



Bruxelles, 16 marzo 2022
(OR. en)

7249/22

AVIATION 46

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	14 marzo 2022
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2022) 106 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO RELAZIONE ANNUALE 2020 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2022) 106 final.

All.: COM(2022) 106 final



Bruxelles, 14.3.2022
COM(2022) 106 final

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

**RELAZIONE ANNUALE 2020 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N.
300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA
DELL'AVIAZIONE CIVILE**

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. La relazione si compone di cinque parti. La prima parte riguarda le attività di ispezione per la sicurezza aerea, la seconda parte illustra le modifiche del quadro legislativo in materia di sicurezza aerea, la terza parte descrive le prove, gli studi e le nuove iniziative nel campo della sicurezza aerea, la quarta parte riguarda gli eventi che costituiscono minacce e le relative prospettive e infine la quinta parte illustra il dialogo internazionale che la Commissione intrattiene con gli organismi internazionali e i paesi terzi.

Nel 2020 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 di COVID-19: in primo luogo garantire che la sicurezza non sia compromessa, giacché un incidente di sicurezza non sarebbe sostenibile nell'attuale situazione di crisi sanitaria ed economica; 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.

Il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione² è stato aggiornato con l'adozione, a gennaio del 2020, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/111 della Commissione³. Quest'ultimo regolamento di esecuzione contiene disposizioni relative alla concessione di un "marchio UE" per le attrezzature di sicurezza dell'aviazione, nonché integrazioni dell'elenco di paesi terzi che sono idonei per l'applicazione delle intese sul sistema di sicurezza unico ("one-stop security").

Successivamente, nello stesso anno, la Commissione ha adottato un altro regolamento di esecuzione⁴ per affrontare in particolare l'impatto della pandemia di COVID-19. Si è ritenuto necessario adottare misure urgenti che stabiliscano l'adeguata base giuridica per attuare un procedimento alternativo e accelerato per le convalide ai fini della sicurezza aerea UE degli operatori della catena logistica in entrata dell'Unione colpiti dalla situazione attuale e prevedere una certa flessibilità per l'attuazione di nuove prescrizioni nei settori della cibersicurezza e del controllo dei precedenti personali per il personale dell'aviazione civile. Un'ulteriore procedura legislativa di modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998, avviata nell'autunno del

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 Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (GU L 299 del 14.11.2015, pag. 1).

³ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/111 della Commissione, del 13 gennaio 2020, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 per quanto riguarda le attrezzature di sicurezza dell'aviazione civile e i paesi terzi che si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile (GU L 21 del 27.1.2020, pag. 1).

⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/910 della Commissione, del 30 giugno 2020, che modifica i regolamenti di esecuzione (UE) 2015/1998, (UE) 2019/103 e (UE) 2019/1583 per quanto riguarda la nuova designazione delle compagnie aeree, degli operatori e dei soggetti che effettuano controlli di sicurezza di merci e posta provenienti da paesi terzi, nonché il rinvio di determinate prescrizioni regolamentari nel settore della cibersicurezza, del controllo dei precedenti personali, degli standard dei sistemi per il rilevamento di esplosivi e dei dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi, a causa della pandemia di Covid-19 (GU L 208 dell'1.7.2020, pag. 43).

2020, si è conclusa a febbraio del 2021⁵. Tale regolamento di modifica ha esteso l'applicabilità del procedimento alternativo e accelerato per le convalide ai fini della sicurezza aerea UE e introduce nella legislazione le norme riguardanti le informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI). Esso contiene inoltre disposizioni volte a chiarire, armonizzare, semplificare e rafforzare determinate misure specifiche per la sicurezza aerea.

La Commissione ha inoltre pubblicato orientamenti volti ad assistere gli Stati membri e gli operatori colpiti dalla situazione straordinaria causata dalla pandemia, anche per quanto riguarda il controllo della conformità.

A marzo del 2020 è stata pubblicata una nota generale per tutte le modalità di trasporto riguardante misure eccezionali per far fronte all'impossibilità di rispettare talune disposizioni della normativa UE a causa della crisi. La Commissione ha inoltre preparato orientamenti operativi rivolti ai soggetti interessati nel settore della sicurezza aerea per quanto riguarda misure alternative e di emergenza per la sicurezza dell'aviazione nel contesto della COVID-19. Infine la Commissione ha pubblicato anche orientamenti relativi al ripristino graduale dei servizi di trasporto e della connettività nel quadro della COVID-19⁶.

Le ispezioni della Commissione europea sono state complicate dalle restrizioni alla mobilità imposte durante la crisi della COVID-19 ma sono comunque proseguite secondo nuovi approcci e mediante il ricorso a tecniche ausiliari quali le ispezioni documentali a distanza.

L'uso illecito di sistemi aeromobili senza equipaggio, meglio noti come droni, per sferrare attacchi e disturbare le attività negli aeroporti ha attirato l'attenzione delle autorità e dei mezzi di informazione. La Commissione ha sostenuto l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (EASA) nell'elaborazione di orientamenti per la gestione degli inconvenienti legati ai droni negli aeroporti. La Commissione ha inoltre promosso la discussione tra gli Stati membri, osservando che gli inconvenienti legati ai droni hanno conseguenze negative sul sistema dell'aviazione.

Come negli anni precedenti, la Commissione ha continuato ad analizzare la situazione delle minacce in stretta collaborazione con gli Stati membri, l'ICAO e paesi partner quali gli Stati Uniti, in particolare per quanto riguarda i possibili nuovi approcci terroristici, e ha elaborato strategie di attenuazione basate, ove opportuno, su valutazioni periodiche dei rischi.

