

Mercoledì 6 luglio 2011

22. esprime la sua preoccupazione in merito alla contaminazione degli alimenti e dei mangimi, per esempio con la diossina, e chiede agli Stati membri di attuare e applicare con estremo rigore le normative esistenti sui controlli degli alimenti e dei mangimi e sulla gestione del rischio, e, se necessario, di rafforzare tali norme e garantirne un'applicazione armonizzata ricorrendo a orientamenti comuni in tutto il mercato interno;

23. invita la Commissione e gli Stati membri ad adottare misure per garantire che vengano rispettate le disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1069/2009 e al regolamento di applicazione (UE) n. 142/2011, in materia di trattamento dei sottoprodotti di origine animale prima della loro trasformazione in biogas e l'utilizzo o l'eliminazione dei residui della digestione, e che venga evitato il dirottamento illegale verso la catena alimentare; esorta la Commissione a monitorare le modalità di attuazione delle norme attuali negli Stati membri al fine di garantire un circuito chiuso per tale attività;

Carni separate meccanicamente

24. esprime la sua preoccupazione circa l'attuale legislazione dell'UE e la sua attuazione negli Stati membri per le carni separate meccanicamente;

25. chiede agli Stati membri di riesaminare la loro applicazione delle definizioni concernenti le carni separate meccanicamente conformemente alle norme vigenti;

26. chiede un'etichettatura obbligatoria delle carni separate meccanicamente negli alimenti per garantire una migliore informazione dei consumatori e consentire loro di compiere scelte consapevoli;

27. invita la Commissione a informare i paesi terzi delle eventuali modifiche apportate al regolamento TSE e delle misure relative alle TSE;

*

* *

28. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione di esecuzione al Consiglio e alla Commissione.

Sicurezza dell'aviazione, con particolare riferimento ai body scanner

P7_TA(2011)0329

Risoluzione del Parlamento europeo del 6 luglio 2011 sulla sicurezza dell'aviazione, con particolare riferimento ai body scanner (2010/2154(INI))

(2013/C 33 E/13)

Il Parlamento europeo,

— vista la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'impiego dei body scanner negli aeroporti dell'Unione europea (COM(2010)0311),

— vista la sua risoluzione del 23 ottobre 2008 sull'impatto delle misure di sicurezza aerea e dell'impiego di "body scanner" sui diritti umani, la vita privata, la dignità personale e la protezione dei dati ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ GU C 15 E del 21.1.2010, pag. 71.

Mercoledì 6 luglio 2011

- visto il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile ⁽¹⁾,
- visto il regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione del 2 aprile 2009 che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 ⁽²⁾,
- visto il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione del 4 marzo 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile ⁽³⁾,
- vista la quinta relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni sull'attuazione del regolamento (CE) N. 2320/2002 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile (COM(2010)0725),
- vista la sua posizione del 5 maggio 2010 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione ⁽⁴⁾,
- vista la raccomandazione 1999/519/CE del Consiglio, del 12 luglio 1999, relativa alla limitazione dell'esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici (da 0 Hz a 300 GHz) ⁽⁵⁾,
- vista la direttiva 2004/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (campi elettromagnetici) (diciottesima direttiva particolare ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE) ⁽⁶⁾,
- vista la direttiva 2006/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006 sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (radiazioni ottiche artificiali) (diciannovesima direttiva particolare ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE) ⁽⁷⁾,
- vista la direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati ⁽⁸⁾;
- vista la Direttiva 96/29/Euratom del Consiglio del 13 maggio 1996 che stabilisce le norme fondamentali di sicurezza relative alla protezione sanitaria della popolazione e dei lavoratori contro i pericoli derivanti dalle radiazioni ionizzanti ⁽⁹⁾,
- visto il parere della Sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture e società dell'informazione del Comitato economico e sociale europeo sulla "Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'impiego dei body scanner negli aeroporti dell'Unione europea",

⁽¹⁾ GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

⁽²⁾ GU L 91 del 3.4.2009, pag. 7.

⁽³⁾ GU L 55 del 5.3.2010, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU C 81 E del 15.3.2011, pag. 164.

