



Bruxelles, 13.4.2023
COM(2023) 186 final

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

**RELAZIONE ANNUALE 2021 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N.
300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA
DELL'AVIAZIONE CIVILE**

1. 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 2021 la Commissione ha continuato a rafforzare le norme in materia di sicurezza aerea, prestando particolare attenzione alla necessità di affrontare *l'impatto della pandemia di COVID-19 sull'attuazione delle nuove disposizioni per la sicurezza aerea e di quelle attualmente in vigore*. Per quanto riguarda la sicurezza dell'aviazione, la Commissione ha perseguito un duplice obiettivo durante la pandemia: in primo luogo garantire che la sicurezza non sia compromessa, giacché un incidente di sicurezza sarebbe ancora più dannoso in una situazione di crisi sanitaria ed economica e, in secondo luogo, creare una base solida per la ripresa graduale delle attività e ripristinare la fiducia dei cittadini nei trasporti, mantenendo al contempo i massimi livelli di sicurezza e protezione.

2. 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'UE, con l'obiettivo di avviare una riflessione su una visione strategica per il futuro della sicurezza aerea. I lavori, che hanno subito un ritardo per via delle nuove priorità dettate dalla pandemia di COVID-19, sono ripresi nel 2021 e prevedono contributi forniti dai vari filoni di attività nei settori della sicurezza basata sul rischio, della cultura della sicurezza e dell'approccio olistico, dell'innovazione e delle norme per la sicurezza aerea. La Commissione intende completare il lavoro all'inizio del 2023 presentando proposte sulle prospettive future, in termini di possibili azioni concrete e decisioni.

3. 3. ISPEZIONI E ALTRE ATTIVITÀ DI CONTROLLO DELLA CONFORMITÀ

2.2 3.1

Informazioni generali

Il regolamento (CE) n. 300/2008 mira a impedire atti di interferenza illecita nei confronti di aeromobili civili al fine di proteggere le persone e i beni. Se da un lato tale regolamento impone agli Stati membri di monitorare periodicamente l'attuazione

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).

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 SEE².

A norma dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 300/2008 la Commissione ha l'obbligo di 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'utilizzo di dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi.

2.3 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 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 livello di 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

² Paesi dello Spazio economico europeo e Svizzera. L'Autorità di vigilanza EFTA ha la responsabilità dei controlli in Islanda e Norvegia.

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.

2.4 3.3 Procedure e metodologia per le ispezioni

Il regolamento (UE) n. 72/2010³ 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.

2.5 3.4 Ispezioni svolte dalla Commissione

Nel 2021 la Commissione ha continuato a effettuare ispezioni, nonostante le restrizioni alla mobilità dovute alla pandemia di COVID-19. Nel corso di tale periodo si è fatto ricorso a nuovi approcci, quali le ispezioni documentali a distanza delle autorità competenti. Le attività di ispezione in presenza negli aeroporti sono riprese ad ottobre del 2021.

Per svolgere il suo lavoro di ispezione la Commissione ha potuto contare su un gruppo di sette ispettori per la sicurezza dell'aviazione a tempo pieno, sostenuto da un pool di circa ottanta auditor nazionali designati dagli Stati membri, idonei a partecipare alle ispezioni della Commissione grazie a una formazione fornita da quest'ultima.

³ 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).

Inoltre il notevole numero di auditor nazionali che partecipano alle ispezioni della Commissione garantisce un sistema di riesame *inter pares* e consente la diffusione di metodologie e migliori pratiche tra i vari Stati membri e i paesi associati⁴.

1.1.13.4.1

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.

Nel 2021 la Commissione ha proseguito il sesto ciclo di ispezioni presso le autorità competenti effettuando otto ispezioni. I risultati hanno evidenziato la necessità per gli Stati membri di intensificare gli sforzi, in particolare nei seguenti ambiti: 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 alcuni Stati membri non hanno monitorato con la regolarità prevista i vettori aerei nazionali e/o stranieri e alcuni soggetti con responsabilità in materia di sicurezza.

Ciononostante la maggioranza degli Stati membri oggetto di ispezioni nel 2021 ha allineato i programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione alla legislazione dell'UE, ha 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, ha provveduto affinché fosse disponibile un numero sufficiente di auditor per l'esecuzione delle attività di controllo della conformità e ha attuato la maggior parte delle disposizioni relative alla formazione sulla sicurezza.

