovrebbero riconoscere agevolazioni agli "operatori sicuri" nel settore dei controlli di sicurezza e semplificazioni dei controlli di sicurezza alle frontiere esterne, compresa, ove prevista, la possibilità di avvalersi di un "trattamento accelerato", senza rinunciare alla facoltà di svolgere controlli di sicurezza sugli "operatori sicuri".

²² Direttiva (CE) n. 65/2005, GU L 310 del 25.11.2005, pag. 28.

- (16) Inoltre, gli “operatori sicuri” sarebbero in grado di dimostrare al mercato la loro capacità di garantire la sicurezza lungo l’intera catena logistica, distinguendosi dagli altri operatori e dando un impulso positivo alle prestazioni di sicurezza delle imprese.
- (17) Gli Stati membri dovrebbero mettere un elenco degli “operatori sicuri” a disposizione delle autorità degli altri Stati membri e della Commissione.
- (18) La qualifica di “operatore sicuro” dovrebbe essere riconosciuta in tutta l’Unione europea ma potrebbe essere revocata dallo Stato membro che l’ha attribuita qualora risulti che l’operatore ha commesso una grave infrazione delle condizioni di attribuzione. La qualifica dovrebbe avere validità limitata nel tempo ma rinnovabile. Uno Stato membro può rifiutare di applicare agevolazioni e semplificazioni se ritiene che un “operatore sicuro” che ha ottenuto tale qualifica da un altro Stato membro non rispetti i requisiti minimi di sicurezza.
- (19) Gli Stati membri possono nominare organismi riconosciuti competenti per la sicurezza della catena logistica al fine di valutare se un candidato alla qualifica di “operatore sicuro” rispetti le condizioni prescritte.
- (20) Gli Stati membri dovrebbero nominare un’autorità competente per la sicurezza della catena logistica.
- (21) Gli Stati membri dovrebbero assicurare che un punto focale assuma il ruolo di punto di contatto fra la Commissione e gli Stati membri.
- (22) Gli Stati membri dovrebbero controllare l’attuazione della normativa da parte degli operatori della catena logistica.
- (23) Le misure necessarie per l’attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l’esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione²³. Dovrebbe essere definita una procedura per adattare il presente regolamento al fine di tenere conto degli sviluppi degli strumenti internazionali e, alla luce dell’esperienza maturata, adeguare o integrare le disposizioni specifiche degli allegati al presente regolamento, senza modificarne il campo di applicazione.
- (24) Tenuto conto della dimensione europea del presente regolamento, gli obiettivi dell’azione proposta - l’adozione di un approccio comune nei confronti della sicurezza della catena logistica, l’introduzione di un sistema comune di “operatore sicuro” e la necessità di garantire il riconoscimento della qualifica di “operatore sicuro”, assegnata a livello nazionale, sull’intero mercato comune dei trasporti – possono essere realizzati meglio a livello comunitario. Pertanto, la Comunità può adottare misure conformemente al principio della sussidiarietà di cui all’articolo 5 del trattato. Secondo il principio di proporzionalità di cui allo stesso articolo, il presente regolamento è limitato ai requisiti minimi di sicurezza necessari per realizzare gli obiettivi riguardanti la sicurezza della catena logistica e non va al di là di quanto necessario a tal fine,

²³ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Obiettivo

1. Il presente regolamento stabilisce norme comuni per rafforzare la sicurezza della catena logistica nel trasporto terrestre contro la minaccia di atti illeciti di violenza.
2. L'obiettivo stabilito al paragrafo 1 sarà realizzato:
 - a) istituendo un sistema che consenta agli Stati membri di attribuire la qualifica di "operatore sicuro" ad operatori della catena logistica;
 - b) fissando requisiti minimi di sicurezza che gli operatori devono rispettare prima di ottenere la qualifica di "operatore sicuro";
 - c) introducendo adeguati meccanismi di controllo.

Articolo 2

Definizione

Ai fini del presente regolamento per catena logistica si intendono tutti i processi e gli operatori che partecipano alla preparazione del trasporto e al trasporto terrestre di merci dalla sede di produzione fino al punto di consegna all'interno del territorio della Comunità europea.

Articolo 3

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alla sicurezza della catena logistica e riguarda la sicurezza delle merci, il trasporto e, ove opportuno, le infrastrutture connesse alla catena logistica all'interno del territorio della Comunità europea.
2. Le misure stabilite nel presente regolamento si applicano a qualsiasi operatore partecipi a una delle attività seguenti:
 - a) preparazione di merci per la spedizione e spedizione dalla sede di produzione;
 - b) trasporto di merci;
 - c) inoltro di merci;
 - d) immagazzinaggio, stoccaggio e operazioni negli interporti.

3. Il presente regolamento si applica fatte salve:
- a) le norme comunitarie nel settore della sicurezza dell'aviazione civile²⁴;
 - b) le norme comunitarie relative al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali²⁵;
 - c) le norme comunitarie relative al miglioramento della sicurezza dei porti²⁶;
 - d) le norme comunitarie e internazionali relative al trasporto di merci pericolose²⁷ e di materiale nucleare²⁸;
 - e) la normativa doganale comunitaria²⁹.