⁽⁵⁾ GU L 199 del 30.7.1999, pag. 59.

⁽⁶⁾ GU L 184 del 24.5.2004, pag. 1.

⁽⁷⁾ GU L 114 del 27.4.2006, pag. 38.

⁽⁸⁾ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

⁽⁹⁾ GU L 159 del 29.6.1996, pag. 1.

Mercoledì 6 luglio 2011

- visto l'articolo 48 del regolamento,

- visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo, il parere della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e il parere della commissione per le libertà civili, la giustizia e gli affari interni (A7-0216/2011),

Body scanner

- A. considerando che "body scanner" è il termine generico utilizzato per designare la tecnologia capace di rilevare oggetti metallici e non metallici invisibili nascosti negli indumenti che l'efficacia del rilevamento è data dalla capacità dei body scanner di rilevare qualsiasi oggetto vietato che le persone sottoposte ai controlli di sicurezza possono nascondere negli indumenti,

- B. considerando che il quadro giuridico dell'UE in materia di sicurezza dell'aviazione prevede vari metodi e tecnologie di controllo in grado di rilevare oggetti nascosti negli indumenti e tra i quali gli Stati membri effettuano una scelta; che i body scanner non figurano attualmente in tale elenco,

- C. considerando che vari Stati membri utilizzano attualmente i body scanner in modo temporaneo - per una durata massima di 30 mesi - nei loro aeroporti, esercitando così il loro diritto di condurre esperimenti con a nuove tecnologie (Capitolo 12.8 dell'allegato del regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione),

- D. considerando che gli Stati membri hanno diritto di applicare misure più rigorose rispetto alle norme di base comuni previste dalla legislazione europea e possono, pertanto, introdurre i body scanner nel loro territorio; che, in tal caso, dovranno agire in base ad una valutazione dei rischi e conformemente al diritto dell'UE; che dette misure devono essere pertinenti, obiettive, non discriminatorie e proporzionali al rischio che si presenti (articolo 6 del regolamento (CE) n. 300/2008),

- E. considerando che l'introduzione da parte degli Stati membri dei body scanner in una delle due ipotesi precedenti rende impossibile un autentico controllo di sicurezza unico; che, se la situazione attuale perdura, le condizioni operative che si applicano agli Stati membri non saranno uniformi e, di conseguenza, non comporteranno vantaggi per i passeggeri,

- F. considerando che la discussione sui body scanner non può prescindere da un dibattito generale su un concetto integrato di sicurezza globale per gli aeroporti europei,

- G. considerando che la salute è un bene da preservare e un diritto da proteggere; che l'esposizione alle radiazioni ionizzanti rappresenta un rischio da evitare; che pertanto l'impiego di scanner che utilizzano radiazioni ionizzanti i cui effetti sono cumulativi e dannosi per la salute umana non dovrebbe essere permesso nell'Unione europea,

- H. considerando che tanto la legislazione dell'UE quanto le leggi degli Stati membri stabiliscono già norme sulla protezione contro i pericoli per la salute che possono derivare dall'utilizzazione di tecnologie che producono radiazioni ionizzanti, nonché sui limiti di esposizione a tali radiazioni; che pertanto l'impiego di scanner che utilizzano radiazioni ionizzanti dovrebbe essere vietato nell'Unione europea,

- I. considerando che la Commissione europea ha consultato il Garante europeo per la protezione dei dati, il gruppo di lavoro dell'articolo 29 e l'Agenzia europea di protezione dei diritti fondamentali, e che le loro risposte contengono elementi importanti sulle condizioni da osservare affinché l'utilizzazione di body scanner negli aeroporti rispetti la protezione dei diritti fondamentali,

Mercoledì 6 luglio 2011

- J. considerando che le preoccupazioni relative alla salute, il diritto alla vita privata, alla libertà di pensiero, di coscienza e di religione, la non discriminazione e la protezione dei dati devono essere affrontate sia dal punto di vista della tecnologia in questione che del suo utilizzo prima di potere prendere in considerazione l'introduzione dei body scanner,
- K. considerando che i body scanner, oltre a garantire un livello maggiore di sicurezza rispetto ai dispositivi attuali, devono poter velocizzare i controlli sui passeggeri e ridurre i tempi di attesa,

