

**Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione**

COM(2009) 217 def. — 2009/0063 (COD)

(2010/C 128/27)

Relatore: **OPRAN**

Il Consiglio, in data 20 luglio 2009, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 80, paragrafo 2, del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

*Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione*  
COM(2009) 217 def. - 2009/0063 (COD).

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 12 ottobre 2009, sulla base del progetto predisposto dal relatore **OPRAN**.

Alla sua 457a sessione plenaria, dei giorni 4 e 5 novembre 2009 (seduta del 5 novembre), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 130 voti favorevoli, 4 voti contrari e 2 astensioni.

## 1. Raccomandazioni e proposte

1.1. Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) raccomanda al Parlamento e al Consiglio di **adottare la proposta di direttiva della Commissione concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione, in modo che le metodologie e le soluzioni moderne che tale direttiva propone possano essere adottate il più rapidamente possibile da tutti gli Stati membri.**

1.2. Al tempo stesso, il CESE propone di apportare **le correzioni e le modifiche indicate in appresso**, per garantire una maggiore chiarezza e facilità di applicazione delle metodologie e delle soluzioni moderne proposte dalla Commissione.

1.2.1. In riferimento alla Relazione introduttiva, al punto 3 *Elementi giuridici della proposta* il CESE propone di modificare come segue la formulazione del paragrafo *Non discriminazione*, per tener conto del contributo (anche in termini di costi per la ricerca e lo sviluppo) dei costruttori di aeromobili all'innalzamento del livello di sicurezza dei velivoli: **«I sistemi di diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione devono essere equi e non devono creare discriminazioni nei confronti delle compagnie aeree, dei passeggeri o dell'industria aeronautica».**

1.2.2. In riferimento all'articolo 1 *Oggetto* della proposta di direttiva, il CESE propone di modificare il paragrafo 1 come segue: **«La presente direttiva stabilisce principi comuni a livello UE per il calcolo e la riscossione dei diritti connessi alle misure di sicurezza in tutti gli aeroporti della Comunità».**

1.2.3. In riferimento all'articolo 4 *Consultazione*, il CESE propone di modificare il paragrafo 2 come segue: **«Gli Stati membri provvedono affinché, in ciascun aeroporto, sia istituito un comitato di operatori del settore aereo. Tale comitato partecipa a una procedura di consultazione obbligatoria e periodica con il gestore aeroportuale in relazione al funzionamento del sistema dei diritti per le misure di sicurezza e all'ammontare di tali diritti. Detta consultazione ha luogo ogniqualvolta sia necessario e comunque almeno una volta all'anno. I rappresentanti delle organizzazioni civili che tutelano gli interessi**

**dei passeggeri sono invitati a partecipare in maniera permanente ai lavori del comitato, come membri a pieno titolo o in qualità di osservatori, a seconda dei casi».**

1.2.4. Tenuto conto dello sforzo finanziario che dovranno compiere gli Stati membri per sostenere la creazione delle nuove autorità, il CESE ritiene che **la Commissione, il Parlamento e il Consiglio dovrebbero in definitiva optare per una delle due seguenti soluzioni possibili:**

1.2.4.1. accettare che siano le strutture professionali e adeguatamente formate delle segreterie dei comitati nazionali per la sicurezza dell'aviazione (NASC) a svolgere il ruolo di «unità operative indipendenti», evitando in tal modo il ricorso al sostegno finanziario;

1.2.4.2. mantenere la decisione iniziale di creare nuove strutture indipendenti.