2.1.13.4.2

Ispezioni iniziali negli aeroporti

Le ispezioni presso gli aeroporti sono volte ad appurare se l'autorità competente controlli adeguatamente l'attuazione efficace delle misure di sicurezza dell'aviazione e sia in grado di individuare e correggere rapidamente le potenziali carenze. In entrambi i casi 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 dodicesimo 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

⁴ 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 2021.

correttamente. Tuttavia le tre ispezioni iniziali presso gli aeroporti effettuate nel 2021 hanno evidenziato le difficoltà incontrate dagli operatori aeroportuali nell'attuazione efficace di alcune misure, ad esempio il controllo d'accesso e il controllo del bagaglio a mano.

3.1.13.4.3

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 le ispezioni in loco sono state sospese fino all'autunno del 2021, nel corso di tale anno è stata effettuata una sola ispezione di controllo.

2.6 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 presentino ogni anno una relazione alla Commissione sulle misure assunte per ottemperare agli obblighi ad essi imposti dal regolamento e sulla situazione della sicurezza dell'aviazione negli aeroporti situati sul loro territorio.

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 solide 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 pandemia di COVID-19 ha inciso notevolmente sulla capacità degli Stati membri di svolgere in loco le consuete attività di controllo della qualità presso gli aeroporti e presso altri operatori nel corso del 2021.

Pertanto la valutazione delle relazioni annuali 2021 effettuata dalla Commissione si è concentrata sui consueti strumenti per il controllo della qualità che gli Stati membri hanno potuto applicare ed è stata accompagnata da una valutazione ponderata delle attività di controllo della conformità alternative e integrative⁵ che sono state svolte

⁵ Tali attività prevedevano, tra l'altro, la valutazione e il riesame dei programmi nazionali di sicurezza, dei programmi di sicurezza dei vettori aerei, degli operatori aeroportuali e di altri soggetti, attività online di formazione e certificazione, il riesame delle valutazioni nazionali dei rischi, ispezioni a distanza, analisi delle tendenze ecc.

durante il periodo di confinamento più rigido. La Commissione ha rilevato che mentre alcuni Stati membri hanno potuto assolvere appieno i propri obblighi relativi al controllo della qualità utilizzando la metodologia e gli strumenti usuali, la maggioranza di loro ha fatto ampiamente ricorso ad attività alternative e integrative. Ciò ha contribuito al conseguimento di risultati soddisfacenti.

La valutazione delle relazioni annuali ha riconosciuto i notevoli sforzi profusi da tutti gli Stati membri per garantire il riesame costante del proprio sistema di sicurezza dell'aviazione attraverso valutazioni a distanza abbinate, ove possibile, ad attività mirate svolte sul posto. Non sono emerse carenze o debolezze da tenere sotto controllo.

La Commissione ha inviato agli Stati membri una valutazione formale esaustiva che evidenzia, ove necessario, alcuni suggerimenti per migliorare o adattare le attività nazionali.

2.7 3.6 Valutazione degli aeroporti di paesi terzi

In circostanze normali le valutazioni sono effettuate nel contesto delle intese sul sistema di sicurezza unico (*One Stop Security*, OSS) tra l'UE e paesi terzi allo scopo di 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 2021 ciò non è stato possibile a causa della pandemia.

2.8 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 2021 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 2021 non sono stati avviati procedimenti di infrazione.

4. 4. QUADRO LEGISLATIVO E STRUMENTI SUPPLEMENTARI

2.9 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 febbraio del 2021 dal regolamento di esecuzione (UE) 2021/255⁶. Quest'ultimo contiene disposizioni che estendono l'applicabilità dei processi alternativi e accelerati per le convalide ai fini della sicurezza aerea UE degli operatori della catena logistica in entrata dell'Unione colpiti dalla pandemia di COVID-19, introduce norme relative alle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI) e offre flessibilità per quanto riguarda il processo di installazione di sistemi per il rilevamento di esplosivi (EDS) di standard 3.

2.10 4.2 Banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica

A novembre del 2021 la Commissione ha introdotto una nuova versione aggiornata della banca dati dell'Unione⁷ sulla sicurezza della catena logistica. Tale banca dati 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 2021 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 2021 il suo tasso di disponibilità di riferimento del 99,7 % è stato costantemente rispettato.

2.11 4.3 Informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI)

Il 15 marzo 2021 è stata avviata 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 in relazione alle spedizioni postali e di pacchi per espresso ai fini dell'analisi dei rischi per la sicurezza del trasporto aereo di merci e posta.

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

⁶ Regolamento di esecuzione (UE) 2021/255 della Commissione, del 18 febbraio 2021, 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 58 del 19.2.2021, pag. 23).

⁷ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

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 gennaio del 2021 la Commissione ha organizzato un secondo 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.

