COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 18.12.2024
COM(2024) 579 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

RELAZIONE ANNUALE 2023 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

1. INTRODUZIONE

Conformemente all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 300/2008[1] la Commissione trasmette ogni anno al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri una relazione che informa i destinatari in merito all'applicazione del regolamento e al suo impatto sul miglioramento della sicurezza aerea.

Nel 2020 i servizi della Commissione hanno avviato una valutazione sulle possibili iniziative future da intraprendere per il sistema di sicurezza aerea dell'UE[2]. Di conseguenza nel febbraio 2023 i servizi della Commissione hanno pubblicato il documento di lavoro dei servizi della Commissione "Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: stocktaking", nel quale sono stati confermati i risultati raggiunti dal sistema per la sicurezza dell'aviazione dell'UE, sono state segnalate alcune questioni in sospeso e le relative cause di fondo e sono state individuate potenziali opzioni correttive unitamente, ove possibile, al loro probabile impatto. Il documento di lavoro dei servizi della Commissione conteneva proposte riguardanti una nuova e più ambiziosa linea guida per il controllo dei passeggeri e dei bagagli all'interno dell'UE che sia compatibile con il sistema di sicurezza unico (*One Stop Security* – OSS), un migliore processo di regolamentazione e un maggiore sviluppo e diffusione dell'innovazione.

Nel 2023 la Commissione ha continuato a rafforzare il sistema di sicurezza aerea e i suoi servizi hanno intrapreso diverse azioni riconosciute come fondamentali nel documento di lavoro dei servizi della Commissione. Attraverso misure temporanee destinate al personale di sicurezza, la Commissione è intervenuta per affrontare la saturazione delle capacità aeroportuali nell'UE nella stagione estiva 2023, quando i viaggi aerei sono ripresi dopo la pandemia di COVID-19, mentre il settore dell'aviazione doveva far fronte a carenze di manodopera.

Nel corso del 2023 il gruppo direttivo per la strategia di sicurezza nel settore dell'aviazione, sostenuto da filoni di attività di consultazione, ha collaborato per esaminare i suggerimenti contenuti nel documento di lavoro dei servizi della Commissione.

---

[1] 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 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

[2] Alcuni membri del gruppo consultivo dei portatori d'interesse sulla sicurezza aerea (*Stakeholder Advisory Group on Aviation Security* – SAGAS), costituito ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 300/2008, si sono offerti di partecipare al processo di consultazione su base volontaria.

2. EVENTI CHE COSTITUISCONO MINACCE E RELATIVE PROSPETTIVE

La Commissione, insieme alle agenzie competenti, ha mantenuto un dialogo costante con gli Stati membri e altri portatori di interessi sulle minacce emergenti per la sicurezza dell'aviazione, comprese quelle a carattere ibrido, e ha continuato a monitorarle periodicamente, al fine di rafforzare le conoscenze e la capacità di reagire a tali minacce, attuando una gestione efficace del rischio. Nel primo trimestre del 2023 è stata completata con gli Stati membri un'attività globale di mappatura dei rischi per valutare il livello di minaccia e di rischio nei confronti dell'aviazione civile. Tale attività si è svolta nell'ambito degli sforzi per una politica di sicurezza aerea rafforzata e più resiliente, come indicato nel documento di lavoro dei servizi della Commissione.

2.1 Terrorismo e minacce ibride

Il quadro terroristico globale è rimasto invariato nel 2023. I terroristi operano a livello transfrontaliero, sfruttando nuove tecnologie e nuovi modi operandi. La diffusione della propaganda online e il suo potenziale di radicalizzazione, che fanno leva sull'isolamento sociale e sulla mancanza di un solido sistema di sostegno per reclutare nuovi seguaci, rimangono una preoccupazione fondamentale. In un contesto più decentrato e volatile, autori sparsi di atti di terrorismo ed estremismo violento entrano in contatto e si ispirano a vicenda al di là dell'ideologia o dell'appartenenza a un gruppo.

