



Quanto siamo sicuri sui treni in Europa?

Un approfondimento sulla sicurezza ferroviaria in Europa e sulla lotta al terrorismo dopo lo sventato attentato terroristico sul treno Thalys, Amsterdam-Parigi.

Bruxelles, 30 agosto 2015 - Il tentato (e sventato) attacco terroristico sul treno Thalys Amsterdam-Parigi ha destato molta preoccupazione nell'Europa presa di mira per l'ennesima volta dalle organizzazioni terroristiche. Passata la paura del momento però, autorità e opinione pubblica hanno iniziato a interrogarsi sulla questione "sicurezza" anche su altri mezzi di trasporto diversi dall'aereo. La nuova minaccia terroristica ha richiamato l'attenzione sulla necessità di agire in fretta con un'azione coordinata tra Paesi membri.

Quali sono le regole in vigore a livello dell'Unione europea sulla sicurezza a bordo dei treni?

Nessuna. A differenza di ciò che riguarda gli aeroporti e il trasporto aereo, non esistono regole specifiche a livello dell'Unione europea relative alla sicurezza a bordo dei treni e nelle stazioni, né sulla formazione del personale ferroviario. La sicurezza a bordo dei treni è principalmente una responsabilità degli Stati Membri.

Per aiutare gli Stati membri, la Commissione europea ha previsto un supporto al coordinamento delle azioni intraprese dagli Stati membri nel settore ferroviario. Per questo motivo è stato creato un **gruppo di esperti sulla sicurezza dei trasporti di terra (LANDSEC)** e viene sostenuto **RAILPOL**, un network europeo di forze di polizia ferroviaria.

La difficoltà in più rispetto al trasporto aereo è che non esiste, per il trasporto ferroviario, un'organizzazione simile all'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO). Infatti, a seguito dei tragici eventi dell'11 settembre negli USA, l'ICAO aveva stabilito determinati standard globali di sicurezza per il trasporto aereo. Su questa base l'UE aveva deciso di sviluppare un regime di sicurezza europeo comune per l'aviazione (da qui tutte le regole del trasporto aereo che scandiscono i nostri viaggi da un Paese all'altro). Per il trasporto ferroviario il coordinamento è più difficile, visto che non esiste un'organizzazione internazionale competente a dare l'input.

Nella sicurezza ferroviaria alcuni Paesi europei, sulla base delle proprie necessità,

hanno applicato alcune restrizioni al fine di garantire la propria sicurezza interna: in Spagna, ad esempio, a seguito dell'attacco terroristico del 2004, sono stati introdotti i controlli dei passeggeri tramite metal detector per i treni ad alta velocità e per i treni internazionali; analogamente, il treno Eurostar, che collega la Francia e il Regno Unito, prevede il controllo di sicurezza tramite metal detector sulla base di un accordo transfrontaliero tra Parigi e Londra.

In che misura l'accordo di Schengen limita i controlli per la sicurezza?

Bisogna distinguere fra controlli di identità e controlli di sicurezza. Schengen non limita i controlli di sicurezza ma solo i controlli sull'identità di chi usufruisce della libera circolazione all'interno dell'area Schengen. Tuttavia, se sulla base di informazioni d'intelligence e della polizia, uno Stato membro ritiene che vi possa essere un pericolo per la propria sicurezza interna e quella di altri Paesi, può procedere con controlli di identità a campione o, addirittura, di un intero treno purché sia una prassi limitata a delle circostanze specifiche e non generalizzata e sistematica.

Cosa fa l'Unione europea per aumentare la sicurezza in Europa?

Oggi la minaccia più grande per la sicurezza pubblica in Europa è il **terrorismo**. La lotta al terrorismo è condotta su tre fronti differenti.

1) **Assistenza al coordinamento fra gli Statimembri:** lo scambio d'informazioni e la cooperazione nelle operazioni tra Paesi membri sono essenziali per portare a un coordinamento efficace delle azioni delle forze dell'ordine nazionali e aumentare la sicurezza. Ci sono diversi strumenti a disposizione degli Stati membri, in particolare: **il Sistema di informazioni Schengen; il mandato d'arresto europeo** che semplifica le procedure di estradizione e impedisce a uno Stato membro di rifiutare l'estradizione di un suo cittadino per crimini commessi in un altro Stato membro; **il sistema di scambio di informazioni sul registro dei crimini tra Stati membri, il meccanismo di mutua assistenza legale**, sistema in atto tra Paesi membri e tra Paesi UE e Paesi terzi;

2) **La lotta al radicalismo:** le ultime stime indicano che i *foreign fighters* che hanno lasciato l'Europa per raggiungere la Siria e l'Iraq sono circa 7 000. Per combattere questo fenomeno la Commissione europea ha creato la **RAN** (*Radicalisation awareness network*) incaricata di prevenire il coinvolgimento delle persone in azioni di violenza e terrorismo internazionale.

3) **La lotta contro il traffico illecito di armi da fuoco:** sulla base della normativa UE, nessun civile può detenere armi militari. Con le dovute restrizioni di acquisto, possesso e scambio commerciale, una persona in Europa può detenere solo armi considerate "civili". La Commissione sta lavorando a degli emendamenti della direttiva al fine di rendere le regole più restrittive e il Servizio di azione esterna dell'UE sta cooperando con la polizia nei Balcani per combattere il traffico di armi da fuoco.

Buona parte delle cose dette sopra fanno parte dell'**Agenda europea sulla sicurezza** presentata il 28 aprile 2015 e appoggiata dal Consiglio dei ministri della Giustizia e degli affari interni il 15-16 giugno 2015. Nei propositi dell'agenda figura il rafforzamento di strumenti che gli Stati membri già usano per cooperare nella lotta al

terrorismo e ai crimini transfrontalieri, tra questi:

- un maggiore scambio di informazioni tra Stati membri e una più stretta collaborazione a livello operativo;
- la trasformazione dell'Europol in un Centro europeo di lotta al terrorismo;
- la lotta al finanziamento del terrorismo e alla propaganda terrorista. Per quest'ultimo obiettivo la Commissione europea ha lanciato un forum con società informatiche europee al fine di sviluppare strumenti informatici adeguati alla lotta alla propaganda terrorista;
- la summenzionata revisione della direttiva sulle armi da fuoco.

Infine, a proposito dei controlli sull'identità dei passeggeri, la Commissione europea, in risposta ai problemi di sicurezza degli ultimi tempi, ha proposto una normativa PNR armonizzata tra Paesi membri. Questa proposta però ha destato diverse preoccupazioni nell'opinione pubblica circa la violazione della privacy ed è ancora parecchio dibattuta.