La Commissione ha continuato a contribuire al miglioramento della sicurezza aerea in tutto il mondo attraverso la cooperazione consolidata con l'ICAO e mediante il progetto CASE-II per lo sviluppo di capacità in Africa, in Asia e in Medio Oriente. Ha inoltre fornito valutazioni dei rischi per quanto riguarda il sorvolo delle zone di conflitto attraverso il processo integrato di valutazione dei rischi per la sicurezza aerea dell'UE. Tale processo fornisce anche capacità di valutazione dei rischi e sostiene il processo decisionale (attenuazione dei rischi) nel settore della sicurezza del trasporto aereo di merci e delle norme di sicurezza aerea.

⁵ 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).

⁶ Comunicazione della Commissione: Orientamenti relativi al ripristino graduale dei servizi di trasporto e della connettività – COVID-19 (GU C 169 del 15.5.2020, pag. 17).

PARTE PRIMA: ISPEZIONI

1. INFORMAZIONI GENERALI

Il regolamento (CE) n. 300/2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile 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 sottoporre a regolare monitoraggio tutti gli aeroporti, gli operatori e altri soggetti che applicano le norme di sicurezza del trasporto aereo e di garantire la pronta individuazione e correzione delle carenze riscontrate, dall'altro lato il legislatore ha assegnato alla Commissione il compito di monitorare l'attuazione efficace di tale obbligo giuridico da parte degli Stati membri dell'UE/del SEE⁷.

Al fine di realizzare tale obiettivo di monitoraggio, il sistema di sorveglianza della Commissione si concentra sulle attività svolte dagli Stati membri dell'UE/del SEE 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 ispezioni della Commissione sono integrate dalla valutazione delle relazioni annuali degli Stati membri in merito alle attività di controllo nazionali (audit di sicurezza, ispezioni e test).

A norma dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 300/2008, la Commissione ha l'obbligo di effettuare ispezioni, incluse quelle degli aeroporti, degli operatori e dei soggetti che applicano norme per la sicurezza aerea, per controllare l'applicazione del regolamento da parte degli Stati membri e formulare, se del caso, raccomandazioni tendenti a migliorare la sicurezza aerea. Anche la Svizzera rientra nel programma dell'Unione, mentre in Norvegia e in Islanda l'Autorità di vigilanza EFTA esegue ispezioni riguardo a disposizioni analoghe.

Per svolgere il suo lavoro di ispezione nel 2020 la Commissione ha potuto contare su un gruppo di sei ispettori per la sicurezza dell'aviazione a tempo pieno. Il lavoro di ispezione è sostenuto da un pool di circa cento auditor nazionali designati dagli Stati membri, dall'Islanda, dalla Norvegia e dalla Svizzera, idonei a partecipare alle ispezioni della Commissione grazie a una formazione fornita da quest'ultima. Dal 2016 anche gli ispettori dell'Autorità di vigilanza EFTA e della conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC)⁸ partecipano a pieno titolo alle ispezioni della Commissione. 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 associati. Nell'allegato 1 è accluso un diagramma che sintetizza tutte le attività di controllo della conformità svolte dalla Commissione e dall'Autorità di vigilanza EFTA nel 2020.

Il regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione⁹, come modificato, 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.

⁷ Paesi dello Spazio economico europeo e Svizzera.

⁸ Cfr. il regolamento di esecuzione (UE) 2016/472 della Commissione, del 31 marzo 2016, che modifica il regolamento (UE) n. 72/2010 per quanto riguarda la definizione del termine "ispettore della Commissione" (GU L 85 dell'1.4.2016, pag. 28).

⁹ 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).

La metodologia utilizzata per lo svolgimento di queste 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. Al fine di interpretare i requisiti e le procedure per lo svolgimento armonizzato delle ispezioni, l'unità sicurezza della direzione generale della Mobilità e dei trasporti (DG MOVE) provvede a stilare e aggiornare manuali in materia di ispezioni sulle merci e presso gli aeroporti. Tali manuali contengono anche istruzioni e orientamenti dettagliati su tutte le misure di sicurezza dell'aviazione previste dalla normativa dell'UE, nonché informazioni particolareggiate su tutti gli aspetti pratici e organizzativi delle ispezioni della Commissione. I manuali costituiscono informazioni classificate UE e sono accessibili unicamente agli ispettori della Commissione e all'autorità competente di ciascuno Stato membro.

La Commissione effettua ispezioni presso le amministrazioni responsabili della sicurezza aerea degli Stati membri (le "autorità competenti") e presso vari aeroporti, operatori e soggetti che applicano le norme per la sicurezza aerea. 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 necessari e le risorse idonee) per un'attuazione adeguata della normativa dell'UE sulla sicurezza aerea. 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 e le relazioni di ispezione sono trasmesse a tutti gli Stati membri.

Nonostante i vincoli legati alla pandemia di COVID-19, la Commissione ha proseguito le ispezioni presso le amministrazioni nazionali degli Stati membri in conformità con la sua strategia di ispezione, utilizzando metodi a distanza. Nel 2020 la Commissione ha svolto undici ispezioni complete presso aeroporti (compresi i vettori aerei e altri soggetti) e presso le autorità competenti in sette Stati membri. Tutte le ispezioni presso gli aeroporti che erano previste per il periodo successivo allo scoppio della pandemia nell'UE a marzo del 2020 sono state rinviate.

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 programmato per il mese di aprile 2020 un incontro con il gruppo di lavoro per le ispezioni nel settore della sicurezza aerea. Tuttavia è stato necessario cancellare tale appuntamento a causa dell'epidemia di COVID-19. Nel quadro della loro formazione periodica, gli auditor nazionali sono stati invitati a partecipare a un incontro annuale che si è svolto in videoconferenza ad ottobre del 2020.

1.1 Controllo pluriennale della conformità da parte della Commissione

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.