Si prevede che le minacce e le sfide riguardanti l'aviazione civile, in quanto obiettivo di alto profilo, continueranno a evolvere, anche attraverso una maggiore diversificazione delle modalità di attacco. Le minacce interne e il terrorismo endogeno continuano ad essere oggetto di particolare attenzione. Le zone di conflitto continueranno a offrire ai terroristi un contesto in cui procurarsi attrezzature di tipo militare più sofisticate.

2.2 Cibersicurezza

Il settore del trasporto aereo fa sempre più affidamento sulla tecnologia dell'informazione e su sistemi operativi digitali. In tale contesto la cibersicurezza è un elemento sempre più decisivo. Gli attacchi informatici nel settore dei trasporti potrebbero potenzialmente avere conseguenze devastanti e determinare perturbazioni significative dell'economia. Nel 2023 sono stati segnalati oltre 6 000 attacchi informatici che hanno avuto un impatto su vari portatori di interessi del settore dell'aviazione. Tra i metodi preferiti per condurre attacchi informatici figuravano siti web fraudolenti, phishing e malware (compreso il ransomware), mentre i principali destinatari sono stati gli utenti dello spazio aereo, gli aeroporti nonché i fornitori di servizi di navigazione aerea e la loro catena di approvvigionamento[3]. Il quadro esistente in materia di sicurezza aerea è stato aggiornato nel 2023 andando al di là della direttiva

[3] Relazione di Eurocontrol/EATM-CERT del 2024 sul ciberspazio aereo.

NIS2[4]. Si sono tenute riunioni con le autorità nazionali con l'obiettivo di garantire la massima coerenza di applicazione e attuazione tra le norme orizzontali e settoriali in materia di cibersicurezza al fine di rendere il settore dei trasporti e le relative infrastrutture più resilienti, compresi i mezzi per affrontare le minacce informatiche. Il settore della cibersicurezza pone diverse sfide specifiche, tra cui la molteplicità dei soggetti e delle motivazioni (al di là dei gruppi terroristici).

3. VALUTAZIONI DEI RISCHI

3.1 Droni

L'uso illecito di sistemi di aeromobili senza equipaggio (UAS), meglio noti come droni, può disturbare le attività negli aeroporti e mettere a repentaglio gli aeromobili e i loro occupanti[5]. A tale riguardo, e sulla base della strategia recentemente adottata dalla Commissione per contrastare le potenziali minacce poste dai droni[6], i servizi della Commissione hanno intrapreso una valutazione dei rischi per la sicurezza dell'aviazione posti dai droni con l'obiettivo di identificare le ulteriori potenziali vulnerabilità degli aeroporti, che potrebbero richiedere modifiche normative. L'esercizio di valutazione dei rischi è stato avviato nell'ultimo trimestre del 2023 e dovrebbe concludersi nel primo trimestre del 2024.

3.2 Zone di conflitto

Nell'ambito del sistema di allerta per le zone di conflitto (*Conflict Zone Alerting System*), nel 2023 si è continuato a effettuare valutazioni periodiche dei rischi comuni su base trimestrale sotto la guida del gruppo per la valutazione integrata dei rischi per la sicurezza aerea dell'UE, compresi gli Stati membri dell'UE, il Centro UE di situazione e di intelligence (INTCEN dell'UE) del servizio europeo per l'azione esterna (SEAE) e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA). Tale attività è volta a favorire il tempestivo scambio di informazioni sulla valutazione dei rischi per l'aviazione civile dell'UE derivanti dalle zone di conflitto al fine di sostenere l'attenuazione dei rischi. In caso di urgenza, sono organizzate riunioni straordinarie. Il gruppo ha tenuto quattro riunioni trimestrali nel 2023 e tre riunioni urgenti ad hoc, in particolare per quanto riguarda il conflitto tra Hamas e Israele e il suo impatto sull'aviazione civile dell'UE. In esito a ciò, è stato pubblicato un nuovo bollettino di

---

4 Direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148 (GU L 333 del 27.12.2022, pag. 80).

5 Secondo il rapporto annuale sulla sicurezza (*Annual Safety Review* – ASR) dell'AESA per il 2022, il tasso di incidenti con droni è diminuito nel 2021 (ultimi dati disponibili).