Finanziamento della sicurezza dell'aviazione

- L. considerando che il Consiglio non si è ancora pronunciato sulla posizione del Parlamento europeo sulla direttiva concernenti i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione,

Misure di sicurezza per il carico

- M. considerando che gli ultimi complotti terroristi sventati dai servizi segreti intendevano utilizzare il carico come strumento delle loro azioni,
- N. considerando che non soltanto i passeggeri, bensì anche il carico e la posta sono e devono essere soggetti a misure di sicurezza appropriate,
- O. considerando che le merci e la posta caricati sugli aerei passeggeri costituiscono un obiettivo degli attentati terroristici; considerando che, visto che il livello di sicurezza per le merci e la posta è notevolmente inferiore rispetto a quelli previsti per i passeggeri, è necessario rafforzare le misure di sicurezza per la posta e le merci caricate a bordo dei voli passeggeri,
- P. considerando che le misure di sicurezza riguardano non soltanto gli aeroporti bensì tutta la catena di approvvigionamento,
- Q. considerando che gli operatori postali, in materia di sicurezza aerea, svolgono un ruolo importante nella gestione dello scambio di posta e di pacchi e che, in applicazione della normativa europea, hanno investito importanti somme di denaro e introdotto nuove tecnologie per assicurare il rispetto delle norme internazionali ed europee in materia di sicurezza,

Relazioni internazionali

- R. considerando che è necessario un coordinamento internazionale sulle misure di sicurezza aerea per garantire un elevato livello di protezione, evitando così che i passeggeri siano controllati a più riprese con tutte le restrizioni e costi supplementari che ciò implica,

Formazione del personale di sicurezza

- S. considerando che la formazione e il perfezionamento professionali del personale di sicurezza costituiscono un elemento fondamentale per garantire un elevato livello di sicurezza aerea, che deve essere a sua volta compatibile con un trattamento dei passeggeri che preservi la loro dignità di individui e protegga i loro dati personali,
- T. considerando che gli standard sociali, di istruzione e formazione per il personale di sicurezza dovrebbero essere integrati nella revisione della direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996 ⁽¹⁾, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità,

⁽¹⁾ GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

Mercoledì 6 luglio 2011

Disposizioni generali

1. ritiene che sia necessario un approccio integrato alla sicurezza dell'aviazione, con un controllo di sicurezza unico in modo che i passeggeri, l'equipaggio e il carico che giungono in un aeroporto dell'UE provenienti da un altro dei suoi aeroporti non debbano essere nuovamente controllati;
2. ritiene che alcuni metodi di scanner efficaci e rapidi per i passeggeri, visti i tempi necessari nei punti di controllo, costituiscano un valore aggiunto per la sicurezza aerea;
3. invita la Commissione a svolgere ricerche sull'utilizzo di altre tecniche per l'individuazione degli esplosivi, compresi i materiali solidi, nel settore della sicurezza dell'aviazione;
4. chiede alla Commissione e agli Stati membri di sviluppare un sistema integrato di analisi dei rischi per i passeggeri sospettati, in modo fondato, di costituire una minaccia per la sicurezza e per l'ispezione dei bagagli e del carico, basato su tutte le informazioni disponibili e affidabili, in particolare quelle fornite dalla polizia, dai servizi di intelligence, dalle dogane e dalle imprese di trasporto; ritiene che tutto il sistema debba essere contraddistinto dalla ricerca dell'efficacia, basandosi sul pieno rispetto dell'articolo 21 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea sul principio di non discriminazione e in conformità della legislazione dell'Unione sulla protezione dei dati;
5. chiede alla Commissione e agli Stati membri di assicurare una cooperazione, una gestione della sicurezza e uno scambio di informazioni efficaci tra tutte le autorità e i servizi implicati nonché tra le autorità e le imprese di trasporto aereo e di sicurezza, tanto a livello europeo quanto nazionale;
6. invita la Commissione a rivedere regolarmente l'elenco dei metodi di controllo autorizzati e le condizioni e le norme minime in materia di applicazione e di tener conto dei possibili problemi, dell'esperienza concreta e dei progressi tecnologici, per permettere un elevato livello di efficacia del rilevamento nonché una tutela dei diritti e degli interessi di passeggeri e lavoratori di conforme a tali progressi;
7. sottolinea l'importanza della lotta al terrorismo e alla criminalità organizzata, in quanto minacce alla sicurezza dell'Unione europea già identificate nel Programma di Stoccolma, e appoggia al riguardo, soltanto in questo contesto, il ricorso a misure di sicurezza ideate per prevenire gli atti terroristici che siano previste dalla legge, efficaci, necessarie in una società democratica libera e aperta, commisurate agli obiettivi perseguiti e pienamente coerenti con la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e della Convenzione europea per i diritti umani (CEDU); ricorda che la fiducia dei cittadini nelle istituzioni è indispensabile e che deve pertanto esservi un giusto equilibrio tra la necessità di garantire la sicurezza e la garanzia dei diritti e delle libertà fondamentali;
8. sottolinea, a tale proposito, che qualsiasi misura antiterrorismo dovrebbe essere pienamente conforme ai diritti e agli obblighi fondamentali dell'Unione europea necessari in una società democratica e deve essere proporzionata, strettamente necessaria, prevista dalla legge e dunque limitata al suo obiettivo specifico;