1.2.5. Al tempo stesso il Comitato, convinto che le attività inerenti alla sicurezza nazionale in generale, e alla lotta contro le minacce terroristiche in particolare, rientrino tra le responsabilità principali degli Stati membri, ritiene che **occorra rivedere la partecipazione finanziaria dei governi alle misure di sicurezza aerea, aumentando significativamente il loro contributo in modo da coprire i costi attualmente sostenuti dagli aeroporti, dagli operatori del settore aereo e dai passeggeri.**

## 2. Conclusioni e osservazioni

2.1. La nuova metodologia proposta dalla Commissione per il calcolo dei diritti per i prestatori dei servizi di sicurezza dell'aviazione civile consiste nel selezionare e definire **un insieme di principi di base** che dovranno essere rispettati da tutti i gestori aeroportuali in questo settore per fissare l'ammontare dei diritti a carico di tutte o di una o più categorie di potenziali utenti (Stati, autorità aeroportuali, compagnie aeree e passeggeri):

— sussidiarietà,

- responsabilità dello Stato,
- determinazione dei diritti/tariffe,
- informazione e comunicazione,
- armonizzazione,
- trasparenza,
- istituzione in ciascuno Stato membro di un'autorità di vigilanza nazionale indipendente (NISA).

2.2. Dopo aver effettuato un'attenta valutazione dei principi di base proposti dalla Commissione, il CESE ritiene che la loro applicazione pratica possa eliminare le attuali distorsioni procedurali, assicurando il successo dell'attuazione della nuova metodologia innovativa.

2.3. Per quanto riguarda la necessità di creare un'autorità di vigilanza nazionale indipendente in ciascuno Stato membro, il CESE precisa quanto segue:

2.3.1. in ogni Stato membro è già stato istituito un comitato nazionale per la sicurezza dell'aviazione (NASC), dotato di una struttura interministeriale.

2.3.2. Le segreterie dei NASC, benché non possano essere considerate come organi realmente indipendenti, possono svolgere la funzione di *unità operative di vigilanza*, avvalendosi di tutte le risorse professionali, umane e finanziarie a loro disposizione, e assicurare la corretta ed efficace attuazione delle disposizioni della direttiva. Il CESE ritiene, sul piano generale, che gli aspetti riguardanti la sicurezza delle persone in uno Stato membro non dovrebbero essere resi totalmente indipendenti ma essere sottoposti in ultima istanza al controllo democratico parlamentare.

2.4. Il CESE esprime soddisfazione per il lavoro svolto con professionalità dalla Commissione, e in particolare per il ricorso alle tecniche di modellizzazione al computer, per valutare le **diverse opzioni principali in materia di diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione**, sulla base dei principi internazionali in vigore:

2.4.1. **Assenza di intervento da parte dell'UE** e relative conseguenze.

2.4.2. **L'applicazione di politiche di autoregolamentazione approvate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) e dall'industria del settore.** Questa opzione potrebbe proteggere gli interessi dei passeggeri e promuovere in maniera più efficace i servizi di sicurezza dell'aviazione, attraverso la consultazione diretta tra vettori e aeroporti.

2.4.3. **Rendere giuridicamente vincolanti i principi indicati nell'opzione 2.4.2 mediante una direttiva dell'UE.**

2.4.4. Gli Stati membri **finanziano integralmente i costi della sicurezza aeroportuale.** L'obiettivo è sopprimere tutti i diritti per le misure di sicurezza a carico di terzi e tutti gli aspetti discriminatori, in modo da poter scegliere correttamente la soluzione ottimale (*win-win*) per i passeggeri, le autorità aeroportuali, le compagnie aeree e i governi.

2.5. Il CESE sostiene la decisione della Commissione e conclude al tempo stesso che **la terza opzione è quella che meglio consente di tutelare gli interessi dei consumatori e rafforzare**

**l'efficienza dei servizi di sicurezza aeroportuale erogati.** Inoltre sottolinea che l'onere amministrativo derivante dall'attuazione di questa opzione a livello nazionale e il conseguente aumento dei costi potrebbero essere trascurabili se la Commissione accettasse di utilizzare come *unità operative dedicate* le segreterie dei NASC, già istituite conformemente alle disposizioni della direttiva sui diritti aeroportuali <sup>(1)</sup>.