6 Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sul contrasto alle potenziali minacce poste dai droni (COM(2023) 659 final).

informazione sulle zone di conflitto (*Conflict Zones Information Bulletin* – CZIB), due sono stati revocati e 11 bollettini esistenti sono stati prorogati[7].

Il processo integrato di valutazione dei rischi per la sicurezza aerea dell'UE fornisce anche capacità di valutazione dei rischi e sostiene il processo decisionale (attenuazione dei rischi) per quanto riguarda le norme di sicurezza del trasporto aereo di merci e le norme per la sicurezza aerea.

4. QUADRO LEGISLATIVO E STRUMENTI SUPPLEMENTARI

4.1 Quadro legislativo

L'aviazione civile continua ad essere un bersaglio interessante per i soggetti ostili; per respingere tale minaccia occorre attuare misure di protezione proporzionate e basate sul rischio. Pertanto la Commissione e gli Stati membri adeguano costantemente le misure di attenuazione per conseguire il livello di sicurezza più elevato possibile, riducendo nel contempo al minimo gli effetti negativi sulle operazioni.

Il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 è stato modificato a marzo del 2023 dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/566[8]. Quest'ultimo introduce modifiche che si sono rese necessarie alla luce dell'evoluzione del quadro delle minacce e dei rischi, nonché dei recenti sviluppi a livello tecnologico. Tali modifiche interessano il software per il rilevamento automatizzato di articoli proibiti (*Automated Prohibited Items Detection* – APID), i sistemi per il rilevamento di esplosivi (*Explosive Detection Systems* – EDS) per il bagaglio a mano, i dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi (*Explosive Trace Detection* – ETD), gli scanner di sicurezza, il rilevamento di determinate minacce chimiche, nonché i dispositivi per il rilevamento di vapori esplosivi (*Explosive Vapour Detection* – EVD) e le relative modifiche del processo di controllo.

4.2 Banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica

La banca dati dell'Unione[9] sulla sicurezza della catena logistica costituisce l'unico strumento giuridico da utilizzare per consultazione al momento di accettare spedizioni da un altro agente regolamentato o da un mittente conosciuto. Contiene anche un elenco delle attrezzature di sicurezza dell'aviazione civile approvate con "marchio UE".

Alla fine del 2023 la banca dati conteneva circa 40 000 voci corrispondenti ad agenti regolamentati, mittenti conosciuti, fornitori conosciuti di forniture per l'aeroporto, validatori indipendenti, vettori aerei ACC3, fornitori regolamentati, agenti regolamentati e mittenti conosciuti di paesi terzi, attrezzature di sicurezza, aeroporti e

---

7 https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs.
8 Per maggiori informazioni, cfr. allegato 2.
9 https://ksda.ec.europa.eu/public/screen/home.

utenti. Il suo tasso di disponibilità è stato del 99,98 %, il che significa che nel 2023 non è stato disponibile per meno di due ore.

4.3 Informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI)

Gli operatori economici che introducono spedizioni nel territorio doganale dell'Unione (come destinazione o luogo di transito) da paesi terzi per via aerea devono presentare informazioni anticipate sul carico in formato elettronico alle autorità doganali dell'UE. Tali dati sono esaminati ai fini della sicurezza dell'aviazione civile dalle autorità doganali del primo punto di entrata nell'UE utilizzando il nuovo sistema doganale di controllo delle importazioni (ICS2).

L'esito dell'analisi del rischio PLACI potrebbe comportare l'obbligo di attuare specifiche misure di attenuazione dei rischi per la sicurezza aerea, compresa la possibilità di un'istruzione o di un rinvio per "Divieto di carico" (*Do Not Load* – DNL). devono essere applicate dagli operatori economici impegnati nella catena logistica in entrata nell'UE prima che la spedizione sia caricata a bordo di un volo con destinazione UE.

La seconda fase dell'ICS2, che estende tali prescrizioni a tutte le merci trasportate per via aerea, è stata attuata il 1º marzo 2023. Nel 2023 sono state presentate 202 539 068 PLACI e non è stato emesso alcun rinvio per DNL.