Come stabilito dalle disposizioni del regolamento quadro, spetta agli Stati membri la responsabilità primaria di controllare la conformità dell'attuazione delle norme fondamentali comuni presso gli aeroporti e da parte dei vettori aerei e dei soggetti responsabili della sicurezza. Le ispezioni svolte dalla Commissione presso

aeroporti selezionati costituiscono un valido indicatore del livello di conformità complessivo in ciascuno Stato membro.

La frequenza e l'oggetto delle ispezioni della Commissione 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.

Dal 2010 il tasso di conformità¹⁰ riscontrato nel corso delle ispezioni della Commissione è attorno all'80 % (2010: 80 %, 2011: 80 %, 2012: 83 %, 2013: 80 %; 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 %, 2017: 81 %, 2018: 81 %, 2019: 81 %, 2020: 81 %). Questo dato relativamente stabile non significa tuttavia che gli Stati membri non abbiano intensificato i loro sforzi; in effetti essi hanno notevolmente rafforzato il loro impegno nel campo della sicurezza aerea a fronte delle più stringenti prescrizioni che sono state introdotte 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. ISPEZIONI DELLE AUTORITÀ NAZIONALI COMPETENTI

Nel 2020 la Commissione ha proseguito il sesto ciclo di ispezioni presso le autorità competenti. In totale nel corso dell'anno sono state svolte sei ispezioni presso le autorità competenti.

Le carenze più comunemente riscontrate hanno riguardato l'attuazione dei programmi nazionali per il controllo della qualità. Sono state riscontrate difficoltà a garantire che gli aeroporti, i vettori aerei e i soggetti regolamentati che esercitano responsabilità nel settore della sicurezza tengano costantemente aggiornati i programmi di sicurezza in linea con i regolamenti e le decisioni di esecuzione della Commissione. Inoltre, alcuni Stati membri non hanno monitorato con la regolarità prevista i vettori aerei stranieri e alcuni soggetti con responsabilità in materia di sicurezza. Altri Stati membri non hanno applicato appieno la metodologia per lo svolgimento delle ispezioni e gli elementi che devono figurare nelle relazioni concernenti le attività di controllo della conformità. Inoltre alcuni Stati membri non hanno rispettato la frequenza minima delle ispezioni e degli audit di sicurezza e non sempre hanno provveduto affinché le carenze individuate fossero corrette rapidamente e non si ripetessero. Ciononostante la maggioranza degli Stati membri oggetto di ispezioni nel 2020 ha allineato i programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione alla legislazione

¹⁰ Al fine di garantire la comparabilità e consentire una valutazione dei livelli di conformità nel corso del tempo, per calcolare il suo indicatore di conformità la Commissione utilizza un metodo in base al quale rientrano nel calcolo soltanto i principali requisiti di sicurezza che sono soggetti a ispezione con maggiore frequenza, ossia i requisiti connessi alla sicurezza aeroportuale, alla sicurezza degli aeromobili, alla sicurezza dei passeggeri e del bagaglio a mano e alla sicurezza del bagaglio da stiva. Le misure di sicurezza sono raggruppate in varie serie di prescrizioni direttamente connesse tra loro e sono valutate nel loro insieme; successivamente un fattore di ponderazione fisso, che riflette il livello di attuazione per ciascuna serie, è applicato nel modo seguente:

- una serie di prescrizioni direttamente connesse che è classificata nella categoria "pienamente conforme" è ponderata al 100 %;
- una serie di prescrizioni direttamente connesse che è classificata nella categoria "conforme, ma si auspica un miglioramento" è ponderata al 75 %;
- una serie di prescrizioni direttamente connesse che è classificata nella categoria "non conforme" è ponderata al 50 %;
- una serie di prescrizioni direttamente connesse che è classificata nella categoria "non conforme, con presenza di gravi carenze" è ponderata al 25 %.

L'indicatore della conformità complessiva per un determinato anno è dunque dato dalla somma dei fattori ponderati divisa per il numero delle serie classificate di prescrizioni direttamente connesse.

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.

3. ISPEZIONI INIZIALI NEGLI AEROPORTI

Nel corso del 2020 sono state condotte cinque ispezioni iniziali presso gli aeroporti. In quattro di queste ispezioni aeroportuali sono stati trattati tutti i capitoli in base ai settori della sicurezza pertinenti, mentre in un aeroporto l'ispezione ha riguardato prevalentemente le merci e la posta nonché le relative disposizioni concernenti le attrezzature di sicurezza. La percentuale complessiva di misure fondamentali giudicate conformi nel 2020 è stata dell'81 %, esattamente come nel 2019¹¹.

Dopo l'undicesimo 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 derivanti da tale normativa ambiziosa è stata applicata correttamente; il livello di conformità relativo ai settori della sicurezza più importanti è rimasto stabile attorno all'80 %. Tuttavia vi sono ancora margini di miglioramento per quanto riguarda l'attuazione efficace di alcune misure.

La maggioranza delle carenze riscontrate era ancora dovuta a fattori umani. Tali carenze hanno riguardato principalmente l'attuazione pratica delle misure in alcuni settori nei quali le prescrizioni giuridiche sono di nuova introduzione o sono state notevolmente modificate di recente. In particolare alcune disposizioni relative al controllo d'accesso e al controllo del bagaglio a mano richiederanno un impegno costante da parte delle autorità competenti, dei soggetti interessati del settore e della Commissione. Per affrontare tali questioni sarebbe opportuno intensificare le attività nazionali di controllo della qualità negli ambiti interessati.

