



Bruxelles, 8.3.2024
COM(2024) 107 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**RELAZIONE ANNUALE 2022 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. 300/2008¹ 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 2022 la Commissione ha continuato a rafforzare le norme in materia di sicurezza aerea, prestando particolare attenzione alla necessità di ripresa del settore dopo la pandemia di COVID-19 e di contribuire a trovare soluzioni ai problemi causati dalla carenza di personale. Il settore della sicurezza aerea ha fatto la sua parte esaminando le possibilità di alleviare i problemi relativi alla capacità degli aeroporti dell'UE, senza compromettere la sicurezza. La Commissione ha inoltre coinvolto gli Stati membri dell'UE e il settore della sicurezza aerea nella modernizzazione della sua politica.

2. PER UNA POLITICA DI SICUREZZA AEREA DELL'UE RAFFORZATA, PIÙ INNOVATIVA E PIÙ RESILIENTE

Nel 2020 la Commissione ha avviato una valutazione e una discussione strategica sulle possibili iniziative future da intraprendere per il sistema di sicurezza aerea dell'UE². Le consultazioni tra i servizi della Commissione, gli Stati membri e i portatori di interessi si sono concluse nel 2022 con l'obiettivo di fare un bilancio del quadro esistente in materia di sicurezza aerea dell'UE e di individuare potenziali ambiti di miglioramento. Le riflessioni si sono basate su cinque filoni di attività corrispondenti alle caratteristiche principali dell'ecosistema della sicurezza aerea, comprese le minacce e l'innovazione.

3. ISPEZIONI E ALTRE ATTIVITÀ DI CONTROLLO DELLA CONFORMITÀ

3.1 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

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.

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 SEE³.

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 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 ha introdotto 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, in particolare 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 una tecnologia più sofisticata e performante.

3.2 Frequenza e oggetto delle ispezioni

La Commissione effettua ispezioni presso le amministrazioni responsabili della sicurezza aerea degli Stati membri ("autorità competenti") 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.

³ 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. Per quanto riguarda la Svizzera, la Commissione effettua ispezioni sulla sicurezza aerea in questo paese sulla base di un accordo bilaterale.

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.

3.3 Procedure e metodologia per le ispezioni

Il regolamento (UE) n. 72/2010⁴ 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.

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.

3.4 Ispezioni svolte dalla Commissione

Nel 2022 la Commissione ha potuto effettuare regolarmente ispezioni, perché le restrizioni alla mobilità dovute alla pandemia di COVID-19 erano state finalmente revocate.

La Commissione ha potuto contare su un gruppo attivo di sei ispettori per la sicurezza dell'aviazione a tempo pieno, 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 pare e consente la diffusione di metodologie e migliori pratiche tra i vari Stati membri e i paesi associati⁵.

⁴ 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).

⁵ Cfr. l'allegato 1, in cui è illustrato un diagramma che sintetizza tutte le attività di controllo della conformità svolte dalla Commissione e dall'Autorità di vigilanza EFTA nel 2022.

3.4.1 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 sesto ciclo di ispezioni presso le autorità competenti, la Commissione ha effettuato due ispezioni nel 2022. Questo numero corrisponde al numero delle ispezioni presso le autorità competenti effettuate nel 2021.

Gli Stati membri oggetto di ispezioni nel 2022 hanno allineato i 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: pieno allineamento dei programmi di sicurezza di aeroporti, operatori e altre entità alla regolamentazione, metodologia per lo svolgimento delle ispezioni ed elementi che devono figurare nelle relazioni concernenti il controllo della conformità, nonché frequenza minima delle ispezioni e degli audit di sicurezza e, se necessarie o pertinenti, valutazioni adeguate dei rischi per definire misure di sicurezza o talune esenzioni. Inoltre sono stati individuati problemi nei controlli periodici di vettori aerei nazionali e/o stranieri e di alcuni soggetti con responsabilità in materia di sicurezza.

3.4.2 Ispezioni iniziali negli aeroporti

Nel 2022 la Commissione ha effettuato diciotto 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 tredicesimo 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.

3.4.3 *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. Poiché il 2022 è stato l'anno della ripresa delle attività di ispezione dopo la pandemia di COVID-19, la Commissione si è concentrata su ispezioni iniziali e nessuna ispezione di controllo è stata effettuata quell'anno.