5. ISPEZIONI E ALTRE ATTIVITÀ DI CONTROLLO DELLA CONFORMITÀ

5.1 Informazioni generali

Il regolamento (CE) n. 300/2008 mira a impedire atti di interferenza illecita nei confronti dell'aviazione civile al fine di proteggere le persone e i beni. Se da un lato tale regolamento impone agli Stati membri di monitorare periodicamente l'attuazione conforme delle norme fondamentali comuni per la sicurezza aerea da parte di aeroporti, operatori e altre entità e di garantire la pronta individuazione e la correzione delle carenze riscontrate, dall'altro lato il legislatore ha assegnato alla Commissione il compito di controllare l'attuazione efficace di tale obbligo giuridico da parte degli Stati membri dell'UE/del SEE[10].

A norma dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 300/2008 la Commissione è tenuta a effettuare ispezioni e formulare, se del caso, raccomandazioni tendenti a migliorare la sicurezza aerea. Al fine di realizzare tale obiettivo di monitoraggio, il sistema di sorveglianza della Commissione si concentra sulle attività svolte dagli Stati membri per

[10] Spazio economico europeo: 27 Stati membri dell'UE, Norvegia, Islanda e Svizzera. L'Autorità di vigilanza EFTA ha la responsabilità di effettuare ispezioni sulla sicurezza aerea in Islanda e Norvegia. La Commissione effettua ispezioni sulla sicurezza aerea in Svizzera sulla base di un accordo bilaterale.

definire, attuare e mantenere aggiornati un programma nazionale efficace per la sicurezza dell'aviazione civile e un programma nazionale efficace per il controllo della qualità dell'aviazione civile.

A tal fine la Commissione applica un sistema di controllo della conformità a due livelli, nel quale le sue ispezioni sono integrate dalla valutazione delle relazioni annuali degli Stati membri in merito alle attività di controllo nazionali.

Dal 2010 il tasso di conformità riscontrato nel corso delle ispezioni della Commissione è rimasto stabile attorno all'80 %. Questo dato relativamente stabile non significa tuttavia che gli Stati membri non abbiano intensificato i loro sforzi, dal momento che anche le prescrizioni nel campo della sicurezza aerea sono state notevolmente rafforzate nel corso degli anni, particolarmente in ambiti quali la sicurezza del trasporto aereo di merci, il controllo ("screening") di liquidi, aerosol e gel o l'introduzione e l'utilizzo di tecnologie più sofisticate e performanti.

5.2 Frequenza e oggetto delle ispezioni

La Commissione effettua ispezioni presso le amministrazioni responsabili della sicurezza aerea degli Stati membri ("autorità competenti" quali definite all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 300/2008) e presso aeroporti, operatori e soggetti che applicano le norme per la sicurezza aerea.

Il numero, la frequenza e l'oggetto di tali ispezioni sono stabiliti nella strategia della direzione generale della Mobilità e dei trasporti (DG MOVE) per il controllo dell'attuazione delle norme dell'UE per la sicurezza aerea. Tale strategia prende in considerazione il livello di attività di trasporto aereo in ciascuno Stato membro, un campione rappresentativo del tipo di operazioni aeroportuali, il loro livello di conformità nell'attuazione della regolamentazione in materia di sicurezza aerea, i risultati di precedenti ispezioni della Commissione, le valutazioni delle relazioni annuali nazionali sul controllo della qualità, gli incidenti di sicurezza ("atti di interferenza illecita"), i livelli di minaccia e altri fattori e valutazioni.

Affinché la Commissione abbia adeguate garanzie sul livello di conformità degli Stati membri, si applica un approccio di controllo pluriennale. Pertanto le prove dell'applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008 e delle relative disposizioni di attuazione da parte di ciascuno Stato membro sono acquisite in un ciclo di due anni, attraverso un'ispezione effettuata presso l'autorità nazionale competente o un'ispezione svolta in almeno uno degli aeroporti del paese in questione.

Inoltre le prove attestanti l'applicazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea sono raccolte in un ciclo di cinque anni sulla base di una selezione di almeno il 15 % di tutti gli aeroporti dell'UE che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008, compreso l'aeroporto più importante, in termini di volume di passeggeri, di ciascuno Stato membro. Le ispezioni svolte dalla Commissione presso aeroporti selezionati costituiscono un valido indicatore del livello di conformità complessivo in ciascuno Stato membro.