Nel 2020 si sono registrati netti miglioramenti per quanto riguarda i controlli di sicurezza delle forniture per l'aeroporto e sono stati mantenuti livelli elevati di conformità in relazione al controllo e alla protezione del bagaglio da stiva e delle provviste di bordo, all'addestramento e alle attrezzature di sicurezza. Dopo i risultati piuttosto positivi ottenuti negli anni precedenti, l'ulteriore miglioramento constatato è dovuto alla maggiore consapevolezza ed esperienza pratica acquisite nell'applicazione delle disposizioni di attuazione rivedute, che hanno migliorato la chiarezza e la coerenza delle misure.

4. ISPEZIONI DI CONTROLLO

A norma dell'articolo 13 del regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione, come modificato, 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 corso del 2020 non sono state svolte attività di questo tipo per via della pandemia di COVID-19.

¹¹ Cfr. la sezione 1.1.

5. VALUTAZIONI DELLE RELAZIONI ANNUALI DI CONTROLLO DELLA QUALITÀ DEGLI STATI MEMBRI

L'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008¹² 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. Il contenuto della relazione è conforme all'appendice III e deve utilizzare il modello predisposto dalla Commissione.

La valutazione di tali relazioni, oltre alle ispezioni periodiche della Commissione, fornisce uno strumento attraverso il quale la Commissione segue 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 numero di giorni passati 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.

Per quanto riguarda le relazioni annuali 2020 trasmesse dagli Stati membri, 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 2020.

A marzo del 2020 la Commissione ha pubblicato una nota generale che definisce misure eccezionali per far fronte all'impossibilità di rispettare talune disposizioni della normativa UE. Tale nota autorizzava gli Stati membri ad adottare misure di emergenza anche per quanto riguarda le attività di controllo della conformità qualora lo svolgimento delle stesse fosse stato ostacolato o gravemente compromesso dagli effetti della pandemia. In generale gli effetti negativi della pandemia di COVID-19 e le limitazioni ad essa legate hanno riguardato tutti gli Stati membri. Tuttavia poiché la pandemia ha avuto un andamento disomogeneo nei vari paesi dell'Unione, procedendo a ritmi diversi e determinando un impatto variabile da uno Stato membro all'altro (e talvolta all'interno di uno stesso Stato membro), i 27 Stati membri hanno dovuto affrontare situazioni leggermente diverse in termini di tempi e severità delle limitazioni imposte. Si è registrato un drastico calo delle attività di aviazione civile (volume di passeggeri e numero di movimenti di aeromobili), che ha determinato la riprogrammazione, la cancellazione o la riconversione di una serie di attività di controllo della conformità. A maggio del 2020 la Commissione ha presentato agli Stati membri un elenco di attività di controllo della conformità¹³ da svolgere in alternativa agli audit, alle ispezioni e ai test tradizionali, o a integrazione degli stessi, nel caso in cui questi ultimi non potessero essere eseguiti, del tutto o in parte, a causa della pandemia. La Commissione ha messo a disposizione degli Stati membri uno strumento di notifica da utilizzare per includere tali attività nel contesto della trasmissione delle relazioni annuali per il 2020.

¹² Modificato dal regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione, dell'8 gennaio 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle specifiche dei programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile (GU L 7 del 12.1.2010, pag. 3).

¹³ Tali attività prevedevano, tra l'altro, la valutazione e il riesame del programma nazionale di sicurezza (programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, programma nazionale di formazione sulla sicurezza, programma nazionale per il controllo della qualità) e 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.

Pertanto la valutazione delle relazioni annuali 2020 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 suddette attività alternative e integrative che sono state svolte 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 alle ulteriori attività alternative di controllo della conformità, che hanno contribuito al conseguimento di risultati soddisfacenti in termini sia di giorni passati sul posto dagli auditor sia di numero effettivo di operatori controllati.

Data la situazione senza precedenti e poiché gli Stati membri hanno fatto ricorso alle soluzioni e agli strumenti sopra descritti, 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 abbinata, ove possibile, ad attività mirate svolte sul posto.

La valutazione complessiva non ha rivelato carenze o debolezze tali da rendere necessarie ulteriori attività di controllo: la Commissione ha ritenuto che la risposta degli Stati membri e l'impegno dimostrato fossero sufficienti. Poiché gli effetti della pandemia sono perdurati per tutto il 2021, la Commissione valuterà la possibilità di migliorare questo sistema alternativo di attività di controllo della conformità alla luce della valutazione delle relazioni annuali 2021.

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

6. VALUTAZIONE DEGLI AEROPORTI DI PAESI TERZI

Nel corso dell'anno, a causa di circostanze eccezionali, non è stata effettuata alcuna valutazione degli aeroporti statunitensi nel quadro dell'intesa di lavoro con l'amministrazione per la sicurezza dei trasporti statunitense, istituita nell'ambito dell'accordo sui trasporti aerei UE-USA¹⁴. Nel contesto delle intese sul sistema di sicurezza unico ("one-stop security") tra la Commissione e paesi terzi, e per motivi analoghi, non è stato possibile effettuare valutazioni. In circostanze normali tali valutazioni sono effettuate allo scopo di verificare in maniera incrociata che l'attuazione di talune misure di sicurezza continui a essere di livello equivalente a quella della normativa dell'UE sulla sicurezza aerea.

7. FASCICOLI APERTI, CASI DI CUI ALL'ARTICOLO 15 E PROCEDIMENTI CONTENZIOSI

I fascicoli relativi alle ispezioni rimangono aperti finché la Commissione non ha la certezza che siano state attuate opportune azioni correttive. La durata del periodo in cui il fascicolo rimane aperto dipende dunque dal livello di collaborazione dello Stato membro interessato. Nel 2020 è stato possibile chiudere quindici fascicoli (undici relativi a ispezioni di aeroporti e quattro relativi a ispezioni delle autorità competenti). Nel complesso alla fine dell'anno risultavano ancora aperti sette fascicoli relativi alle autorità competenti e sette riguardanti gli aeroporti.