2.6. Il CESE ritiene nel contempo che l'opzione scelta dalla Commissione conseguirà gli obiettivi previsti solo se i **governi accetteranno a loro volta di aumentare considerevolmente il loro contributo** ai relativi costi.

2.7. Per quanto riguarda le disposizioni della direttiva sulla trasparenza, il CESE ritiene che esse dovrebbero indicare chiaramente che la trasparenza non riguarda soltanto i problemi legati ai costi della sicurezza aerea ma anche, e in pari misura, i meccanismi finanziari esistenti; gli operatori del settore aereo e i passeggeri potranno infatti avere una **corretta percezione di come le autorità aeroportuali calcolano i diritti per le misure di sicurezza soltanto se questi meccanismi di finanziamento saranno resi aperti e trasparenti.** Analogamente dovranno essere resi pubblici i costi del personale di sicurezza e i relativi indicatori di prestazione principali.

2.8. In riferimento alla Relazione, punto 3 *Elementi giuridici della proposta*, paragrafi *Consultazione e ricorso* e *Trasparenza*, il CESE è convinto che i **rappresentanti delle associazioni di passeggeri, essendo i principali contribuenti al bilancio destinato alla sicurezza aerea, dovrebbero prendere parte al dialogo in materia tra le autorità aeroportuali e le compagnie aeree**, almeno a titolo di osservatori. In tal modo sarebbe possibile evitare l'introduzione o il mantenimento ingiustificato di procedure di sicurezza costose e imbarazzanti per i passeggeri, che non contribuiscono peraltro nemmeno a ridurre sensibilmente le minacce terroristiche. Generalmente le procedure di questo tipo vengono proposte dalle autorità statunitensi e/o israeliane, come misure aggiuntive alle procedure standard e vengono applicate in un certo numero di casi, a seconda del livello di rischio, anche se alcune autorità di sicurezza europee, per eccesso di zelo e talvolta per timore di sentirsi responsabili di non aver valutato correttamente il livello di rischio, tendono ad applicarle sistematicamente. Per questo motivo esse rifiutano solitamente molte proposte di discussioni comuni sull'argomento provenienti dalla società civile organizzata.

2.8.1. A titolo di esempio, ai passeggeri in partenza dall'aeroporto nazionale di Bruxelles, prima di oltrepassare il varco controllato dal metal detector viene chiesto di togliersi le scarpe, che vengono poi esaminate separatamente mediante scanner. In questo modo i passeggeri sono esposti al rischio di contaminazione, dovendo attraversare a piedi nudi l'area dove vengono effettuati i controlli di sicurezza, sul cui pavimento potrebbero trovarsi milioni di batteri, provenienti ad esempio dallo starnuto di un passeggero affetto da influenza suina non ancora diagnosticata. Al tempo stesso, l'amministrazione aeroportuale ha acquistato, utilizzando fondi pubblici, un gran numero di apparecchi di scansione e di rilevamento di ultimissima generazione che consentono di controllare le calzature dei passeggeri senza che questi debbano togliersi; tali attrezzature, tuttavia, pur essendo già state installate nell'area dei controlli di sicurezza dei passeggeri, non vengono utilizzate durante tali controlli.

<sup>(1)</sup> GU L 70 del 14.3.2009, pag. 11.

2.8.2. Un'altra pratica su cui si potrebbe discutere riguarda il divieto di salire a bordo con liquidi eccedenti il volume massimo irrisorio autorizzato: è stata infatti inizialmente prevista, per un eccesso di zelo ingiustificato, una quantità risibile di 100 ml per passeggero.

2.9. Nonostante l'incompatibilità tra il divieto previsto dalla proposta di direttiva di trarre un profitto operativo dalle attività in materia di prestazione di servizi di sicurezza dell'aviazione e la filosofia alla base dell'esistenza e della gestione delle imprese private, orientate verso l'ottimizzazione dei profitti, e per evitare al tempo stesso qualsiasi ulteriore interpretazione erronea dell'articolo 7 della proposta di direttiva, il CESE propone fermamente alla Commissione di accettare che i servizi di sicurezza aerea negli aeroporti, ad eccezione delle operazioni di controllo e di rilevamento, possano essere affidati ad operatori privati.