5.3 Procedure e metodologia per le ispezioni

Il regolamento (UE) n. 72/2010[11] della Commissione istituisce le procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile. Tale regolamento contiene, tra l'altro, disposizioni riguardanti la selezione degli ispettori della Commissione e i poteri loro conferiti[12].

La metodologia utilizzata per lo svolgimento di tali ispezioni è stata elaborata in stretta collaborazione con le autorità degli Stati membri preposte alla sicurezza dell'aviazione ed è basata sulla verifica dell'attuazione efficace delle misure di sicurezza.

5.4 Ispezioni svolte dalla Commissione

La Commissione ha potuto contare su un gruppo attivo di sette ispettori per la sicurezza dell'aviazione a tempo pieno fino all'agosto 2023, aumentato ad otto a partire dal settembre 2023, sostenuto da un pool di circa ottanta auditor nazionali designati dagli Stati membri e idonei a partecipare alle ispezioni della Commissione.

Il coinvolgimento degli auditor nazionali nelle ispezioni della Commissione contribuisce inoltre a un sistema di riesame inter pares e consente la diffusione di metodologie e migliori pratiche tra i vari Stati membri e i paesi associati[13].

5.4.1 Ispezioni delle autorità nazionali competenti

Le ispezioni presso le autorità competenti sono finalizzate a verificare se gli Stati membri dispongano degli strumenti necessari (tra cui un programma nazionale per il controllo della qualità, i poteri giuridici e le risorse idonee) per un'attuazione adeguata della normativa dell'UE sulla sicurezza aerea.

Come parte del suo settimo ciclo di ispezioni presso le autorità competenti, la Commissione ha effettuato quattro ispezioni nel 2023. Gli Stati membri oggetto di ispezioni nel 2023 hanno allineato i rispettivi programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione alla legislazione dell'UE, hanno conferito alle autorità competenti i poteri di esecuzione necessari per controllare e fare osservare tutte le prescrizioni del regolamento e dei relativi atti di esecuzione, hanno provveduto affinché fosse disponibile un numero sufficiente di auditor per l'esecuzione delle attività di controllo della conformità e hanno attuato la maggior parte delle disposizioni relative alla formazione sulla sicurezza.

Tuttavia le ispezioni hanno evidenziato la necessità di intensificare gli sforzi negli ambiti seguenti: garanzia del pieno allineamento dei programmi di sicurezza di

---

11 Regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile (GU L 23 del 27.1.2010, pag. 1).

12 Cfr. gli articoli 4 e 5.

13 Cfr. l'allegato 1 per una sintesi di tutte le attività di controllo della conformità svolte dalla Commissione e dall'Autorità di vigilanza EFTA nel 2023.

aeroporti, operatori e altre entità alla regolamentazione; inclusione della metodologia per lo svolgimento delle ispezioni e il rispetto delle prescrizioni relative al processo di comunicazione (ad esempio, tempi di presentazione, piano d'azione correttivo, chiusura formale del fascicolo di ispezione, ecc.); rispetto degli obblighi di frequenza minima delle ispezioni, degli audit e dei test di sicurezza; e, se necessarie o pertinenti, svolgimento di valutazioni adeguate dei rischi per definire misure di sicurezza o talune esenzioni. Inoltre sono stati individuati problemi, in termini di ambito e frequenza, nei controlli periodici di vettori aerei nazionali e/o stranieri e di alcuni soggetti con responsabilità in materia di sicurezza.

5.4.2 Ispezioni iniziali negli aeroporti

Nel 2023 la Commissione ha effettuato 14 ispezioni iniziali presso gli aeroporti volte ad appurare se l'autorità competente controllasse adeguatamente l'attuazione efficace delle misure di sicurezza dell'aviazione e fosse in grado di individuare e correggere rapidamente le potenziali carenze. Qualunque carenza individuata dagli ispettori della Commissione deve essere corretta nei tempi stabiliti. I rapporti di ispezione sono trasmessi a tutti gli Stati membri.