3.5 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 2022 è stata raggiunta un'ulteriore armonizzazione. La valutazione delle relazioni ha mostrato che la qualità complessiva delle attività di controllo non era ancora tornata al livello pre-COVID-19, molto probabilmente perché la pandemia aveva avuto un impatto su tutti gli ambiti di controllo e sulla capacità delle autorità e degli operatori. Esiste inoltre margine di miglioramento, in particolare nelle prestazioni dei test di verifica e delle ispezioni di controllo nonché nell'utilizzo di misure esecutive.

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

3.6 Valutazione degli aeroporti di paesi terzi

Le valutazioni sono effettuate 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 2022 sono state effettuate tre valutazioni: negli Stati Uniti, a Singapore e in Serbia.

3.7 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 tutte le altre autorità competenti sono informate della situazione e che si devono prendere in considerazione misure compensative nei confronti dei voli provenienti dall'aeroporto in questione. Nel 2022 non è stato avviato alcun procedimento di cui al suddetto articolo.

La Commissione ha inoltre la possibilità di avviare procedimenti di infrazione, specie nei casi di protratta mancata correzione di una carenza o di recidiva. Nel 2022 non sono stati avviati procedimenti di infrazione.

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 2022 dal regolamento di esecuzione (UE) 2022/421⁶. Quest'ultimo ripristina gli elenchi corretti dei paesi terzi che si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni, consente di concedere una breve estensione dell'uso dello standard EDS 2 per lo screening di merci e posta, e chiarisce la disposizione sull'eliminazione graduale delle apparecchiature a raggi X a visione singola. Una seconda modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 è stata adottata a luglio del 2022 dal regolamento di esecuzione (UE) 2022/1174⁷. Oltre ai chiarimenti, esso contiene modifiche che riguardano la sicurezza aeroportuale, il trasporto in

⁶ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/421 della Commissione, del 14 marzo 2022, recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (GU L 87 del 15.3.2022, pag. 1).

⁷ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1174 della Commissione, del 7 luglio 2022, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 per quanto riguarda alcune disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (GU L 183 dell'8.7.2022, pag. 35).

sicurezza di armi da fuoco a bordo, la formazione del personale, la sicurezza di merci e posta aeree, i fornitori conosciuti di forniture per l'aeroporto, il controllo dei precedenti personali, i cani antiesplosivo (*explosive detection dogs* – EDD) e gli standard di rilevamento applicabili ai portali magnetici per la rilevazione dei metalli (*walk-through metal detection equipment* – WTMD).

4.2 Banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica

La banca dati dell'Unione⁸ 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 2022 la banca dati conteneva circa 20 000 voci corrispondenti ad agenti regolamentati, mittenti conosciuti, validatori indipendenti, vettori aerei ACC3, fornitori regolamentati, agenti regolamentati e mittenti conosciuti di paesi terzi, attrezzature di sicurezza e aeroporti. Nel 2022 il suo tasso di disponibilità di riferimento del 99,7 % è stato costantemente rispettato.

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

La prima fase del nuovo sistema doganale di controllo delle importazioni (ICS2), basata su prescrizioni in materia di informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco, si applica in relazione alle spedizioni postali e di pacchi per espresso dal 15 marzo 2021.

In base alle prescrizioni PLACI, informazioni particolareggiate riferite a ciascuna spedizione aerea verso l'UE proveniente da località di paesi terzi devono essere trasmesse in formato elettronico alle autorità doganali dell'UE dagli operatori economici che introducono spedizioni nel territorio doganale dell'Unione e devono essere esaminate ai fini della sicurezza dell'aviazione civile dalle autorità doganali del primo punto di entrata nell'UE.

L'esito dell'analisi del rischio PLACI potrebbe comportare l'obbligo di attuare specifiche misure di attenuazione dei rischi per la sicurezza aerea, che 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. A novembre del 2022 la Commissione ha organizzato un terzo seminario congiunto con le autorità preposte alla sicurezza dell'aviazione e con le autorità doganali nazionali con l'obiettivo di promuovere la corretta attuazione delle disposizioni relative alle PLACI e di preparare l'avvio della seconda fase dell'ICS2 a marzo 2023.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/public/screen/home>.

5. PROVE, RIUNIONI E NUOVE INIZIATIVE

5.1 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 vietati (*automatic detection of prohibited items* – APID) 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 Germania⁹.