Body scanner

9. chiede alla Commissione di proporre l'aggiunta dei body scanner all'elenco dei metodi di controllo autorizzati a condizione che sia accompagnata da norme appropriate e standard comuni minimi per il loro uso, come stabilito nella presente risoluzione, solo dopo aver eseguito la valutazione d'impatto richiesta dal Parlamento europeo nel 2008 che dimostri che i dispositivi non costituiscono un rischio per la salute dei passeggeri, i dati personali, la dignità individuale e la vita privata dei passeggeri nonché l'efficacia di tali scanner;

Mercoledì 6 luglio 2011

10. ritiene che l'uso di body scanner debba essere disciplinato da norme, procedure e standard comuni dell'UE che stabiliscano non soltanto criteri relativi all'efficacia del rilevamento bensì impongano altresì le garanzie necessarie per proteggere la salute e i diritti e gli interessi fondamentali dei viaggiatori, dei lavoratori, dei membri dell'equipaggio e del personale addetto alla sicurezza;

11. ritiene che i body scanner debbano essere uno strumento che velocizzi il passaggio e la durata dei controlli negli aeroporti e riduca i disagi ai passeggeri e chiede pertanto alla Commissione di tenere in considerazione questo aspetto nella sua proposta legislativa;

12. propone più specificamente che la Commissione, una volta stabilite norme comuni sull'impiego dei body scanner, le riveda regolarmente e laddove necessario, per adattare ai progressi tecnologici le disposizioni sulla protezione della salute, del diritto alla vita privata, dei dati personali e dei diritti fondamentali;

Necessità e proporzionalità

13. è convinto che l'escalation terrorista esiga dai poteri pubblici le misure di protezione e prevenzione richieste dalle società democratiche;

14. ritiene che l'efficacia di rilevamento dei body scanner è più elevata rispetto agli attuali metal detector, in particolare per quanto riguarda gli oggetti non metallici e i liquidi, mentre la pratica della perquisizione manuale integrale si rivela più molesta, più dispendiosa in termini di tempo e meno accettabile di uno scanner;

15. considera che l'utilizzo dei body scanner, a condizione che siano predisposte le opportune garanzie, rappresenta un'opzione migliore rispetto ad altri metodi meno esigenti che non garantirebbero un livello di sicurezza analogo; rammenta che, nel campo della sicurezza aerea, l'uso dei servizi di intelligence in senso lato e un personale di sicurezza aeroportuale ben preparato debbano restare priorità fondamentali;

16. ritiene che le preoccupazioni e le esigenze in materia di privacy e di salute possano essere risolte con la tecnologia e i metodi disponibili; ritiene che la tecnologia che si sta attualmente sviluppando sia promettente e che dovrebbe essere utilizzata la miglior tecnologia disponibile;

17. ritiene che l'installazione, o meno, di body scanner resti nell'ambito della responsabilità e della libertà degli Stati membri dell'UE; è del parere, tuttavia, che una maggiore armonizzazione nell'utilizzo dei body scanner sia necessaria per la creazione di uno spazio europeo di sicurezza coerente per l'aviazione;