Qualora le carenze riscontrate nell'attuazione delle misure di sicurezza in un aeroporto siano ritenute 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 della Commissione. 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 2020 non è stato avviato alcun procedimento ai sensi dell'articolo 15 ma è stata inviata una lettera di preavviso ad

¹⁴ GU L 134 del 25.5.2007, pag. 4.

uno Stato membro, che è stato invitato ad adottare misure compensative adeguate in attesa di procedere alla completa correzione della carenza riscontrata.

Indipendentemente dall'applicazione o meno dell'articolo 15, un'altra misura disponibile, specie nei casi di protratta mancata correzione di una carenza o di recidiva, è l'avvio di un procedimento di infrazione da parte della Commissione. Nel 2020 è stato avviato un solo procedimento di infrazione. Nello stesso periodo è stato possibile chiudere un altro procedimento di infrazione.

PARTE SECONDA: QUADRO LEGISLATIVO E STRUMENTI SUPPLEMENTARI

1. QUADRO LEGISLATIVO

L'aviazione civile continua ad essere un bersaglio interessante per i gruppi terroristici; per respingere questa 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 della Commissione è stato aggiornato a gennaio del 2020¹⁵ per quanto riguarda le attrezzature di sicurezza dell'aviazione civile e l'elenco dei paesi terzi che si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile. A giugno del 2020, in seguito allo scoppio della pandemia di COVID-19, il regolamento è stato nuovamente modificato¹⁶ per quanto riguarda la nuova designazione delle compagnie aeree, degli operatori e dei soggetti che effettuano controlli di sicurezza di merci e posta provenienti da paesi terzi, nonché il rinvio di determinate prescrizioni regolamentari nel settore della cibersicurezza, del controllo dei precedenti personali, degli standard dei sistemi per il rilevamento di esplosivi e dei dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi.

A marzo del 2020 la Commissione ha pubblicato una nota generale per tutte le modalità di trasporto riguardante misure eccezionali per far fronte all'impossibilità di rispettare talune disposizioni della normativa UE a causa della crisi. Tale nota era particolarmente pertinente per la sicurezza dell'aviazione relativamente alla proroga delle certificazioni, ai corsi di addestramento, ai tesserini d'ingresso in aeroporto e ai tesserini di riconoscimento come membro di equipaggio, alle nuove approvazioni dei soggetti regolamentati o conosciuti, al controllo della conformità e ad altre attività che sono state ostacolate o gravemente compromesse dalla situazione straordinaria causata dalla pandemia, anche nell'ambito del controllo della conformità. La Commissione ha inoltre preparato orientamenti operativi rivolti ai soggetti interessati nel settore della sicurezza aerea per quanto riguarda misure alternative e di emergenza per la sicurezza dell'aviazione nel contesto della COVID-19. Tali orientamenti intendevano contribuire a proteggere gli addetti allo screening, i passeggeri e il personale preservando al contempo gli obiettivi della sicurezza aerea e armonizzando le misure alternative e di emergenza. In risposta alla pandemia la Commissione ha inoltre pubblicato orientamenti relativi al ripristino graduale dei servizi di trasporto e della connettività nel quadro della COVID-19¹⁷.

¹⁵ Cfr. la nota 3.

¹⁶ Cfr. la nota 4.

¹⁷ Comunicazione della Commissione: Orientamenti relativi al ripristino graduale dei servizi di trasporto e della connettività – COVID-19 (GU C 169 del 15.5.2020, pag. 17).

2. BANCA DATI DELL'UNIONE SULLA SICUREZZA DELLA CATENA LOGISTICA (*UNION DATABASE ON SUPPLY CHAIN SECURITY - UDSCS*)

Dal 1° giugno 2010 la banca dati degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti¹⁸ costituisce lo strumento giuridico primario e unico da utilizzare per consultazione al momento di accettare spedizioni da un altro agente regolamentato o da un mittente conosciuto. Da quando è stata attivata, tale banca dati è stata ampliata e contiene l'elenco dei vettori aerei autorizzati a trasportare merci e posta nell'UE da aeroporti di paesi terzi (ACC3) e dei relativi prestatori di assistenza a terra nel paese terzo (RA3 e KC3), l'elenco dei validatori della sicurezza aerea UE approvati dagli Stati membri e dei fornitori regolamentati dell'UE che consegnano cibo e bevande (catering) e altre forniture ad aeroporti e compagnie aeree e infine l'elenco degli aeroporti dell'Unione che applicano il regolamento (CE) n. 300/2008. In ragione della sua portata più vasta, la banca dati è stata ridenominata "Banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica"¹⁹ al fine di rispecchiare meglio il suo più ampio utilizzo. Alla fine del 2020 la banca dati conteneva 14 000 voci corrispondenti ad agenti regolamentati, mittenti conosciuti, validatori indipendenti, vettori aerei ACC3, fornitori regolamentati nonché agenti regolamentati e mittenti conosciuti di paesi terzi. Il suo tasso di disponibilità di riferimento del 99,5 % è stato costantemente rispettato anche nel 2020. Una nuova versione di questa banca dati è in fase di completamento e dovrebbe diventare pienamente operativa alla fine del 2021.

Il regolamento di esecuzione (UE) 2020/111 della Commissione ha istituito il regime europeo di approvazione delle attrezzature di sicurezza dell'aviazione civile, il cosiddetto "marchio UE", applicabile dal 1° ottobre 2020. Tale regolamento armonizza l'approvazione delle attrezzature di sicurezza dell'aviazione, che precedentemente rientrava nella responsabilità di ciascuno Stato membro. Il nuovo sistema è basato sull'attuale procedura di valutazione comune della conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC). La sua attuazione ha reso necessario inserire ed elencare tutte le apparecchiature di sicurezza dell'aviazione approvate nella banca dati²⁰, da cui è anche possibile scaricare il "marchio UE" da apporre sulle attrezzature. Questa componente della nuova banca dati è diventata operativa a dicembre del 2020.