5. 5. PROVE, RIUNIONI E NUOVE INIZIATIVE

2.12 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. Non sono state avviate o condotte prove nel corso del 2021.

2.13 5.2

Riunioni

A ottobre del 2021 la Commissione ha organizzato un secondo incontro virtuale 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 NIS⁸, nonché vari soggetti interessati. 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 si prendano 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 dicembre del 2021, un evento formativo annuale

⁸ 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).

rivolto agli ispettori nazionali per la sicurezza dell'aviazione, che si è svolto in forma virtuale.

La Commissione ha contribuito a organizzare, insieme alla conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC), un seminario virtuale sull'impatto dell'intelligenza artificiale sulle attrezzature di sicurezza dell'aviazione, che si è svolto a maggio del 2021. Il seminario ha riunito esperti, operatori e utenti finali a livello internazionale nel settore dell'IA per contribuire a sviluppare una comprensione comune e per preparare ulteriori attività, in particolare nell'ambito del rilevamento automatizzato di articoli vietati.

2.14 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. Tuttavia la pandemia di COVID-19, impedendo gli incontri in presenza, ha compromesso questo tipo di cooperazione, in quanto tale attività richiede lo scambio di informazioni classificate in un ambiente sicuro.

6. 6. EVENTI CHE COSTITUISCONO MINACCE E RELATIVE PROSPETTIVE

2.15 6.1

Informazioni generali

Il terrorismo jihadista internazionale continua a costituire una seria minaccia per l'UE che richiede un attento monitoraggio⁹. 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 liquidità¹⁰ 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 sotto attenta osservazione. Le zone di conflitto continueranno a offrire ai terroristi un

⁹ Cfr. ad esempio: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12315-2021-INIT/it/pdf>.

¹⁰ <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy0532>.

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.

2.16 6.2

Cybersicurezza

Il settore del trasporto aereo fa sempre più affidamento sulla tecnologia dell'informazione e su sistemi operativi digitali. In tale contesto la cybersicurezza è un elemento sempre più decisivo. Gli attacchi informatici nel settore dei trasporti potrebbero potenzialmente avere conseguenze devastanti e determinare perturbazioni significative nell'economia. Tale prospettiva è particolarmente inquietante se si considera che diversi incidenti informatici avvenuti nel corso del 2021 hanno dimostrato la vulnerabilità del settore¹¹. 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 materia¹². Nel settore della cybersicurezza 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 ambito¹³, 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.

2.17 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

¹¹ Tuttavia gli incidenti informatici osservati erano prevalentemente di tipo *ransomware* e non hanno avuto ripercussioni sulla salute e sulla sicurezza.

¹² 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).

¹³ Ad esempio le prescrizioni in materia di cybersicurezza del regolamento di esecuzione (UE) 2019/1583 del 25 settembre 2019 sono entrate in vigore il 31 dicembre 2021 e la loro attuazione è soggetta al programma di ispezioni della Commissione.

i loro occupanti¹⁴. A marzo del 2021 l'AESA, con il sostegno della Commissione, ha pubblicato orientamenti volti ad aiutare gli operatori dell'aviazione e le autorità nazionali a gestire gli inconvenienti legati ai droni negli aeroporti e in prossimità degli stessi. Il 22 aprile 2021 la Commissione ha adottato un quadro normativo per la gestione del traffico senza equipaggio ("U-Space")¹⁵, che consentirà alle autorità di distinguere più agevolmente tra droni cooperativi e non cooperativi. La Commissione sta inoltre sostenendo progetti innovativi quali Skyfall¹⁶ o Courageous per la sperimentazione dei sistemi di contrasto agli UAS. 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 novembre del 2022.

2.18 6.4

Zone di conflitto

Nell'ambito del sistema di allerta per le zone di conflitto (*Conflict Zone Alerting System*) sono state effettuate valutazioni periodiche dei rischi comuni (con alcune limitazioni di ordine pratico imposte dalla pandemia di COVID-19) 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 derivanti dalle zone di conflitto al fine di sostenere l'attenuazione dei rischi. In caso di urgenza, sono organizzate riunioni straordinarie¹⁸.

Nel 2021 la Commissione ha avviato un processo di riesame con gli Stati membri rappresentati nel gruppo e con l'AESA per stabilire come razionalizzare ulteriormente il processo di valutazione dei rischi nelle zone di conflitto. Tale riesame ha permesso di definire norme più precise che disciplinano la pubblicazione dei bollettini di informazioni sulle zone di conflitto (*Conflict Zones Information Bulletin, CZIB*) e delle note informative dell'AESA, agevolarne la diffusione e stabilire disposizioni specifiche nei casi di emergenza.