Articolo 4

Autorità competente per la sicurezza della catena logistica

Gli Stati membri nominano un'autorità competente per la sicurezza della catena logistica che coordina, attua e controlla l'applicazione delle misure di sicurezza della catena logistica stabilite dal presente regolamento.

Articolo 5

“Operatore sicuro”

1. Entro 18 mesi dall'adozione del presente regolamento gli Stati membri istituiscono un sistema per attribuire la qualifica di “operatore sicuro” agli operatori della catena logistica.
2. Un operatore può chiedere di ottenere la qualifica di “operatore sicuro” a condizione che partecipi a una delle attività seguenti della catena logistica:
 - a) preparazione di merci per la spedizione e spedizione dalla sede di produzione;
 - b) trasporto di merci;
 - c) inoltro di merci;

²⁴ Regolamento (CE) n. 2320/2002 (GU L 355 del 30.12.2002, pag. 1).

²⁵ Regolamento (CE) n. 725/2004 del Consiglio (GU L 129 del 29.04.2004, pag. 6).

²⁶ Direttiva (CE) n. 65/2005, GU L 310 del 25.11.2005, pag. 28.

²⁷ Direttiva 94/55/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada (GU L 319 del 12.12.1994, pag. 7). Direttiva 96/49/CE del Consiglio, del 23.07.1996, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 25). Direttiva 1999/36/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, in materia di attrezzature a pressione trasportabili - GU L 138 del 1.6.1999, pag. 20.

²⁸ Direttiva 2003/122/Euratom del Consiglio, del 22 dicembre 2003, sul controllo delle sorgenti radioattive sigillate ad alta attività e delle sorgenti orfane (GU L 346, 31.12.2003, pag. 57).

²⁹ Regolamento (CE) n. 648/2005 del Consiglio (GU L 117 del 04.05.2005, pag. 13).

- d) immagazzinaggio, stoccaggio e operazioni negli interporti.
3. La domanda è presentata all'autorità competente per la sicurezza della catena logistica nel paese in cui il richiedente è stabilito.
 4. La qualifica di "operatore sicuro" attesta che l'operatore al quale è attribuita ha la capacità di garantire l'assenza di violazioni della sicurezza nella parte della catena logistica posta sotto la sua responsabilità.
 5. Gli Stati membri informano la Commissione europea in merito all'entrata in funzione del sistema nazionale per l'attribuzione della qualifica di "operatore sicuro".

Articolo 6

Benefici della qualifica di "operatore sicuro"

1. Gli Stati membri permettono agli "operatori sicuri" di beneficiare di agevolazioni e semplificazioni relative alle misure di controllo di sicurezza ("trattamento accelerato").
2. Le agevolazioni e semplificazioni includono l'autorizzazione per gli "operatori sicuri" a movimentare le merci secondo procedure distinte rispetto a quelle previste per gli operatori che non sono sicuri. Tali misure comprendono un livello ridotto di controlli di sicurezza.
3. Gli Stati membri possono verificare l'autenticità della qualifica di "operatore sicuro" presso il punto focale competente.
4. Uno Stato membro può rifiutare l'applicazione dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, a un "operatore sicuro" di un altro Stato membro quando constata che l'operatore in questione ha commesso una grave infrazione delle norme di sicurezza. Lo Stato membro informa immediatamente gli altri Stati membri e la Commissione e presenta la questione al comitato istituito dall'articolo 14. Si applicano le disposizioni degli articoli 9 e 12.

Articolo 7

Riconoscimento reciproco

La qualifica di "operatore sicuro" assegnata in uno Stato membro è riconosciuta dalle autorità in tutti gli Stati membri.

Articolo 8

Attribuzione della qualifica

1. Un operatore ottiene la qualifica di "operatore sicuro" se dimostra di:
 - a) aver adottato, attuato e documentato un sistema di gestione della sicurezza;

- b) assicurare che le risorse necessarie per combattere i possibili rischi per la sicurezza siano disponibili per la parte della catena logistica di cui è responsabile;
 - c) disporre di un sistema di gestione della sicurezza che consenta continui miglioramenti;
 - d) soddisfare i requisiti specifici di cui agli allegati;
 - e) soddisfare le prescrizioni contenute negli atti citati all'articolo 3, paragrafo 3, se applicabili.
2. La qualifica di “operatore sicuro” è attribuita per un periodo di tre anni e può essere rinnovata se esso continua a rispettare i requisiti minimi di cui al presente regolamento.
3. Se un operatore ha ottenuto la qualifica di “operatore economico autorizzato” in conformità con l'articolo 5 bis del regolamento (CE) n. 648/2005³⁰, l'autorità competente per la sicurezza della catena logistica considera soddisfatti i criteri di cui al paragrafo 1, a condizione che i criteri per il riconoscimento della qualifica di “operatore economico autorizzato” siano identici o comparabili.