2.10. Il CESE stima che la corretta applicazione della proposta della Commissione, unitamente a un **rafforzamento del ruolo dei rappresentanti della società civile**, potrebbe apportare notevoli benefici ai cittadini europei ed extraeuropei, nonché all'industria dell'aviazione e agli operatori aeroportuali dell'UE.

### 3. Osservazioni generali

#### 3.1. *La proposta di direttiva della Commissione: il risultato di un'ampia consultazione*

3.1.1. Nel corso dell'elaborazione della direttiva, la direzione generale Energia e trasporti (DG TREN) si è consultata con gli Stati membri, con le organizzazioni professionali rappresentative del settore e con le associazioni dei consumatori e ha utilizzato i dati ricevuti da undici Stati membri e da nove organizzazioni professionali di amministrazioni aeroportuali e vettori, nonché da un'associazione di passeggeri.

3.1.2. Nessuno degli Stati membri ha accolto la proposta di far finanziare interamente dai governi nazionali i costi della sicurezza aeroportuale, sostenendo che essi sono parte integrante dei costi relativi all'attività del settore dell'aviazione e che devono essere quindi sostenuti da questo stesso settore di attività, così come avviene con l'industria automobilistica che promuove gli investimenti necessari per migliorare la sicurezza delle autovetture. Tutti gli Stati membri hanno insistito sull'importanza di un divieto totale di trarre profitti operativi da queste attività, sottolineando altresì la necessità di garantire un elevato livello di trasparenza nel settore.

#### 3.2. *Definizione del problema*

##### 3.2.1. Ripartizione dei costi della sicurezza dell'aviazione

3.2.1.1. Le componenti principali sono tre: costi della sicurezza aeroportuale, costi delle compagnie aeree e costi sostenuti dagli Stati membri. I controlli di sicurezza sui passeggeri e sul carico (bagagli) costituiscono il grosso di questi costi.

3.2.1.2. Il costo dei controlli di sicurezza è la somma di due voci: salari e costi di infrastrutture e attrezzature. I servizi di sicurezza vengono generalmente forniti dagli organismi nazionali competenti oppure sono affidati all'amministrazione aeroportuale o a imprese private specializzate.

##### 3.2.2. Quanto costa la sicurezza e chi la paga alla fine?

Nel 2007, i costi della sicurezza aerea nell'Unione europea erano stimati a 1,6 miliardi di euro, un importo pari a circa l'1 % del costo medio di un biglietto aereo pagato dagli oltre 636 milioni di passeggeri in partenza dagli aeroporti comunitari. La maggior parte dei costi sostenuti dagli Stati membri e dall'industria viene recuperata attraverso le tasse e le spese aggiuntive pagate dai passeggeri. Complessivamente, le compagnie aeree, i passeggeri e il trasporto merci coprono oltre il 90 % dei costi dei servizi di sicurezza dell'aviazione, mentre i governi degli Stati membri sostengono solo tra il 6 e il 7 % di tali costi, attraverso dotazioni di bilancio.

##### 3.2.3. *Pratiche discriminatorie in materia di costi per i servizi di sicurezza dell'aviazione*

I passeggeri aerei sono soggetti agli stessi controlli di sicurezza, indipendentemente dalla loro destinazione nell'insieme del territorio dell'UE, anche nel caso di voli interni nazionali. I costi della sicurezza quindi dovrebbero essere identici. Purtroppo però, per tagliare i costi, le compagnie aeree addebitano ai passeggeri i costi dei controlli di sicurezza che dovrebbero invece sostenere loro stesse. Generalmente le compagnie nazionali fanno valere la loro posizione di forza nei rispettivi aeroporti nazionali, modificando la struttura tariffaria a favore dei voli interni nazionali ed aumentando i prezzi dei biglietti per i voli che partono dall'estero.