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.

¹⁴ Secondo i dati dell'AESA, dal 2014 si registra un aumento costante delle segnalazioni di eventi che coinvolgono droni. Tale incremento ha subito una battuta d'arresto nel 2020 (ultimi dati disponibili), presumibilmente a causa delle restrizioni legate alla COVID-19.

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/news/drones-commission-adopts-new-rules-and-conditions-safe-secure-and-green-drone-operations-2021-04-22_en.

¹⁶ <https://www.projectskyfall.org/>.

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).

¹⁸ Come avvenuto, ad esempio per l'Afghanistan ad agosto del 2021.

7. 7. DIALOGO A LIVELLO INTERNAZIONALE

2.19 7.1

Informazioni generali

La Commissione ha continuato a contribuire al miglioramento della 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 bilaterali con alcuni paesi terzi, tra cui gli Stati Uniti, il Canada, l'Australia, Singapore e il Regno Unito.

2.20 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/32), che si è tenuta dal 31 maggio al 4 giugno 2021 in modalità virtuale. Il principale risultato ottenuto è un accordo su una proposta relativa all'emendamento 18 dell'annesso 17 (Sicurezza) della Convenzione di Chicago.

2.21 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. A causa dei vincoli legati alla pandemia di COVID-19, nel 2021 non si è tenuta alcuna riunione formale del TSCG. Nel corso dell'anno l'UE e l'autorità USA per la sicurezza dei trasporti (TSA) hanno tuttavia mantenuto un costante contatto virtuale.

In conformità con il diritto UE la Commissione ha concluso accordi che riconoscono che le norme di sicurezza applicate in alcuni paesi terzi, o negli aeroporti di paesi terzi, sono equivalenti alle norme dell'UE¹⁹. Nel 2021 non sono state concluse nuove intese sul sistema di sicurezza unico. Nel caso di Israele tutti i progetti di sviluppo presso l'aeroporto Ben Gurion di Tel Aviv, compresi investimenti nella tecnologia di screening necessaria per il sistema di sicurezza unico, sono stati rinviati a causa dell'impatto finanziario negativo della pandemia di COVID-19. Sono in corso discussioni tecniche sul sistema di sicurezza unico tra la Commissione e il Giappone.

¹⁹ 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).

Dal 1° gennaio 2021 il Regno Unito non fa più parte dell'UE; tuttavia il sistema di sicurezza unico per i voli in uscita da questo paese è mantenuto²⁰ a beneficio degli aeroporti, delle compagnie aeree e dei passeggeri nell'UE.

Per quanto riguarda lo sviluppo di capacità, è proseguita nel 2021 l'attuazione del progetto sulla sicurezza dell'aviazione civile in Africa, in Asia e in Medio Oriente (CASE II), attuato dalla CEAC²¹. Tuttavia la realizzazione delle attività relative ai progetti è stata gravemente ostacolata dalla pandemia di COVID-19 e si è sostanzialmente per lo più nell'organizzazione di seminari regionali ed eventi formativi tra paesi. 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. 8. CONCLUSIONI

Nel 2021 la pandemia di COVID-19 ha continuato a incidere profondamente su tutte le attività consuete della Commissione e degli Stati membri. Le normali attività di ispezione sono riprese soltanto a ottobre del 2021, dopo un periodo, iniziato a marzo del 2020, in cui erano state effettuate soltanto valutazioni documentali relative alle autorità competenti. Anche la cooperazione internazionale in materia di sicurezza aerea ha risentito di tale situazione.

Tuttavia la Commissione rileva con soddisfazione che durante la pandemia di COVID-19 è stata compresa l'importanza di mantenere misure di sicurezza efficaci, che costituiscono altresì un fattore essenziale per sostenere la ripresa del settore. Inoltre ciò è avvenuto in un contesto caratterizzato da mutamenti radicali della domanda di trasporto aereo e da problemi di organico.

Per quanto riguarda il futuro, la Commissione sta riflettendo su come migliorare ulteriormente l'attuale quadro per la sicurezza dell'aviazione. A tal fine sta valutando possibili soluzioni per incrementarne l'efficienza, la sostenibilità e la flessibilità, senza compromettere l'elevato livello di sicurezza finora raggiunto.

²⁰ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/413 della Commissione, del 14 marzo 2019, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 per quanto riguarda i paesi terzi che si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile (GU L 73 del 15.3.2019, pag. 98).

²¹ Il progetto è interamente finanziato dall'UE, con un bilancio di 8 milioni di EUR per un periodo di quattro anni.

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.