Articolo 9

Ritiro o sospensione della qualifica

1. Gli Stati membri adottano norme che consentono di ritirare la qualifica di “operatore sicuro” se accertano che l'operatore ha commesso una grave infrazione o ripetute infrazioni delle condizioni prescritte per l'ottenimento della qualifica.
2. La qualifica di “operatore sicuro” può essere ritirata anche a seguito di controlli sull'attuazione e la conformità eseguiti in virtù dell'articolo 12.
3. Se la qualifica di “operatore sicuro” gli è stata ritirata, l'operatore può presentare una nuova domanda soltanto dopo due anni.
4. Gli Stati membri adottano norme che consentono la sospensione della qualifica di “operatore sicuro” quando accertino che l'operatore ha commesso altre violazioni alle condizioni prescritte per l'ottenimento della qualifica.
5. La sospensione è annullata quando l'autorità competente per la sicurezza della catena logistica ha accertato che è stato posto rimedio alle violazioni.

³⁰ GU L 117 del 4.5.2005, pag. 13.

Articolo 10

Procedure per l'attribuzione della qualifica

1. L'autorità competente per la sicurezza della catena logistica è responsabile dell'attribuzione della qualifica di "operatore sicuro". Gli Stati membri istituiscono un registro di tutti gli "operatori sicuri". Il registro è messo a disposizione delle autorità degli Stati membri competenti per la sicurezza della catena logistica, dei punti focali e della Commissione.
2. Ogni "operatore sicuro" ottiene un numero di identificazione che inizia con il codice nazionale dello Stato membro.
3. Gli Stati membri possono nominare organismi riconosciuti competenti per la sicurezza della catena logistica per la finalità di cui al paragrafo 1. Gli organismi riconosciuti per la sicurezza della catena logistica devono soddisfare le condizioni di cui all'allegato 6.

Articolo 11

Punti focali per la sicurezza della catena logistica

1. Gli Stati membri designano un punto focale per la sicurezza della catena logistica.
2. Il punto focale, che svolge le funzioni di punto di contatto per la Commissione e gli altri Stati membri, agevola e segue l'applicazione delle misure di sicurezza della catena logistica e fornisce ogni utile informazione in proposito.

Articolo 12

Controllo dell'attuazione e della conformità

Gli Stati membri assicurano un controllo adeguato del sistema dell'"operatore sicuro", compresa la vigilanza sugli organismi riconosciuti per la sicurezza della catena logistica.

Articolo 13

Adeguamento

Secondo la procedura di cui all'articolo 14, le disposizioni degli allegati possono essere modificate o integrate da requisiti tecnici specifici senza modificare l'ambito di applicazione del presente regolamento.

Articolo 14

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato composto da rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE³¹, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
3. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a un mese.
4. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 15

Riservatezza e divulgazione delle informazioni

1. Nell'applicazione del presente regolamento la Commissione adotta le misure adeguate, in conformità con la decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom³² della Commissione, per proteggere le informazioni soggette a obblighi di riservatezza alle quali ha accesso o che le sono comunicate dagli Stati membri.
2. Gli Stati membri adottano misure equivalenti in conformità con la legislazione nazionale pertinente.

Articolo 16

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

³¹ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

³² GU L 317 del 3.12.2001, pag. 1.

ALLEGATO 1

Caricatori

(preparazione di merci per la spedizione e spedizione dalla sede di produzione)

Per ottenere la qualifica di “operatore sicuro” i caricatori devono disporre di un sistema di gestione della sicurezza basato su una valutazione dei rischi e dotato delle caratteristiche seguenti:

Sicurezza materiale: Tutti gli edifici e i locali devono essere protetti dall’accesso di persone non autorizzate e da intrusioni dall’esterno. La sicurezza materiale deve comprendere:

- dispositivi di bloccaggio per porte esterne e interne, finestre, cancelli e recinzioni;
- illuminazione all’interno e all’esterno dell’impianto, inclusi i parcheggi;
- parcheggio per autovetture private separato dai parcheggi per la spedizione, il carico e la zona cargo;
- sistemi di comunicazione interna/esterna per contattare il personale interno addetto alla sicurezza o le forze di polizia locali.

Controlli all’accesso: deve essere proibito l’accesso non autorizzato alle aree per la spedizione, il carico e la zona cargo. I controlli devono comprendere:

- identificazione sistematica, mediante strumenti sicuri, di tutti i dipendenti, visitatori e contatti commerciali;
- procedure per il fermo di persone non autorizzate o non identificate.