**Tabella 1. Costo della sicurezza dell'aviazione per passeggero per i voli intracomunitari e per i voli nazionali**

Stato - Aeroporto	Voli intracomunitari	Voli nazionali
Romania - Bucarest	7,50 EUR	3,81 EUR
Spagna - Tutti gli aeroporti	1,39 EUR	1,18 EUR
Lituania - Vilnius	2,32 EUR per tm del peso massimo al decollo dell'aeromobile	1,16 EUR per tm del peso massimo al decollo dell'aeromobile
Cipro - Larnaca	0,39 EUR	0

La tabella 1 mostra alcuni esempi della pratica in base alla quale molte compagnie nazionali applicano costi differenti per le misure di sicurezza adottate sui voli nazionali e su quelli internazionali, in netto contrasto con le disposizioni dell'articolo 5 del regolamento quadro 300/2008 sulla sicurezza dell'aviazione civile <sup>(2)</sup>.

#### 3.3. *Modellizzazione e simulazione di varie opzioni / scelta della soluzione ottimale*

Durante l'elaborazione della direttiva la Commissione ha effettuato una simulazione matematica per valutare quattro diverse opzioni, basate sui principi internazionali esistenti in materia di diritti relativi alla prestazione dei servizi di sicurezza dell'aviazione.

##### 3.3.1. *Opzione 1 - Assenza di intervento da parte dell'UE e relative conseguenze*

L'applicazione dei diritti comporterà notevoli discriminazioni nei confronti delle compagnie aeree e dei passeggeri.

<sup>(2)</sup> GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

3.3.2. **Opzione 2 - Applicazione di politiche di autoregolamentazione approvate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) e dall'industria del settore.** Questa opzione potrebbe proteggere gli interessi dei passeggeri e promuovere in maniera più efficace i servizi di sicurezza dell'aviazione, attraverso la consultazione diretta tra vettori e aeroporti.

Sebbene un simile quadro esista dal 1981 sotto forma di norme ICAO, l'autoregolamentazione non ha prodotto alcun risultato significativo.

3.3.3. **Opzione 3 - Rendere giuridicamente vincolanti le politiche indicate nell'opzione 2 mediante una direttiva dell'UE**

Le compagnie aeree possono inoltre rivalersi giuridicamente contro gli aeroporti se i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione risultano discriminatori oppure vengono utilizzati per scopi diversi dalla copertura dei costi connessi con la sicurezza. Questa soluzione è sostenuta da una serie di politiche comunitarie collegate e risulta coerente con la legislazione nazionale in materia.

3.3.4. **Opzione 4 - Gli Stati membri finanziano integralmente i costi della sicurezza aeroportuale.** In questo caso verrebbero soppressi tutti i diritti per le misure di sicurezza a carico di terzi e tutti gli aspetti discriminatori.

Si tratta però di una soluzione che non favorisce il miglioramento della qualità dei servizi di sicurezza, in quanto gli operatori del settore non sono in alcun modo incentivati a tenere i costi sotto controllo. Inoltre tutti gli Stati membri si sono fermamente opposti a questa opzione.

3.4. *Valutazione da parte del Comitato della scelta effettuata dalla Commissione dei principi utilizzati per definire la nuova metodologia*

3.4.1. **Sussidiarietà**

3.4.1.1. Il principio di sussidiarietà si applica quando la proposta non ricade nella competenza esclusiva della Comunità e quando gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in modo soddisfacente dai singoli Stati membri isolatamente, poiché i sistemi di diritti per le misure di sicurezza e la determinazione degli stessi nei singoli aeroporti non sono regolamentati in modo uniforme in tutto il territorio dell'UE.