3. INFORMAZIONI ANTICIPATE SUL CARICO PRIMA DELL'IMBARCO (PLACI)

Per quanto concerne le merci, la Commissione ha continuato a lavorare in stretta collaborazione con gli Stati membri al fine di preparare l'attuazione della prima fase del processo di analisi delle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI). La prima fase, che comprende prescrizioni relative alle spedizioni postali e di pacchi per espresso, è stata attivata il 15 marzo 2021. Nuove disposizioni sono state inserite nella normativa dell'UE²¹ per quanto concerne i settori della sicurezza dell'aviazione civile e delle dogane.

¹⁸ La Commissione ha istituito questa banca dati, il cui uso è obbligatorio per gli operatori della catena logistica, tramite il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione e la decisione di esecuzione della Commissione C(2015) 8005.

¹⁹ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1116/2013 della Commissione, del 6 novembre 2013, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 per quanto riguarda la chiarificazione, l'armonizzazione e la semplificazione di determinate misure specifiche di sicurezza nel settore dell'aviazione (GU L 299 del 9.11.2013, pag. 1).

²⁰ <https://ksda.ec.europa.eu/>

²¹ 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); regolamento delegato (UE) 2020/877 della Commissione, del 3 aprile 2020, che modifica e rettifica il regolamento delegato (UE) 2015/2446 che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle modalità che specificano alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione e che modifica il regolamento delegato (UE) 2016/341 che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 per quanto riguarda le norme transitorie relative a talune disposizioni del codice doganale dell'Unione nei casi in cui i pertinenti

In base alle prescrizioni, informazioni particolareggiate (7+1 elementi di dati anticipati della dichiarazione sommaria di entrata) riferite a ciascuna spedizione aerea verso l'UE devono essere trasmesse in formato elettronico (per mezzo del sistema di controllo delle importazioni ICS2) alle autorità doganali dell'UE dagli operatori economici che introducono merci nel territorio doganale dell'Unione in spedizioni postali o per espresso e devono essere esaminate ai fini della sicurezza dell'aviazione civile dall'ufficio doganale di prima entrata nell'UE. Le stesse prescrizioni saranno in vigore dal 1° marzo 2023 per tutte le spedizioni di merci per via aerea.

L'esito dell'analisi del rischio PLACI potrebbe comportare l'obbligo di attuare specifiche misure di attenuazione dei rischi per la sicurezza aerea; tali misure potrebbero essere applicate dagli operatori economici (direttamente, oppure indirettamente dai relativi prestatori di assistenza a terra e/o, in ultima analisi, dal vettore aereo) impegnati nella catena logistica in entrata nell'UE prima che la spedizione sia caricata a bordo del volo in partenza per l'UE. Tali azioni (accettate a livello internazionale in seno all'ICAO e all'Organizzazione mondiale delle dogane) potrebbero consistere nella richiesta di ulteriori informazioni, nella richiesta di screening in conformità con le norme relative ai rischi elevati o nel diniego dell'autorizzazione al carico della spedizione nell'aeromobile. Le prescrizioni relative alle PLACI si applicano a tutte le località dei paesi terzi in tutti il mondo, comprese quelle in cui le compagnie aeree e gli operatori del trasporto merci sono esentati dal regime ACC3 dell'UE.

A novembre del 2020 la Commissione ha organizzato un seminario congiunto con le autorità preposte alla sicurezza dell'aviazione e con le autorità doganali nazionali con l'obiettivo di promuovere la comprensione e l'armonizzazione delle azioni volte a favorire la corretta attuazione delle disposizioni dell'UE relative alle PLACI. La cooperazione con le autorità doganali è proseguita anche sul piano internazionale con l'ICAO e l'Organizzazione mondiale delle dogane.

PARTE TERZA: PROVE, STUDI E NUOVE INIZIATIVE

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. Giuridicamente il termine non si applica quando uno Stato membro o un soggetto procede alla valutazione di un nuovo controllo di sicurezza che viene ad aggiungersi a quelli già contemplati dalla normativa.

Non sono state avviate o condotte prove nel corso del 2020.

2. STUDI, RELAZIONI E CONFERENZE

Sebbene per la maggior parte del 2020 non sia stato possibile organizzare eventi in presenza, a novembre del 2020 la Commissione ha organizzato un primo incontro virtuale del gruppo di lavoro per la cibersicurezza

sistemi elettronici non sono ancora operativi (GU L 203 del 26.6.2020, pag. 1); regolamento di esecuzione (UE) 2020/893 della Commissione, del 29 giugno 2020, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 206 del 30.6.2020, pag. 8).

nel settore dell'aviazione²², a cui hanno partecipato le autorità degli Stati membri responsabili per la sicurezza dell'aviazione e l'attuazione della direttiva NIS²³ nonché vari soggetti interessati. La Commissione ritiene che lo scambio di pareri e la condivisione di esperienze e migliori prassi all'interno di un gruppo di lavoro come questo possano essere estremamente utili 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 tenga conto delle 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.