18. ritiene che quando gli Stati membri installeranno i body scanner, questi debbano essere conformi agli standard e ai requisiti minimi previsti dall'UE per tutti gli Stati membri dell'UE e ciò senza pregiudicare il loro diritto di applicare norme più rigorose;

19. ritiene che gli Stati membri debbano potenziare i punti di controllo e integrare il personale di sicurezza al fine di garantire che i passeggeri non subiscano ripercussioni dall'installazione dei body scanner;

20. ritiene che occorra offrire alle persone soggette ai controlli la scelta di utilizzare o meno i body scanner per cui, in caso di rifiuto, saranno obbligati a sottoporsi a sistemi di controllo alternativi che garantiscano lo stesso livello di efficacia dei body scanner nonché il pieno rispetto dei loro diritti e della loro dignità; sottolinea che tale rifiuto non deve dar luogo a sospetti nei confronti del passeggero;

Mercoledì 6 luglio 2011

Salute

21. ricorda che la legislazione europea e nazionale deve essere applicata in particolare rispettando il principio del livello più basso ragionevolmente conseguibile (ALARA);
22. invita gli Stati membri a utilizzare la tecnologia meno dannosa per la salute umana e in grado di offrire soluzioni accettabili alle preoccupazioni dei cittadini sul diritto alla vita privata;
23. ritiene che l'esposizione a dosi di radiazioni ionizzanti cumulative non possa essere accettabile; ritiene pertanto che qualsiasi forma di tecnologia che utilizza radiazioni ionizzanti debba essere esplicitamente esclusa dai controlli di sicurezza;
24. invita la Commissione a esaminare, nell'ambito del prossimo programma quadro di ricerca, la possibilità di utilizzare tecnologie che sono completamente innocue per tutti i settori della popolazione e che, nel contempo, garantiscono la sicurezza aerea;
25. chiede agli Stati membri di monitorare periodicamente gli effetti a lungo termine dell'esposizione ai body scanner tenendo conto dei nuovi progressi scientifici e di controllare la corretta installazione, il buon uso e il buon funzionamento dell'apparecchiatura;
26. insiste affinché si tenga adeguatamente conto dei casi particolari e sia riservato un trattamento equo e personalizzato ai passeggeri vulnerabili (in termini di salute e di capacità di comunicazione), quali le donne incinte, i bambini, le persone anziane, e le persone con disabilità, e i portatori di dispositivi medici impiantati (per esempio le protesi ortopediche o i pacemaker), nonché tutte le persone che portano con sé medicinali e/o di dispositivi medici indispensabili per la loro salute (per esempio siringhe, insulina);

Immagini del corpo

27. ritiene che si debbano utilizzare unicamente modelli stilizzati e insiste affinché non siano prodotte immagini del corpo;
28. sottolinea che i dati generati dal processo di scansione non devono essere utilizzati per scopi diversi da quello di individuare oggetti vietati, possono essere utilizzati per il tempo necessario alla procedura di controllo, devono essere distrutti immediatamente dopo il passaggio di ciascuna persona attraverso i controlli di sicurezza e non possono essere conservati;

Divieto di discriminazione

29. ritiene che le norme di funzionamento debbano assicurare un processo di selezione a campione e che i passeggeri che devono passare attraverso ad un body scanner non siano selezionati in base a criteri discriminatori;
30. sottolinea che nella procedura relativa alla selezione dei passeggeri per il body scanning o al rifiuto di sottoporvisi, è inaccettabile qualsiasi forma di definizione di stereotipi sulla base, ad esempio, del sesso, della razza, del colore della pelle, dell'origine etnica, delle caratteristiche genetiche, della lingua, della religione o del credo;

Protezione dei dati

31. ritiene che tutti i body scanner debbano utilizzare figure stilizzate per proteggere le identità dei passeggeri e garantire che non possano essere identificati mediante le immagini di qualsiasi parte del corpo;