Dopo il quattordicesimo anno di attuazione del regolamento (CE) n. 300/2008, i risultati delle ispezioni riflettono gli sforzi profusi dalle autorità competenti e dagli operatori del settore. La maggioranza delle prescrizioni di sicurezza è stata applicata correttamente. Tuttavia le ispezioni hanno evidenziato difficoltà nell'attuazione efficace di alcune misure, ad esempio il controllo d'accesso e il controllo del bagaglio a mano, nonché nel settore della cibersicurezza.

5.4.3 Ispezioni di controllo

A norma dell'articolo 13 del regolamento (UE) n. 72/2010, la Commissione procede normalmente ad un numero limitato di ispezioni di controllo. Tali ispezioni sono programmate nei casi in cui siano state individuate diverse carenze gravi nel corso dell'ispezione iniziale ma anche su base casuale, per verificare che le autorità competenti dispongano dei poteri necessari per imporre la correzione delle carenze nei tempi stabiliti. Nel 2023 è stata effettuata un'ispezione di controllo.

5.5 Valutazioni delle relazioni annuali di controllo della qualità degli Stati membri

L'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 stabilisce, al punto 18, che gli Stati membri devono presentare ogni anno una relazione alla Commissione sulle misure assunte per ottemperare agli obblighi e sulla situazione della sicurezza dell'aviazione nei loro aeroporti.

La valutazione di tali relazioni, oltre alle ispezioni periodiche della Commissione, fornisce a quest'ultima uno strumento attraverso il quale seguire attentamente

l'attuazione di misure nazionali di controllo della qualità. Ciò consente a sua volta la rapida individuazione e correzione delle carenze in ciascuno Stato membro.

La valutazione comprende un'analisi dei controlli periodici aventi per oggetto gli aeroporti, i vettori aerei e le altre entità che esercitano responsabilità nel settore della sicurezza dell'aviazione, nonché del tempo trascorso sul posto dagli auditor, dell'ambito e della frequenza di un insieme adeguato di attività di controllo della conformità, dei livelli di conformità nazionali, delle attività di controllo e dell'esercizio dei poteri di esecuzione.

La qualità delle relazioni annuali e delle informazioni fornite dagli Stati membri rimane costante e nel corso del 2023 è stata raggiunta un'ulteriore armonizzazione.

Una valutazione formale esaustiva è stata inviata agli Stati membri evidenziando, ove necessario, alcuni suggerimenti per migliorare o adattare le attività nazionali.

5.6 Valutazione degli aeroporti di paesi terzi

La Commissione effettua valutazioni nel contesto delle intese sul sistema di sicurezza unico (*One Stop Security* – OSS) tra l'UE e paesi terzi. Lo scopo è confermare che l'attuazione di talune misure di sicurezza continua a essere di livello equivalente a quella della legislazione dell'UE sulla sicurezza aerea. Nel 2023 sono state effettuate tre valutazioni, rispettivamente in Norvegia[14], Canada e Regno Unito.

5.7 Casi di cui all'articolo 15 e procedimenti contenziosi

Qualora le carenze riscontrate nell'attuazione delle misure di sicurezza in un aeroporto siano sufficientemente gravi da avere un impatto significativo sul livello generale di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, la Commissione applica l'articolo 15 del regolamento (UE) n. 72/2010. Ciò significa che le autorità competenti di tutti gli Stati membri sono informate della situazione e che i voli in arrivo dall'aeroporto soggetto all'articolo 15 sono considerati come provenienti da un paese terzo, il che comporta l'obbligo per gli aeroporti riceventi di attuare misure di sicurezza compensative nei confronti dei passeggeri in transito in arrivo e dei loro bagagli, nonché nei confronti dell'aeromobile a bordo del quale sono arrivati. Nel 2023 non è stato avviato alcun procedimento di cui al suddetto articolo.

La Commissione ha inoltre la possibilità di avviare procedimenti di infrazione a norma dell'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, specie nei casi di protratta mancata correzione di una carenza o di recidiva. Nel 2023 non sono stati avviati procedimenti di infrazione.

---

[14] Nelle Svalbard, area non incorporata della Norvegia.