A dicembre del 2020 la Commissione ha pubblicato un kit di strumenti per la cibersicurezza nel settore dei trasporti²⁴, con l'intento di accrescere la consapevolezza in materia di rischi informatici e di igiene informatica e di rafforzare la preparazione nel settore dei trasporti. Questo kit di strumenti contiene pratiche raccomandate volte ad attenuare alcune delle minacce informatiche²⁵ che possono interessare il settore dei trasporti. Contiene inoltre un livello più avanzato che offre informazioni particolarmente pertinenti per i professionisti della sicurezza e della cibersicurezza nelle organizzazioni del trasporto. Questo livello avanzato fornisce orientamenti per individuare, prevenire e rilevare le minacce informatiche e reagire alle stesse.

3. NUOVE INIZIATIVE

Sono stati realizzati ulteriori progressi per quanto riguarda lo sviluppo di nuove tecnologie nell'ambito della 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 crisi della COVID-19 ha compromesso anche questo tipo di collaborazione, in quanto tale attività richiede lo scambio di informazioni classificate in un ambiente sicuro e non era possibile organizzare incontri in presenza.

Nel 2020 la Commissione ha avviato una discussione su una nuova "strategia per la sicurezza dell'aviazione", 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 attivamente 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 entro la fine del 2021 presentando una serie di proposte sulle prospettive future, in termini di possibili azioni concrete e decisioni.

PARTE QUARTA: EVENTI CHE COSTITUISCONO MINACCE E RELATIVE PROSPETTIVE

²² Uno dei principali risultati del seminario sulla cibersicurezza organizzato dai servizi della Commissione (DG MOVE e DG CNECT) a novembre del 2019 è costituito dalla raccomandazione sull'istituzione di un gruppo di lavoro per la cibersicurezza nel settore dell'aviazione.

²³ 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).

²⁴ Disponibile (in 23 lingue) al seguente indirizzo: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/security-safety/cybersecurity_en

²⁵ Ovvero diffusione di malware, attacchi di negazione del servizio (*Denial of Service*), accesso non autorizzato e furto, manipolazione del software.

Anche alla luce dei recenti sviluppi sul piano internazionale, il terrorismo jihadista internazionale continua a costituire una seria minaccia per l'UE che richiede un attento monitoraggio²⁶. Nonostante gli sforzi globali volti a limitare le fonti di finanziamento dei terroristi, le organizzazioni terroristiche hanno tuttora accesso a vaste riserve di liquidità²⁷ per finanziare le loro attività e la loro propaganda e il trasporto aereo rimane un potenziale obiettivo, anche per quanto riguarda i tentativi di assumere il controllo sui sistemi di sicurezza delle compagnie aeree²⁸ o di sviluppare metodi innovativi di occultamento di ordigni esplosivi. Altre potenziali minacce come ad esempio la CBRN, in particolare l'uso di sostanze chimiche, sono oggetto di costante valutazione da parte della Commissione e degli Stati membri. Le minacce interne e il terrorismo endogeno devono continuare a essere oggetto di particolare attenzione data la continua radicalizzazione online e della prospettiva del rientro in Europa di combattenti terroristi stranieri. Allo stesso tempo altre minacce e altri mezzi di attacco richiamano la nostra attenzione. I droni creano nuove opportunità per l'economia europea e le operazioni effettuate con questi dispositivi sono e rimarranno, per la maggior parte, legittime. Tuttavia se finissero nelle mani sbagliate i droni potrebbero essere utilizzati da vari soggetti malintenzionati per svolgere attività di sorveglianza, disturbare il funzionamento di infrastrutture critiche o attaccare obiettivi di alto valore. La minaccia rappresentata dai droni è probabilmente destinata ad aggravarsi, visto che questi dispositivi sono sempre più disponibili, economicamente accessibili e perfezionati. La Commissione si impegna a sostenere gli Stati membri nel contrastare l'uso improprio dei droni attraverso una combinazione di misure legislative e di orientamenti. La Commissione ha adottato provvedimenti concreti in tal senso con l'adozione, il 22 aprile 2021, di un quadro normativo per il sistema europeo di gestione del traffico senza equipaggio (U-Space)²⁹, che dovrebbe consentire alle autorità di distinguere più agevolmente tra droni cooperativi e droni non cooperativi potenzialmente usati in modo illecito. Inoltre il regolamento delegato (UE) 2019/945³⁰ stabilisce che i droni commerciali destinati ad essere utilizzati senza autorizzazione preventiva devono essere progettati in modo da integrare una funzione per la diffusione automatica del numero di registrazione dell'operatore e della posizione del drone in modo tale che queste informazioni possano essere ricevute da dispositivi mobili e siano facilmente accessibili alle autorità di contrasto e alle persone in prossimità del drone (persino al di fuori dello spazio aereo U-Space), promuovendo così il comportamento responsabile del pilota e riducendo la possibilità che gli operatori di questi droni agiscano in segretezza e nell'anonimato per fini illeciti o nocivi³¹. Inoltre al fine di sostenere le autorità che affrontano il problema dei droni non cooperativi, la Commissione sta sostenendo lo sviluppo di vari tipi di materiali di orientamento, sta finanziando studi e progetti innovativi per il contrasto all'uso dei

²⁶ Il Piano d'azione dell'UE per la lotta contro il terrorismo individua i settori di intervento in cui l'UE e i suoi Stati membri potrebbero preparare e mobilitare tempestivamente gli strumenti esistenti per anticipare e affrontare i possibili rischi di terrorismo per la sicurezza interna dell'UE derivanti dall'assunzione del potere da parte dei talebani in Afghanistan nel settembre 2021; cfr: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12315-2021-INIT/it/pdf>.