Mercoledì 6 luglio 2011

32. sottolinea che la tecnologia utilizzata non deve consentire di conservare o salvare i dati;
33. rammenta che l'impiego dei body scanner deve essere conforme alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati;
34. sottolinea che gli Stati membri che desiderano ricorrere ai body scanner dovrebbero avere la possibilità, conformemente al principio di sussidiarietà, di applicare norme più severe rispetto a quelle definite nella legislazione europea per la protezione dei cittadini e dei loro dati personali;

Informazione delle persone sottoposte a body scanner

35. ritiene che le persone sottoposte a tali controlli debbano ricevere preliminarmente informazioni complete, in particolare sul funzionamento del body scanner in questione, sulle condizioni previste per la protezione del diritto alla dignità e alla vita privata e per la protezione dei dati nonché sulla possibilità di rifiutarsi di passare attraverso il body scanner;
36. chiede alla Commissione di inserire nelle sue campagne informative sui diritti dei passeggeri aerei un capitolo sui diritti relativi ai controlli di sicurezza e ai body scanner;

Trattamento delle persone sottoposte a body scanner

37. chiede alla Commissione e agli Stati membri di garantire che il personale addetto alla sicurezza riceva una formazione speciale sull'uso dei body scanner in modo da rispettare i diritti fondamentali dei passeggeri, la dignità personale, la protezione dei dati e la salute; ritiene, a tale proposito, che un codice di condotta possa rivelarsi molto utile per il personale della sicurezza incaricato del funzionamento dei body scanner;

Finanziamento della sicurezza dell'aviazione

38. ricorda la sua posizione del 5 maggio 2010 sui diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione;
39. ritiene che i diritti per le misure di sicurezza debbano essere trasparenti, debbano essere utilizzati solamente per coprire i costi della sicurezza e che gli Stati membri che decidono di applicare misure più rigorose debbano finanziare i costi supplementari che ne derivano;
40. esorta il Consiglio ad adottare immediatamente una posizione in prima lettura sui diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione, dato che la legislazione in materia di sicurezza aerea e la legislazione sui diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione sono strettamente collegate;
41. raccomanda che il biglietto di ciascun passeggero indichi il costo delle misure di sicurezza;

Divieto di liquidi, aerosol e gel (LAG)

42. ribadisce e mantiene la sua posizione di porre fine al divieto di trasportare liquidi nel 2013, come previsto nella legislazione dell'UE; esorta pertanto tutte le parti interessate, la Commissione, gli Stati membri e l'industria del settore, a collaborare strettamente tra di loro per fare in modo che, nell'interesse dei passeggeri, le restrizioni sul trasporto di liquidi a bordo dei velivoli siano rimosse;

Mercoledì 6 luglio 2011

43. invita gli Stati membri e gli aeroporti a fare tutto il necessario per disporre in tempo della tecnologia adeguata in modo che la fine del divieto di trasportare i liquidi nei termini previsti non implichi una riduzione della sicurezza;

44. ritiene che, in tal senso, tutte le parti interessate dovrebbero fare il necessario per passare da un divieto di trasportare liquidi, aerosol e gel a un controllo degli stessi nel modo più soddisfacente e uniforme possibile, garantendo in qualsiasi momento i diritti dei passeggeri;

Misure di sicurezza per il carico

45. ritiene che il controllo del carico e della posta, basato su un'analisi dei rischi, debba essere proporzionale alle minacce che comporta il loro trasporto, e che occorra garantire una sicurezza appropriata, particolarmente quando il carico e la posta sono trasportati su aerei passeggeri;

46. rammenta che non è possibile sottoporre a scansione il 100 % del carico; chiede agli Stati membri di proseguire negli sforzi di attuazione del regolamento (CE) n. 300/2008 e del corrispondente regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, al fine di rafforzare la sicurezza lungo l'intera catena degli approvvigionamenti;

47. ritiene che il livello di sicurezza del carico permanga differente tra gli Stati membri e che, nel quadro di un obiettivo di controllo di sicurezza unico, questi debbano assicurare la corretta attuazione delle misure esistenti in materia di carico e posta europei, oltre al riconoscimento degli agenti regolamentati autorizzati da un altro Stato membro;