Sicurezza delle procedure: le misure per la movimentazione delle merci in arrivo e in partenza devono comprendere la protezione contro l’introduzione, lo scambio o la perdita di materiale. Le procedure di sicurezza devono includere:

- definizione di un responsabile della sicurezza per sovrintendere all’introduzione/rimozione delle merci;
- merci adeguatamente contrassegnate, pesate, conteggiate e documentate;
- controllo dell’integrità dei sigilli o di altri dispositivi di sicurezza delle merci in arrivo;
- procedure per applicare sigilli o altri dispositivi di sicurezza sulle merci in uscita;
- rilevamento e registrazione delle merci mancanti ed eccedenti;

- registrazione della movimentazione delle merci in entrata e in uscita;
- stoccaggio adeguato delle unità di carico vuote e piene per prevenire l'accesso non autorizzato;
- procedure per gestire irregolarità o attività illecite rilevate o sospettate dalla società.

Sicurezza del personale: le società devono predisporre una procedura interna per effettuare controlli sui futuri dipendenti e verificare le candidature, nel pieno rispetto della normativa sulla parità di trattamento e sulla protezione dei dati personali. La procedura interna in questione potrebbe includere verifiche degli antecedenti e altri controlli, a seconda della funzione specifica del dipendente interessato.

Procedure relative alla documentazione: le società devono garantire che la documentazione sia completa, leggibile, accurata e presentata in tempo.

Sicurezza delle informazioni: tutte le procedure di informazione riguardanti le operazioni della catena logistica devono essere sicure.

Programmi di istruzione e formazione: ai dipendenti deve essere impartito un corso di formazione sulla sicurezza per imparare a riconoscere possibili rischi per la sicurezza, assicurare l'integrità del prodotto, individuare le persone che non hanno diritto di accesso e prendere i provvedimenti del caso. I programmi devono incoraggiare l'attiva partecipazione dei dipendenti ai controlli di sicurezza.

ALLEGATO 2

Imprese di trasporto

Per ottenere la qualifica di “operatore sicuro” le imprese di trasporto devono disporre di un sistema di gestione della sicurezza basato su una valutazione del rischio e dotato delle caratteristiche seguenti:

Sicurezza materiale: tutti gli edifici, i locali e i mezzi di trasporto devono essere protetti dall'accesso non autorizzato e da intrusioni dall'esterno. La sicurezza materiale deve comprendere:

- dispositivi di bloccaggio su porte esterne e interne, finestre, cancelli e recinzioni;
- recinzione perimetrale, adeguata illuminazione all'interno e all'esterno dell'impianto, inclusi i parcheggi;
- parcheggio per autovetture private separato dai parcheggi per la spedizione, il carico e la zona cargo;
- sistemi di comunicazione interna/esterna per contattare il personale interno addetto alla sicurezza o le forze di polizia locali.

Controlli all'accesso: deve essere proibito l'accesso non autorizzato agli impianti e ai mezzi di trasporto. I controlli devono comprendere:

- identificazione sistematica, mediante strumenti sicuri, di tutti i dipendenti, visitatori e contatti commerciali;
- procedure per il fermo di persone non autorizzate o non identificate

Sicurezza delle procedure: devono essere previste procedure per impedire l'introduzione di materiale privo di documentazione a bordo dei mezzi di trasporto e nei carichi e impedire l'accesso di personale non autorizzato. Le procedure di sicurezza devono includere:

- marcatura, conteggio e documentazione adeguati dei carichi/delle attrezzature di carico;
- controllo dell'integrità dei sigilli o di altri dispositivi di sicurezza quando il carico è accettato per il trasporto;
- procedure per assicurare l'integrità dei sigilli e altri dispositivi di sicurezza quando un carico è trasferito;
- un sistema per il rilevamento e la registrazione delle merci mancanti;

- registrazione della movimentazione delle merci in entrata e in uscita e dei mezzi di trasporto;
- procedure per gestire irregolarità o attività illecite rilevate o sospettate dalla società.

In caso di scoperta di materiali non documentati o segni di manomissione deve essere eseguita un'ispezione fisica delle parti accessibili dei mezzi di trasporto e delle aree facilmente accessibili nelle vicinanze dei mezzi di trasporto. È necessario predisporre procedure per la notifica di questi casi.

Sicurezza del personale: le società devono predisporre una procedura interna per effettuare controlli sui futuri dipendenti e verificare le candidature, nel pieno rispetto della normativa sulla parità di trattamento e sulla protezione dei dati personali. La procedura interna in questione potrebbe includere verifiche degli antecedenti e altri controlli, a seconda della funzione specifica del dipendente interessato.

Procedure relative alla documentazione: le società devono garantire che la documentazione sia completa, leggibile, accurata e presentata in tempo.

Sicurezza delle informazioni: tutte le procedure di informazione riguardanti le operazioni della catena logistica devono essere sicure.

Disposizioni per un flusso sicuro delle merci: le società possono qualificare come sicuri carichi presentati da “operatori non sicuri” quando l’ispezione dei contenuti consente tale procedura. Se dette ispezioni non avvengono o non permettono di considerare il carico come facente parte di una catena logistica sicura, il “trattamento accelerato” può essere rifiutato.