5.2 Riunioni

A novembre del 2022 la Commissione ha organizzato un terzo 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 NIS¹⁰. L'incontro ha fornito un'opportunità per discutere congiuntamente dei problemi rilevanti in materia di cibersicurezza nel settore dell'aviazione e per individuare ambiti specifici in cui è necessario ulteriore lavoro. La Commissione ritiene che la condivisione di esperienze e migliori pratiche all'interno di un gruppo di lavoro come questo possa essere estremamente utile per l'attuazione e l'ulteriore miglioramento del complesso contesto normativo della cibersicurezza nel settore dell'aviazione. Si rileva inoltre un vivo interesse a garantire che siano prese in considerazione le specificità del settore dell'aviazione e ad esaminare in che modo gli sforzi a livello settoriale e orizzontale possano integrarsi a vicenda, evitando al contempo una duplicazione di interventi e inutili oneri a carico delle amministrazioni e degli operatori del settore.

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 settembre del 2022, un evento formativo annuale rivolto agli ispettori nazionali per la sicurezza dell'aviazione.

⁹ La relazione finale per la prova nei Paesi Bassi è stata ricevuta a giugno 2023. La prova in Germania è ancora in corso.

¹⁰ 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).

5.3 Nuove iniziative

Sono stati realizzati progressi per quanto riguarda lo sviluppo di nuove tecnologie inerenti la sicurezza aerea. In particolare sono stati compiuti sforzi per elaborare norme sulle attrezzature di sicurezza in grado di rilevare nuove minacce, soprattutto le sostanze chimiche. A tal fine è stata predisposta un'eccellente cooperazione con gli Stati Uniti e con altri partner internazionali.

6. EVENTI CHE COSTITUISCONO MINACCE E RELATIVE PROSPETTIVE

6.1 Informazioni generali

Il terrorismo jihadista internazionale continua a costituire una seria minaccia per l'UE che richiede un attento monitoraggio¹¹. Nonostante gli sforzi profusi a livello globale per limitare le fonti di finanziamento dei terroristi, le organizzazioni terroristiche hanno tuttora accesso a vaste riserve di liquidità¹² per finanziare le loro attività e la loro propaganda. Tali organizzazioni continuano a prendere di mira il trasporto aereo, che considerano un obiettivo di alto profilo, e sono ancora in grado di sviluppare metodi innovativi di occultamento di ordigni esplosivi. Si prevede che le minacce e le sfide riguardanti la sicurezza aerea continueranno a evolvere, anche attraverso una maggiore diversificazione delle modalità di attacco. Altre potenziali minacce come ad esempio la CBRN (rischio chimico, biologico, radiologico e nucleare) sono oggetto di costante valutazione da parte della Commissione e degli Stati membri. Le minacce interne e il terrorismo endogeno continuano ad essere oggetto di particolare attenzione. Allo stesso tempo nuove minacce e nuovi mezzi di attacco sono tenuti sotto attenta osservazione. Le zone di conflitto continueranno a offrire ai terroristi un contesto in cui procurarsi attrezzature di tipo militare più sofisticate e sfruttare l'esistenza di misure di sicurezza aerea meno rigorose.

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. A ottobre 2022 un'attività globale di mappatura dei rischi è stata avviata (e completata nel primo trimestre del 2023) per valutare il livello di minaccia e di rischio nei confronti dell'aviazione civile. Questa attività si è svolta nel contesto del gruppo di lavoro per la strategia di sicurezza nel settore dell'aviazione istituito per fare un bilancio degli sviluppi sia in termini di evoluzione del quadro delle minacce che di capacità di rilevamento. L'esito della mappatura dei rischi per la sicurezza aerea sarà alla base del processo

¹¹ Cfr. ad esempio: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12315-2021-INIT/it/pdf>.

¹² <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy0532>.

decisionale per una nuova linea guida per i punti di controllo dei passeggeri. Nel 2022 il filone di attività relativo alla valutazione dei rischi per il trasporto aereo di merci è stato inoltre riavviato in seguito alla revoca delle restrizioni legate alla COVID-19.

6.2 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. Si stima che nel 2022 siano avvenuti almeno duemila incidenti informatici che hanno avuto un impatto su vari portatori di interessi del settore dell'aviazione¹³. Nell'ambito degli sforzi profusi per rendere più resilienti il settore dei trasporti e le relative infrastrutture, la Commissione ha confermato che l'UE aggiornerà e migliorerà l'attuale quadro in materia di sicurezza, compresi i mezzi per affrontare le minacce informatiche, nel quadro generale delle attuali norme che disciplinano la materia¹⁴. Nel settore della cibersicurezza occorre affrontare una serie di sfide specifiche, tra cui la molteplicità dei soggetti e delle motivazioni (al di là dei gruppi terroristici). La Commissione ha adottato misure anche in tale ambito¹⁵, per far fronte alle capacità rafforzate di soggetti terzi ostili dagli intenti sempre più malevoli. La situazione nel settore del trasporto aereo sottolinea la necessità di garantire la massima coerenza possibile tra le norme orizzontali e quelle settoriali. Nell'ottica della Commissione, è di fondamentale importanza evitare duplicazioni e oneri a carico degli operatori e delle amministrazioni.