6. PROVE E RIUNIONI

6.1 Prove

Una "prova" ai sensi della legislazione dell'UE sulla sicurezza aerea è condotta quando uno Stato membro si accorda con la Commissione per utilizzare, durante un periodo limitato, un determinato mezzo o metodo non riconosciuto dalla legislazione per sostituire uno dei controlli di sicurezza riconosciuti, a condizione che tale prova non influisca negativamente sui livelli generali di sicurezza. Nel corso del 2022 sono state avviate due prove sull'attuazione del rilevamento automatizzato di articoli proibiti in combinazione con i sistemi per il rilevamento di esplosivi per bagaglio a mano (*Explosives Detection Systems for Cabin Bags* – EDSCB), nei Paesi Bassi e in Germania[15].

6.2 Riunioni

La Commissione e l'amministrazione per la sicurezza dei trasporti (*Transportation Security Administration* – TSA) degli Stati Uniti hanno organizzato il primo vertice UE-USA sulla sicurezza del trasporto aereo di merci a Madrid, in Spagna, nel febbraio 2023. L'evento ha offerto l'opportunità di individuare le minacce per il trasporto aereo di merci e di attuare collettivamente strategie di attenuazione.

A novembre del 2023 la Commissione ha organizzato un quarto incontro del gruppo di lavoro per la cibersicurezza nel settore dell'aviazione, a cui hanno partecipato le autorità degli Stati membri responsabili per la sicurezza dell'aviazione e l'attuazione della direttiva NIS[16]. L'obiettivo della riunione era promuovere la cooperazione tra le autorità per facilitare l'allineamento e la conformità tra la direttiva NIS2 e le norme in materia di aviazione. Si è inoltre cercato di evitare potenziali lacune o duplicazioni per quanto riguarda gli obblighi di cibersicurezza nonché di ridurre al minimo inutili oneri amministrativi e operativi.

Al fine di fornire agli Stati membri un riscontro sulle ispezioni, promuovere la trasparenza e armonizzare le metodologie di controllo della conformità, la Commissione ha organizzato, a ottobre del 2023, un evento formativo annuale rivolto agli ispettori nazionali per la sicurezza dell'aviazione.

---

15 La relazione finale per la prova nei Paesi Bassi è stata ricevuta a giugno 2023. La prova in Germania è ancora in corso.

16 Direttiva (UE) 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2016, recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione (GU L 194 del 19.7.2016, pag. 1).

7. DIALOGO A LIVELLO INTERNAZIONALE

7.1 Informazioni generali

La Commissione ha continuato a contribuire alla sicurezza aerea in tutto il mondo. A tale proposito ha dialogato con organismi internazionali quali l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (*International Civil Aviation Organisation* – ICAO), la conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC) e i principali partner commerciali, collaborando strettamente con gli Stati membri per garantire il coordinamento delle posizioni dell'UE. Inoltre sono stati intrattenuti dialoghi con alcuni paesi terzi, tra cui gli Stati Uniti, il Canada, l'Australia, Singapore e il Regno Unito.

7.2 Organismi internazionali

L'UE ha partecipato attivamente in qualità di osservatore alla riunione annuale dell'*Aviation Security Panel* (gruppo sulla sicurezza dell'aviazione) dell'ICAO (AVSECP/34), che si è tenuta dal 29 maggio al 2 giugno 2023, nonché alla seconda riunione del *Cybersecurity Panel* (gruppo sulla cibersicurezza) dell'ICAO (CYSECP/2), che si è tenuta dal 5 al 9 giugno 2023.

7.3 Paesi terzi

Nell'ambito delle relazioni con gli Stati Uniti in materia di sicurezza aerea, il gruppo di cooperazione per la sicurezza dei trasporti tra UE e USA (*Transportation Security Cooperation Group* – TSCG) mira a promuovere la cooperazione in diversi settori di reciproco interesse. Esso garantisce il funzionamento costante delle intese sul sistema di sicurezza unico e del reciproco riconoscimento dei rispettivi regimi dell'UE e degli USA relativi al trasporto aereo di merci e posta. La 32ª riunione del TSCG si è svolta il 15 e il 16 novembre 2023.