Programmi di istruzione e formazione: ai dipendenti deve essere impartito un corso di formazione sulla sicurezza per imparare a riconoscere possibili rischi per la sicurezza, assicurare l'integrità del prodotto, individuare le persone che non hanno diritto di accesso e prendere i provvedimenti del caso. I programmi devono incoraggiare l’attiva partecipazione dei dipendenti ai controlli di sicurezza.

ALLEGATO 3

Imprese di spedizione

Per ottenere la qualifica di “operatore sicuro” le imprese di spedizione devono disporre di un sistema di gestione della sicurezza basato sulla valutazione dei rischi e dotato delle caratteristiche seguenti:

Controlli all’accesso: l’accesso non autorizzato agli impianti deve essere proibito. I controlli devono includere l’identificazione di tutti i dipendenti, i visitatori e i contatti commerciali e le procedure per il fermo di persone non autorizzate e non identificate.

Sicurezza delle procedure: devono essere previste procedure per gestire irregolarità o attività illecite riscontrate o sospettate dalla società.

Trattamento della documentazione: le imprese di spedizioni devono sforzarsi di assicurare che tutta la documentazione fornita e utilizzata per la movimentazione dei carichi sia leggibile e tale da impedire scambi, perdite o introduzione di informazioni errate. Le procedure relative alla documentazione devono comprendere:

- misure per mantenere l’accuratezza delle informazioni ricevute, inclusi il nome e l’indirizzo del mittente e del destinatario, l’identità del primo e del secondo operatore da notificare, la descrizione, il peso, la quantità e l’unità di misura (casce, cartoni, ecc.) del carico;
- registrare, notificare ed esaminare mancanze o eccedenze di merci;
- registrazione della movimentazione dei carichi in entrata e in uscita;
- proteggere dell’accesso ai computer e delle informazioni.

Sicurezza del personale: le società devono predisporre una procedura interna per effettuare controlli sui futuri dipendenti e verificare le candidature, nel pieno rispetto della normativa sulla parità di trattamento e sulla protezione dei dati personali. La procedura interna in questione potrebbe includere verifiche degli antecedenti e altri controlli, a seconda della funzione specifica del dipendente interessato.

Procedure relative alla documentazione: le società devono assicurarsi che le liste di carico, i manifesti e/o gli altri documenti di trasporto siano completi, leggibili, accurati e presentati in tempo.

Sicurezza delle informazioni: tutte le procedure riguardanti le informazioni sulle operazioni della catena logistica devono essere sicure.

Disposizioni per un flusso sicuro delle merci: le società possono qualificare come sicuri carichi presentati da operatori non sicuri quando l’ispezione dei contenuti consente tale procedura. Se dette ispezioni non avvengono o non permettono di considerare il carico

come facente parte di una catena logistica sicura, il “trattamento accelerato” può essere rifiutato.

Programmi di istruzione e formazione: ai dipendenti deve essere impartito un corso di formazione sulla sicurezza per imparare a riconoscere possibili rischi per la sicurezza, assicurare l'integrità del prodotto, individuare le persone che non hanno diritto di accesso e prendere i provvedimenti del caso. I programmi devono incoraggiare l'attiva partecipazione dei dipendenti ai controlli di sicurezza e devono includere:

- riconoscimento per l'attiva partecipazione dei dipendenti ai controlli di sicurezza;
- formazione in materia di frode documentale e di controlli della sicurezza informatica.

ALLEGATO 4

Immagazzinaggio, stoccaggio oppure operazioni nei terminal terrestri (compresi gli interporti*)

Per ottenere la qualifica di “operatore sicuro” le società che gestiscono impianti di immagazzinaggio, impianti di stoccaggi, terminal terrestri o interporti devono disporre di un sistema di gestione della sicurezza basato su una valutazione dei rischi e dotato delle caratteristiche seguenti:

Sicurezza materiale: Tutti gli edifici devono essere costruiti con materiali capaci di resistere all’accesso di persone non autorizzate e di offrire protezione contro intrusione dall’esterno. La sicurezza materiale deve comprendere:

- dispositivi di bloccaggio su porte esterne e interne, finestre, cancelli e recinzioni;
- illuminazione all’interno e all’esterno dell’impianto, inclusi i parcheggi;
- parcheggio per autovetture private separato dai parcheggi per la spedizione, il carico e la zona di carico;
- sistemi di comunicazione interna/esterna per contattare il personale interno addetto alla sicurezza o le forze di polizia locali.

Controllo all’accesso: L’accesso non autorizzato agli impianti deve essere proibito. I controlli devono includere:

- identificazione sistematica, mediante strumenti sicuri, di tutti i dipendenti, visitatori e contatti commerciali;
- procedure per il fermo di persone non autorizzate o non identificate.