3.4.1.2. I sistemi di diritti variano ancora da uno Stato membro all'altro, il che impedisce che si crei un'autentica parità di condizioni per gli aeroporti e le compagnie aeree.

3.4.1.3. L'applicazione in tutto il territorio dell'UE di un complesso di norme comuni fondamentali inerenti ai diritti per le misure di sicurezza garantirà parità di condizioni per tutti i soggetti che operano nel settore aereo per quanto riguarda la fissazione di parametri per ripartire il costo della sicurezza aeroportuale.

3.4.1.4. Negli Stati membri esistono, come si è detto, sistemi di diritti diversi, a causa dell'assenza di principi guida applicati uniformemente per il calcolo dei diritti per le misure di sicurezza. La direttiva proposta elimina le ambiguità presenti in questo ambito, definendo e proponendo un metodo unico per il calcolo di tali diritti, e rende quindi possibile tale applicazione uniforme.

3.4.1.5. La proposta di direttiva si limita a definire un insieme di norme minime che dovranno essere rispettate dagli Stati membri e/o dai gestori aeroportuali per fissare l'ammontare dei diritti connessi con la sicurezza. Essa non impone un particolare sistema di diritti; la scelta del sistema è lasciata agli Stati membri.

**Conclusioni:** la scelta e l'applicazione del principio di sussidiarietà sono corrette e necessarie ai fini dell'attuazione della nuova direttiva.

3.4.2. **Responsabilità dello Stato**

3.4.2.1. Il principio della responsabilità dello Stato si applica, come nel caso della sussidiarietà, quando la proposta non rientra tra le competenze esclusive della Comunità; in relazione a questi due principi adottati per l'elaborazione della direttiva emergono problemi simili.

3.4.2.2. La proposta di direttiva si limita a definire un insieme di norme minime che dovranno essere rispettate dagli Stati membri e/o dai gestori aeroportuali per fissare l'ammontare dei diritti connessi con la sicurezza. Essa non impone un particolare sistema di diritti, la scelta del sistema è lasciata agli Stati membri.

**Conclusioni:** la scelta e l'applicazione del principio della responsabilità dello Stato sono corrette e necessarie ai fini dell'attuazione della nuova direttiva, tenuto conto delle condizioni potenzialmente asimmetriche e conflittuali e della disparità tra Stati membri nei livelli di allerta terroristica che devono essere garantiti, nonché della nazionalità del vettore. Il contributo finanziario dei governi a favore della prestazione dei servizi di sicurezza deve essere riesaminato e aumentato significativamente, essendo l'esecutivo l'organo statale al quale spettano le responsabilità principali in materia di lotta al terrorismo.

3.4.3. **Determinazione dei diritti / tariffe**

3.4.3.1. La riscossione dei diritti corrispondenti alla prestazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di assistenza a terra è già stata disciplinata, rispettivamente, dal regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea<sup>(3)</sup>, e dalla direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità<sup>(4)</sup>.

3.4.3.2. Le spese legali relative alla sicurezza non possono essere fissate mediante un sistema comune di determinazione dei diritti, a causa delle notevoli disparità tra i livelli di partecipazione dei diversi Stati membri allo sviluppo, alla creazione e all'attuazione dei sistemi di sicurezza aerea.

**Conclusioni:** la scelta e l'applicazione del principio di determinazione dei diritti sono corrette e necessarie ai fini dell'attuazione della nuova direttiva; tuttavia non è possibile mettere a punto un sistema comune di determinazione dei diritti vista la diversità di condizioni esistenti nell'insieme del territorio dell'UE.

<sup>(3)</sup> GU L 341 del 7.12.2006, pag. 3.

<sup>(4)</sup> GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36.

### 3.4.4. Informazione e comunicazione

3.4.4.1. Di norma, negli aeroporti europei, così come in quelli extraeuropei, gli utenti sono organizzati in comitati di gestori aeroportuali che intrattengono un dialogo permanente con l'amministrazione aeroportuale.