In applicazione dell'articolo 435 dell'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione UE-Regno Unito, la cooperazione UE-Regno Unito in materia di sicurezza aerea garantisce la cooperazione sulle questioni relative alla sicurezza aerea, lo scambio di informazioni, la discussione e la condivisione delle migliori prassi e lo sviluppo di accordi di cooperazione tra esperti tecnici. La terza riunione nell'ambito della cooperazione UE-Regno Unito in materia di sicurezza aerea si è tenuta il 16 ottobre 2023.

In conformità con il diritto dell'UE la Commissione ha concluso intese sul sistema di sicurezza unico che riconoscono che le norme di sicurezza applicate in alcuni paesi terzi, o negli aeroporti di paesi terzi, sono equivalenti alle norme dell'UE[17]. Nel 2023

[17] L'UE ha concluso intese sul sistema di sicurezza unico con Stati Uniti, Canada, Singapore, Montenegro, Serbia, Regno Unito e Israele (solo per il bagaglio da stiva).

non sono state concluse nuove intese sul sistema di sicurezza unico. Sono in corso discussioni sul sistema di sicurezza unico con il Giappone.

Per quanto riguarda lo sviluppo di capacità, è proseguita nel 2023 l'attuazione del progetto sulla sicurezza dell'aviazione civile in Africa, in Asia e in Medio Oriente (CASE II), finanziato dalla Commissione europea con un bilancio di 8 milioni di EUR e attuato dalla CEAC. Le attività rese possibili dagli esperti della sicurezza aerea hanno incluso seminari, webinar e attività bilaterali nei paesi interessati[18]. Il progetto CASE II persegue l'obiettivo generale di contrastare la minaccia terroristica nei confronti dell'aviazione civile attraverso l'istituzione di partenariati con gli Stati delle tre regioni, al fine di rafforzare i rispettivi regimi di sicurezza aerea[19].

8. CONCLUSIONI

Garantire la sicurezza delle operazioni aeree in volo e a terra è una condizione fondamentale affinché il settore dell'aviazione commerciale possa prosperare. Un sistema ottimale di regolamentazione della sicurezza aerea combina innovazione e stabilità mantenendo sempre al massimo il livello di sicurezza. Nel 2023 la Commissione ha continuato ad adoperarsi per garantire un tale sistema di sicurezza aerea, affrontando nel contempo le sfide attuali e future e operando in stretta collaborazione sia con le autorità di regolamentazione che con i portatori di interessi. Tali attività proseguiranno nel 2024.

---

18 Nel corso del 2023 sono state rese possibili 68 attività, il che rappresenta un aumento del 94 % rispetto alle 35 attività rese possibili nel 2022. 39 Stati partner hanno ospitato queste attività nazionali e 66 Stati partner vi hanno partecipato a beneficio di 1 119 partecipanti. Tali attività si sono concretizzate in 44 attività di formazione bilaterali, dieci attività di formazione multilaterali, cinque attività di tutoraggio, cinque seminari (due regionali e tre interregionali), tre programmi APEX in materia di valutazione della sicurezza e un webinar. Dall'avvio del progetto sono state rese possibili in totale 131 attività nei paesi interessati nonché a distanza. In termini di mobilitazione delle competenze, 30 esperti sono stati mobilitati da 11 Stati membri, e 39 esperti da 22 autorità per l'aviazione civile degli Stati partner hanno contribuito alla realizzazione di 25 attività in tale periodo. Dieci esperti di otto autorità per l'aviazione civile degli Stati partner hanno contribuito alla realizzazione delle 20 attività nei paesi interessati insieme agli esperti del progetto CASE II. 31 esperti di 19 autorità per l'aviazione civile degli Stati partner hanno contribuito alla realizzazione di due seminari regionali e di tre seminari interregionali, e hanno rappresentato il 41 % di tutti gli oratori.

19 Gli Stati partner sono selezionati in base a criteri oggettivi, quali l'impegno/la capacità dimostrata da un determinato Stato nel beneficiare appieno delle attività di sviluppo di capacità rese possibili dal progetto, oppure l'assenza di possibili duplicazioni con altre iniziative analoghe a livello bilaterale o multilaterale.