Sicurezza relativa alle procedure: devono essere predisposte procedure per impedire l’introduzione di materiale privo di documentazione nel magazzino, nell’impianto di stoccaggio o nel terminal terrestre (compresi gli interporti). Le procedure di sicurezza comprendono:

- un responsabile della sicurezza nominato per sovrintendere all’introduzione/rimozione del cargo;
- carico adeguatamente contrassegnato, conteggiato e documentato e attrezzatura verificata con riferimento alla documentazione del manifesto;
- controllo dell’integrità dei sigilli o di altri dispositivi di sicurezza del carico in arrivo;
- procedure per applicare sigilli o altri dispositivi di sicurezza sul carico in uscita;

- procedure per il rilevamento e la registrazione delle mancanze e delle eccedenze;
- procedure per gestire le irregolarità o le attività illecite riscontrate o sospettate dalla società;
- stoccaggio adeguato delle unità di carico vuote e piene per prevenire l'accesso non autorizzato
- proibizione dell'accesso al carico o alle unità vuote.

Sicurezza del personale: le società devono predisporre una procedura interna per effettuare controlli sui futuri dipendenti e verificare le candidature, nel pieno rispetto della normativa sulla parità di trattamento e sulla protezione dei dati personali. La procedura interna in questione potrebbe includere verifiche degli antecedenti e altri controlli, a seconda della funzione specifica del dipendente interessato.

Sicurezza delle informazioni: tutte le procedure riguardanti le informazioni sulle operazioni della catena logistica devono essere sicure.

Disposizioni per un flusso sicuro delle merci: le società possono qualificare come sicuri carichi presentati da operatori non sicuri quando l'ispezione dei contenuti consente tale procedura. Se dette ispezioni non avvengono o non permettono di considerare il carico come facente parte di una catena logistica sicura, il "trattamento accelerato" può essere rifiutato.

Programmi di istruzione e formazione: ai dipendenti deve essere impartito un corso di formazione sulla sicurezza per imparare a riconoscere possibili rischi per la sicurezza, assicurare l'integrità del prodotto, individuare le persone che non hanno diritto di accesso e prendere i provvedimenti del caso. I programmi devono incoraggiare l'attiva partecipazione dei dipendenti ai controlli di sicurezza.

* A condizione che il regolamento (CE) n. 725/2004 non si applichi.

ALLEGATO 5

Valutazione del rischio

La valutazione del rischio costituito da un operatore deve permettere di definire un sistema di gestione della sicurezza. La valutazione del rischio deve essere basata sulla situazione generale della società, non su un'operazione specifica di trasporto, e deve comprendere almeno le fasi seguenti:

Prima fase – Identificare i tipi di minacce:

- la copertura da parte dei mezzi di informazione della situazione nazionale e internazionale o delle campagne terroristiche in corso;
- l'opinione delle autorità preposte alla sicurezza in merito al rischio di un attacco terroristico contro gli impianti o le operazioni;
- l'interesse rappresentato dall'edificio, le operazioni o il personale dell'organizzazione ai fini di un attacco terroristico;
- la possibilità di danni collaterali a causa della presenza dell'operatore in una zona ad alto rischio.

Seconda fase – Identificare che cosa proteggere e in particolare in quale misura il bersaglio è vulnerabile a un attacco terroristico.

Terza fase – Identificare le misure necessarie per ridurre il rischio a un livello accettabile.

ALLEGATO 6

Requisiti per un organismo riconosciuto per la sicurezza della catena logistica

Un organismo riconosciuto per la sicurezza della catena logistica deve essere in grado di dimostrare:

- che l'organismo e i dipendenti non sono mai stati condannati per corruzione e frode;
- competenze negli aspetti pertinenti della sicurezza della catena logistica;
- una conoscenza adeguata delle operazioni della catena logistica, compresa la conoscenza dei requisiti operativi;
- una conoscenza adeguata di altre operazioni rilevanti per la sicurezza che possono incidere sulla sicurezza della catena logistica;
- la capacità di valutare i rischi potenziali per la sicurezza della catena logistica;
- la capacità di mantenere e migliorare le competenze del personale in materia di sicurezza della catena logistica;
- la capacità di controllare la costante affidabilità del personale;
- la capacità di mantenere misure adeguate per evitare la divulgazione non autorizzata di materiale sensibile legato alla sicurezza o l'accesso non autorizzato a tale materiale;
- conoscenza della legislazione nazionale e internazionale pertinente e dei requisiti di sicurezza;
- conoscenza delle minacce attuali contro la sicurezza e delle loro forme;
- le conoscenze necessarie per il riconoscimento e il rilevamento di armi, sostanze e dispositivi pericolosi;
- le conoscenze necessarie per il riconoscimento, su base non discriminatoria, delle caratteristiche e dei modelli di comportamento delle persone che costituiscono minacce potenziali per la sicurezza della catena logistica;
- conoscenza delle tecniche utilizzate per eludere le misure di sicurezza;
- conoscenza dell'attrezzatura e dei sistemi di sicurezza e sorveglianza e dei relativi limiti operativi.

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul rafforzamento della sicurezza della catena logistica

2. QUADRO ABM / ABB (Gestione per attività/Suddivisione per attività)

Indicare la politica dell'UE e le relative attività oggetto dell'iniziativa:

Settore/i politico/i: politica dei trasporti terrestri, aerei e marittimi

Attività: attuazione e monitoraggio di misure di sicurezza per la catena logistica.