3.4.4.2. Tale contesto permette lo scambio di informazioni concernenti la procedura e la base per il calcolo dei diritti per le misure di sicurezza e in particolare le previsioni operative degli utenti, i loro progetti di sviluppo e le loro proposte e richieste specifiche.

**Conclusioni:** la scelta del principio di informazione e comunicazione diretta tra operatori della sicurezza e autorità aeroportuali è corretta e utile ai fini dell'attuazione della nuova direttiva. L'importanza di questo principio verrebbe ulteriormente rafforzata se si prevedessero attività di pubbliche relazioni.

### 3.4.5. Armonizzazione

3.4.5.1. La base tariffaria dei costi per la sicurezza potrebbe essere armonizzata negli aeroporti comunitari laddove tali costi fossero interamente coperti dai diritti per le misure di sicurezza.

3.4.5.2. L'importo dei diritti percepiti non deve superare i costi totali effettivamente sostenuti per garantire i servizi di sicurezza, compresi i finanziamenti pubblici; in sostanza non è consentito trarre alcun profitto operativo da questo tipo di attività.

3.4.5.3. Per questo motivo l'insieme dei diritti per le misure di sicurezza non può essere integralmente armonizzato.

**Conclusioni:** la scelta e l'applicazione del principio di armonizzazione della base tariffaria sono corrette e necessarie ai fini dell'attuazione della nuova direttiva, anche se occorre tuttavia prestare attenzione all'impossibilità di armonizzare l'insieme dei diritti e al divieto di trarre profitti operativi.

### 3.4.6. Trasparenza

3.4.6.1. È importante assicurare la trasparenza in caso di impatto economico derivante dall'esistenza di misure di sicurezza

nazionali più severe rispetto alle norme fondamentali comuni stabilite in conformità al 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 e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002.

3.4.6.2. Va osservato che alcune di queste misure possono essere imposte, in maniera permanente o temporanea, soltanto su richiesta esplicita di uno o più operatori del settore aereo.

**Conclusioni:** la scelta e l'applicazione del principio di trasparenza sono corrette e necessarie ai fini dell'attuazione della nuova direttiva quando le misure di sicurezza nazionali sono più severe rispetto alle norme comunitarie oppure su richiesta esplicita degli operatori del settore aereo. Quest'ultima dovrà essere accompagnata da informazioni dettagliate sulle fonti dei finanziamenti e gli organi responsabili per la raccolta dei fondi assegnati, qualora essi siano soggetti diversi dalle autorità aeroportuali.

### 3.4.7. Necessità di istituire un'autorità di vigilanza nazionale indipendente (NISA) in ciascuno Stato membro

3.4.8. In ogni Stato membro è già stato istituito un comitato nazionale per la sicurezza dell'aviazione (NASC), dotato di una struttura interministeriale.

3.4.9. Anche se le segreterie dei NASC, in quanto strutture governative, non possono agire interamente come autorità di vigilanza indipendenti, riteniamo tuttavia che, grazie alla professionalità e alla reputazione internazionale dei loro specialisti e alle risorse finanziarie di cui dispongono, esse siano in grado di vigilare in modo neutrale sulla corretta ed efficace attuazione delle disposizioni della direttiva.

**Conclusioni:** l'istituzione di un'autorità di vigilanza indipendente è una scelta corretta e necessaria ai fini dell'efficace attuazione delle disposizioni della nuova direttiva. Malgrado la loro integrazione nelle strutture governative, il Comitato ritiene che le segreterie dei NASC possano svolgere questo ruolo in modo neutrale e professionale, riducendo al tempo stesso lo sforzo finanziario che dovrebbero sostenere gli Stati membri per istituire nuove strutture e aiutarle a divenire operative.

Bruxelles, 5 novembre 2009

Il Presidente  
del Comitato economico e sociale europeo  
Mario SEPI