48. ritiene che le misure di sicurezza degli Stati membri sul carico aereo e sulla posta e le ispezioni relative a tali misure da parte della Commissione europea siano state intensificate e reputa pertanto assolutamente essenziale elaborare una relazione tecnica al fine di individuare le lacune dell'attuale sistema di trasporto del carico nonché le possibili soluzioni per porvi rimedio;

49. invita la Commissione e gli Stati membri a rafforzare i controlli e le ispezioni relative al carico aereo, compresi quelli relativi alla certificazione degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti; sottolinea, a tal fine, la necessità di disporre di un numero maggiore di addetti al controllo a livello nazionale;

50. sottolinea le potenzialità offerte dalle informazioni in possesso delle dogane per calcolare il rischio associato a invii specifici e chiede alla Commissione di continuare il suo lavoro sul possibile uso di sistemi elettronici presso le dogane per scopi legati alla sicurezza dell'aviazione, utilizzando in particolare il sistema di controllo delle importazioni dell'UE per migliorare la cooperazione tra le autorità doganali;

51. chiede alla Commissione di adottare tutte le misure necessarie per assicurare un invio sicuro del carico in provenienza da paesi terzi sin dall'aeroporto di origine, di definire criteri per identificare un carico ad alto rischio, definendo singolarmente la responsabilità dei vari agenti;

52. chiede alla Commissione europea che il programma di sicurezza tenga presenti le specificità di tutti gli attori interessati e armonizzi le misure di sicurezza relative allo scambio di posta e di carico, con la necessità di assicurare un'economia dinamica che continui a favorire gli scambi commerciali, la qualità dei servizi e lo sviluppo del commercio elettronico;

53. chiede alla Commissione di proporre un sistema armonizzato di formazione e di perfezionamento professionale del personale di sicurezza relativamente al carico, per prendere in considerazione i più recenti sviluppi tecnici nel settore della sicurezza;

Mercoledì 6 luglio 2011

Relazioni internazionali

54. chiede alla Commissione e agli Stati membri di lavorare congiuntamente con l'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile e paesi terzi sulla valutazione dei rischi e sui sistemi di intelligence in materia di sicurezza aerea;

55. chiede alla Commissione e agli Stati membri di promuovere standard normativi globali nel quadro dell'OACI per sostenere gli sforzi dei paesi terzi nell'attuazione di detti standard, per avanzare verso un riconoscimento reciproco nell'ambito delle misure di sicurezza e per perseguire l'obiettivo di un controllo di sicurezza unico ed efficace;

*

* *

56. reputa inadatta la procedura di comitatologia nel settore della sicurezza aerea, quantomeno per le misure che incidono sui diritti dei cittadini, e chiede che il Parlamento sia pienamente coinvolto attraverso la codecisione;

57. attende dalla Commissione una proposta legislativa per adeguare nel corso di questa legislatura il regolamento (CE) n. 300/2008, in modo che tenga presente la dichiarazione della Commissione europea del 16 dicembre 2010 nell'ambito dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione;

58. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

Donne e direzione delle imprese

P7_TA(2011)0330

Risoluzione del Parlamento europeo del 6 luglio 2011 sulle donne e la direzione delle imprese (2010/2115(INI))

(2013/C 33 E/14)

Il Parlamento europeo,

- visti la IV conferenza mondiale sulle donne, svoltasi a Pechino nel settembre 1995, la dichiarazione e la piattaforma d'azione approvate a Pechino e i successivi documenti finali adottati in occasione delle sessioni speciali delle Nazioni Unite Pechino +5, Pechino +10 e Pechino +15 sulle ulteriori azioni e iniziative per attuare la dichiarazione e la piattaforma d'azione di Pechino, adottate rispettivamente il 9 giugno 2000, l'11 marzo 2005 e il 12 marzo 2010,
- vista la convenzione delle Nazioni Unite del 1979 sull'eliminazione di tutte le forme di discriminazione contro le donne,
- vista la Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo del 1948,
- vista la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare gli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 21 e 23,
- visto l'articolo 2 del trattato sull'Unione europea, che sottolinea i valori comuni degli Stati membri quali il pluralismo, la non discriminazione, la tolleranza, la giustizia, la solidarietà e la parità tra donne e uomini,