3. LINEE DI BILANCIO

3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa (ex linee B e A) e loro denominazione:

06 02 03 02 Sicurezza dei trasporti

06 02 11 03 Comitati

3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:

Indefinita, a decorrere dal 2008

3.3. Caratteristiche di bilancio (*aggiungere le righe necessarie*) :

Linea di bilancio	Natura della spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
	SNO	SND				
	SNO	SND	No	No	No	n. [...]
	SNO	SND	No	No	No	n. [...]

4. SINTESI DELLE RISORSE

4.1. Risorse finanziarie

4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		2006	2007	2008	2009	2010	2011 e segg.	Totale
---------------	------------	--	------	------	------	------	------	--------------	--------

Spese operative³³

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1	a	0	0	0	0.	0,5	0	0,5
Stanziamenti di pagamento (SP)		b	0	0	0	0.	0,5	0	0,5

Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento³⁴

Assistenza tecnica e amministrativa-ATA (SND)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno		a+c	0	0	0	0,	0,5	0	0,5
Stanziamenti di pagamento		b+c	0	0	0	0,	0,5	0	0,5

Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento³⁵

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane ed altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6	e	0	0	0,056	0,037	0,037	0,037	0,168

Totale del costo indicativo dell'intervento

TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c+d+e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668
TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c+d+e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668

Cofinanziamento

Se la proposta prevede il cofinanziamento da parte degli Stati membri o di altri organismi (precisare quali), indicare nella tabella seguente una stima del livello di cofinanziamento (aggiungere altre righe se è prevista la partecipazione di diversi organismi):

Mio EUR (al terzo decimale)

³³ Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 interessato.

³⁴ Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

³⁵ Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

Organismo di cofinanziamento		2006	2007	2008	2009	2010	2011 e segg.	Totale
.....	f							
TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Compatibilità con la programmazione finanziaria

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale³⁶ (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

4.1.3. Incidenza finanziaria sulle entrate

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

NB: tutte le precisazioni ed osservazioni relative al metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate devono figurare in un allegato alla presente scheda finanziaria.

Mio EUR (al primo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [Anno n]	Situazione a seguito dell'azione							
			[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <small>37</small>		
	<i>a) Entrate in valore assoluto</i>									
	<i>b) Variazione delle entrate</i>	Δ								

(Precisare le pertinenti linee di bilancio delle entrate, aggiungendo alla tabella il numero necessario di righe se l'incidenza riguarda più di una linea di bilancio)

4.2. Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo e esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.

Fabbisogno annuo	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Totale risorse umane	0	0	0	0	0	0

³⁶ Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

³⁷ Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI

Il contesto circostanziato della proposta deve essere illustrato nella relazione. Nella presente sezione della scheda finanziaria devono essere fornite le informazioni complementari seguenti:

5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine

Nella dichiarazione del 25 marzo 2004 sulla lotta contro il terrorismo, il Consiglio europeo³⁸ chiede “un rafforzamento della sicurezza di tutti i sistemi di trasporto, anche tramite il potenziamento del quadro giuridico e il miglioramento dei meccanismi di prevenzione”. La presente proposta risponde alle esigenze riscontrate e alla richiesta del Consiglio.

Negli ultimi anni l'Unione europea ha migliorato notevolmente la protezione delle operazioni di trasporto dalla minaccia di atti terroristici. La normativa europea in materia di sicurezza disciplina il trasporto aereo, compresi gli aeroporti, e quello marittimo. La normativa sulla sicurezza nei porti marittimi ha raggiunto la fase finale dell'iter procedurale. Non esiste invece una normativa europea che disciplini la catena logistica al di fuori delle aree summenzionate. La presente proposta ha il pregio di colmare le lacune attuali in materia di sicurezza fra i vari modi di trasporto.

5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari

Per evitare il riemergere di mercati nazionali dei trasporti, a causa delle norme di sicurezza nazionali per la catena logistica, è necessario un approccio comunitario, come è avvenuto per il trasporto marittimo, i porti marittimi, il settore dell'aviazione e gli aeroporti.

5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori

Nessuno, tranne la funzione esistente di custode dei trattati.

5.4. Modalità di attuazione (indicativa)

Indicare di seguito la scelta delle modalità di attuazione³⁹:

- Gestione centralizzata***
 - diretta da parte della Commissione
 - indiretta, con delega a:
 - agenzie esecutive

³⁸ Dichiarazione del Consiglio dell'Unione europea sulla lotta al terrorismo del 25 marzo 2004, 7906/2004 de 29 marzo 2004.

³⁹ Se sono indicate più modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce “Osservazioni” della presente sezione.

- organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario
- organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico
- Gestione concorrente o decentrata***
 - con Stati membri
 - con paesi terzi
- Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)***

Osservazioni:

Nessuna.

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

6.1. Sistema di controllo

La Commissione dovrà svolgere un lavoro di controllo tradizionale in qualità di custode dei trattati.