6.3 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 occupanti¹⁶. Aumentare la resilienza del sistema e le capacità anti-droni è inoltre parte integrante della "strategia 2.0 per i droni"¹⁷, che la Commissione ha adottato a

¹³ I tipi di incidenti principali sono i siti web fraudolenti, il malware, gli attacchi distribuiti di negazione del servizio (*distributed denial of service* – DDoS) e il phishing.

¹⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro", punto 102 (COM(2020) 789 final del 9 dicembre 2020).

¹⁵ Ad esempio le prescrizioni in materia di cibersicurezza del regolamento di esecuzione (UE) 2019/1583 della Commissione, del 25 settembre 2019, sono entrate in vigore il 31 dicembre 2021 e la loro attuazione è soggetta al programma di ispezioni della Commissione.

¹⁶ 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).

¹⁷ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Strategia 2.0 per i droni per un ecosistema intelligente e sostenibile di aeromobili senza equipaggio in Europa" (COM(2022) 652 final del 29 novembre 2022).

novembre del 2022 per sviluppare i droni come un vettore per la mobilità sostenibile e intelligente del futuro. L'iniziativa mira a consentire ai droni di contribuire, attraverso la digitalizzazione e l'automazione, a una nuova offerta di servizi e trasporti sostenibili, senza dimenticare eventuali sinergie tecnologiche civili/militari. A tale riguardo la Commissione intraprenderà una valutazione dei rischi per la sicurezza aerea sui droni con l'obiettivo di individuare eventuali vulnerabilità supplementari degli aeroporti che potrebbero richiedere soluzioni regolamentari¹⁸.

6.4 Zone di conflitto

Nell'ambito del sistema di allerta per le zone di conflitto (*Conflict Zone Alerting System*), nel 2022 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. 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 straordinarie¹⁹.

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.

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 (ICAO) e i principali partner commerciali e ha collaborato 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

¹⁸ Azione faro 18.

¹⁹ Il gruppo ha tenuto quattro riunioni periodiche su base trimestrale che sono state precedute da riunioni preparatorie con le compagnie aeree e le loro associazioni. Inoltre una riunione urgente è stata organizzata a febbraio 2022 a causa dell'invasione russa dell'Ucraina. Nel corso dell'anno sono stati emessi due nuovi bollettini di informazione sulle zone di conflitto (*Conflict Zones Information Bulletin – CZIB*), nove bollettini sono stati modificati e uno è stato revocato. Inoltre due note informative sono state modificate e una revocata.

(AVSECP/33), che si è tenuta dal 9 al 13 maggio 2022, nonché alla prima riunione del *Cybersecurity Panel* (gruppo sulla cibersicurezza) dell'ICAO (CYSECP/1), che si è tenuta dal 16 al 20 maggio 2022.

La 41^a assemblea dell'ICAO è stata organizzata dal 27 settembre al 7 ottobre 2022. L'Europa ha presentato all'assemblea quattro contributi principali sulla sicurezza aerea, riguardanti i temi seguenti: 1) garantire una sicurezza aerea efficace nel contesto della ripresa post-COVID-19; 2) sviluppo di un quadro per la cibersicurezza; 3) fattori umani nel settore della sicurezza aerea; e 4) un documento informativo sul progetto di sviluppo delle capacità di sicurezza dell'aviazione CASE. L'Unione europea e i suoi Stati membri hanno inoltre cosponsorizzato un documento di lavoro con il Canada per la promozione di iniziative a livello globale, regionale e settoriale intese ad attenuare i rischi delle zone di conflitto per l'aviazione civile.

7.3 Paesi terzi

Nell'ambito delle relazioni con gli Stati Uniti, 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 (*one-stop security*) e del reciproco riconoscimento dei rispettivi regimi dell'UE e degli USA relativi al trasporto aereo di merci e posta. Tali iniziative consentono agli operatori del trasporto aereo di risparmiare tempo e denaro e di ridurre la complessità operativa. La 31^a riunione del gruppo di cooperazione per la sicurezza dei trasporti (*Transportation Security Cooperation Group – TSCG*) tra l'Unione europea (UE) e gli Stati Uniti (USA) si è tenuta il 29-30 marzo 2022 ed è stata ospitata dall'amministrazione per la sicurezza dei trasporti (*Transportation Security Administration – TSA*).

In conformità con il diritto UE la Commissione ha concluso intese sul sistema di sicurezza unico (*One Stop Security – OSS*) che riconoscono che le norme di sicurezza applicate in alcuni paesi terzi, o negli aeroporti di paesi terzi, sono equivalenti alle norme dell'UE²⁰. Nel 2022 non sono state concluse nuove intese sul sistema di sicurezza unico. Nel caso di Israele, l'estensione dell'intesa esistente sul sistema di sicurezza unico ai passeggeri e al bagaglio a mano è ancora sospesa in attesa dell'esecuzione di tutti i progetti di sviluppo presso l'aeroporto Ben Gurion di Tel Aviv, compresi gli investimenti nella tecnologia di screening necessaria per il sistema di sicurezza unico. Tali progetti di sviluppo sono stati posticipati a causa degli effetti finanziari negativi della pandemia di COVID-19. Per quanto riguarda il Giappone, è in corso una valutazione della normativa sulla sicurezza aerea.

²⁰ L'UE ha concluso intese sul sistema di sicurezza unico con una serie di paesi tra cui Stati Uniti, Canada, Singapore, Montenegro, Serbia, Regno Unito e Israele (solo per il bagaglio da stiva).

Per quanto riguarda lo sviluppo di capacità, è proseguita nel 2022 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 interessati²¹. 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 aerea²².

8. CONCLUSIONI

Nel 2022 la pandemia di COVID-19 era finalmente in fase di attenuazione e le restrizioni di viaggio sono state revocate. È stato possibile effettuare normalmente le ispezioni in loco e anche la cooperazione internazionale sulla sicurezza aerea è tornata ai livelli pre-pandemia.

Il crescente traffico aereo ha comportato delle sfide per l'ecosistema dell'aviazione in alcuni aeroporti dell'UE, in particolare all'inizio dell'estate. Dopo oltre due anni in cui la domanda di viaggi aerei era ridotta, sono stati necessari tempo e una pianificazione attenta da parte di tutti i portatori di interessi per garantire la migliore esperienza di viaggio ai passeggeri. La Commissione ha contribuito esaminando le possibilità per alleviare i problemi relativi alla capacità degli aeroporti dell'UE senza compromettere la sicurezza, ad esempio agevolando lo scambio di informazioni e l'esperienza operativa tra aeroporti e regolatori al fine di migliorare il flusso di passeggeri, nonché migliorando il coordinamento e l'eventuale mutuo riconoscimento dei controlli dei precedenti personali.

Per quanto riguarda il futuro, la Commissione ha riflettuto su come migliorare ulteriormente il quadro per la sicurezza dell'aviazione. A tal fine ha valutato possibili soluzioni per incrementarne l'efficienza, la sostenibilità e la flessibilità, senza compromettere l'elevato livello di sicurezza finora raggiunto. Questa attività continuerà sulla base dei miglioramenti individuati nel documento di lavoro dei

²¹ Nel 2022 sono state rese possibili 35 attività, di cui cinque multilaterali (due seminari e tre eventi formativi multilaterali) e 30 bilaterali, a beneficio dei 61 Stati partner e per un totale di 733 partecipanti, grazie alla mobilitazione di 43 oratori totali invitati a contribuire alle attività multilaterali, di cui 22 provenienti dagli Stati partner. Oltre a questi eventi di maggiori dimensioni, sei esperti di sicurezza provenienti dagli Stati partner sono stati mobilitati per partecipare in qualità di co-istruttori nelle attività formative. Il numero totale delle attività rese possibili dall'avvio del progetto fino a dicembre 2022 è 62.

²² 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.

servizi della Commissione²³ pubblicato nel 2023 al fine di attuare insieme agli Stati membri e ai portatori di interessi le misure che permetteranno un quadro di sicurezza aerea più resiliente, innovativo e adatto al futuro.

²³ Documento di lavoro dei servizi della Commissione - Adoperarsi per una politica di sicurezza aerea rafforzata e più resiliente: una valutazione, SWD(2023) 37 final, 2 febbraio 2023 (non disponibile in IT).