6.2. Valutazione

6.2.1. Valutazione ex-ante

La dichiarazione sulla lotta contro il terrorismo del Consiglio europeo del 29 marzo 2004⁴⁰ ha stabilito il contesto politico indispensabile per la presente iniziativa della Commissione.

Dal 2004 si è svolta una procedura di consultazione che ha permesso di precisare l'obiettivo delle possibili misure comunitarie per migliorare la sicurezza della catena logistica nel trasporto terrestre in collaborazione con gli Stati membri e le parti interessate.

La procedura di consultazione e la valutazione di impatto⁴¹ indicano che le misure comunitarie devono tenere conto dei seguenti elementi:

- nell'ambito della sicurezza della catena logistica occorre immaginare l'inimmaginabile. I rischi legati alla sicurezza riguardano il carico, i modi di trasporto e l'infrastruttura. Le autorità pubbliche non possono mai garantire la sicurezza totale.

⁴⁰ Dichiarazione del Consiglio dell'Unione europea sulla lotta al terrorismo del 25 marzo 2004, 7906/2004 de 29 marzo 2004.

⁴¹ DNV Consulting, 'Study on the impacts of possible legislation to improve transport security'. Costi imputati al bilancio 2004.

- Molte società applicano sempre più spesso misure di sicurezza proprie. I partner della catena logistica devono adeguarsi a queste procedure. I fornitori di servizi di trasporto e gli altri fornitori che lavorano per più clienti sono soggetti a numerose valutazioni che sono superflue, costose e generano inconvenienti.
- La difficoltà consiste nell'ottenere il massimo livello possibile di sicurezza per la catena logistica senza ostacolare gli scambi commerciali e riducendo al minimo i requisiti amministrativi.
- Le autorità pubbliche e l'industria devono collaborare per migliorare la sicurezza della catena logistica. Il principio fondamentale è che gli operatori che rispettano volontariamente determinati requisiti e che sono stati sottoposti a un esame da parte delle autorità devono beneficiare di determinate agevolazioni e semplificazioni.
- Un approccio uniforme per la catena logistica ridurrà la concorrenza a livello di sicurezza all'interno dei confini comunitari. La certificazione delle società potrebbe essere una soluzione.

6.2.2. Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)

La Commissione intende far eseguire uno studio per valutare l'impatto e l'efficacia delle misure adottate. Lo studio dovrebbe essere eseguito nel 2010 e successivamente ogni tre anni. È necessaria una valutazione periodica per consentire alla Commissione di proporre, tramite la procedura di comitato, eventuali modifiche al sistema preso in considerazione, se necessario. Il costo unitario di ogni studio è stimato a 500 000 euro.

6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive

Cfr. 6.2.2.

7. MISURE ANTIFRODE

In conformità con l'allegato 6 alla proposta di regolamento un organismo riconosciuto per la sicurezza della catena logistica deve dimostrare che l'organismo in questione e i suoi dipendenti non siano mai stati condannati per corruzione e frode.

8. DETTAGLI SULLE RISORSE

8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	2006		2007		2008		2009		2010		2011		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale
OBIETTIVO OPERATIVO 1 ⁴²																
Azione 1																
- Risultato 1																
- Risultato 2																
Azione 2																
- Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 1																
OBIETTIVO OPERATIVO 2 ²⁶																
Azione 1																
- Risultato 1																
Totale parziale Obiettivo 2																
OBIETTIVO OPERATIVO n ²⁶																
Totale parziale Obiettivo n																
COSTO TOTALE																

⁴² Quale descritto nella sezione 5.3.

8.2. Spese amministrative

8.2.1. Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Funzionari o agenti temporanei ⁴³ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personale finanziato ⁴⁴ con l'art. XX 01 02							
Altro personale ⁴⁵ finanziato con l'art. XX 01 04/05							
TOTALE							

8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

Non pertinente

8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

(Se sono indicate più origini, specificare il numero di posti per origine)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio SPA/PPB (Strategia Politica Annuale/Progetto Preliminare di Bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura SPA/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio SPA/PPB dell'anno considerato

⁴³ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

⁴⁴ Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

⁴⁵ Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

8.2.4. Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
1 Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)							
Agenzie esecutive ⁴⁶							
Altra assistenza tecnica e amministrativa							
<i>intra muros</i>							
<i>extra muros</i>							
Totale assistenza tecnica e amministrativa							

8.2.5. Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)						
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.) (specificare la linea di bilancio)						
Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)						

Richiamarsi all'occorrenza al punto 8.2.1

8.2.6. Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento

⁴⁶ Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

Mio EUR (al terzo decimale)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni							
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze							
01 02 11 03 – Comitati obbligatori (27C730)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze							
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione							
2 Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)							
3 Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)							
Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168

Calcolo – 3 riunioni di un comitato di rappresentanti per la sicurezza della catena logistica nel primo anno - 2 riunioni negli anni successivi. Rimborso delle spese di viaggio degli esperti nazionali, stimate a una media di 750 euro per esperto moltiplicata per 25 volte.