²⁷ <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy0532>

²⁸ <https://www.justice.gov/opa/pr/kenyan-national-indicted-conspiring-hijack-aircraft-behalf-al-qaeda-affiliated-terrorist>

²⁹ Regolamento di esecuzione (UE) 2021/664 della Commissione, del 22 aprile 2021, relativo a un quadro normativo per lo U-space (GU L 139 del 23.4.2021, pag. 161); regolamento di esecuzione (UE) 2021/665 della Commissione, del 22 aprile 2021, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 per quanto riguarda i requisiti per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo nello spazio aereo U-space designato nello spazio aereo controllato (GU L 139 del 23.4.2021, pag. 184); regolamento di esecuzione (UE) 2021/666 della Commissione, del 22 aprile 2021, che modifica il regolamento (UE) n. 923/2012 per quanto riguarda i requisiti dell'aviazione con equipaggio operante nello spazio aereo U-space (GU L 139 del 23.4.2021, pag. 187).

³⁰ Regolamento delegato (UE) 2019/945 della Commissione, del 12 marzo 2019, relativo ai sistemi aeromobili senza equipaggio e agli operatori di paesi terzi di sistemi aeromobili senza equipaggio (GU L 152 dell'11.6.2019, pag. 1).

³¹ Tale obbligo si applica ai droni commerciali di peso superiore a 250 grammi e sarà pienamente applicabile a decorrere dal 1° gennaio 2024.

droni e sta creando collegamenti tra diversi settori interessati (ad esempio autorità di contrasto, aviazione, infrastrutture critiche, carceri, dogane/frontiere, protezione personale, eventi di massa) e portatori di interessi. La Commissione ha inoltre avviato un programma europeo per la sperimentazione dei sistemi di contrasto agli UAS. Questa iniziativa mira ad agevolare un approccio europeo più coordinato alla sperimentazione di varie tecnologie di contrasto ai droni. 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. La lotta alla minaccia rappresentata dai droni non cooperativi costituirà parte integrante della "Strategia 2.0 per i droni", che la Commissione prevede di adottare nel 2022.

Per tutti i settori del trasporto, compresa l'aviazione, la Commissione, insieme alle agenzie competenti, ha mantenuto un dialogo costante sulle minacce emergenti per la sicurezza, comprese quelle a carattere ibrido, con gli Stati membri e con le parti contraenti dell'accordo sullo Spazio economico europeo, con gli operatori del settore e con altri portatori di interessi. L'obiettivo è rafforzare le conoscenze e la capacità di reagire a tali minacce, attuando una gestione efficace del rischio.

La Commissione ha continuato a monitorare periodicamente le minacce emergenti in vari ambiti³², comprese le minacce ibride, per adeguare la sicurezza aerea di base. La Commissione ha inoltre continuato a garantire un livello elevato di protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita, grazie al sistema di ispezioni della Commissione per la sicurezza dell'aviazione, conformemente alla legislazione vigente dell'UE³³. A livello mondiale e nei consessi internazionali la Commissione ha fornito il suo sostegno e collaborato strettamente con l'ICAO e con paesi terzi per individuare il quadro delle minacce e dei rischi globali.

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. Gli esiti del lavoro svolto dal gruppo per la valutazione integrata dei rischi per la sicurezza aerea dell'UE sostengono il processo decisionale riguardante possibili misure di attenuazione, compresa la pubblicazione di un bollettino di informazioni sulle zone di conflitto (*Conflict Zone Information Bulletin - CZIB*) o di note informative da parte dell'AESA.

PARTE QUINTA: DIALOGO A LIVELLO INTERNAZIONALE

³² Ad esempio per quanto riguarda gli ordigni esplosivi improvvisati, l'uso di droni, la cibersicurezza, la posta e le merci ecc.

³³ Come illustrato nella parte prima, nel 2020 la Commissione ha svolto undici ispezioni complete presso aeroporti, vettori aerei e altri soggetti nonché presso le autorità competenti in sette Stati membri. Tali ispezioni sono state condotte in conformità con la strategia di ispezione della Commissione mediante metodi a distanza.

1. INFORMAZIONI GENERALI

La Commissione dialoga con gli organismi internazionali e i principali partner commerciali e partecipa alle riunioni internazionali connesse, come la riunione annuale dell'Aviation Security Panel (gruppo sulla sicurezza dell'aviazione) dell'ICAO. Collabora inoltre con gli Stati membri per garantire il coordinamento delle posizioni dell'UE. Con alcuni paesi terzi, tra cui il Regno Unito, gli Stati Uniti, il Canada, l'Australia e Singapore, la Commissione intrattiene dialoghi bilaterali che le consentono di sviluppare una buona intesa e un elevato livello di fiducia con paesi che adottano un approccio analogo per quanto riguarda la sicurezza aerea.

2. ORGANISMI INTERNAZIONALI

L'Unione europea ha partecipato attivamente, in qualità di osservatore, alla riunione annuale dell'Aviation Security Panel dell'ICAO (AVSECP/31), che si è tenuta a Montreal dal 14 al 17 dicembre 2020. L'UE ha presentato un documento informativo sull'attuazione da parte dell'UE del programma relativo alle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI). Alla luce delle difficoltà che gli aeroporti potrebbero incontrare nell'attuazione di talune disposizioni dell'allegato 17 della convenzione sull'aviazione civile internazionale durante la crisi della COVID-19, il Panel ha ricordato la necessità di continuare a fornire assistenza agli operatori del settore nell'attuazione delle misure di sicurezza, sottolineando al contempo che la sicurezza aerea non dovrebbe essere compromessa. Una questione importante di cui si è discusso durante la riunione del Panel riguarda gli aspetti legati alla sicurezza del trasporto dei vaccini COVID-19. All'interno del Panel il gruppo di lavoro per la sicurezza del trasporto aereo di merci ha elaborato orientamenti a tale riguardo, che sono stati pubblicati nella lettera agli Stati dell'ICAO³⁴ concernente la distribuzione dei vaccini COVID-19 e la sicurezza del trasporto aereo di merci. Tali orientamenti dell'ICAO mirano ad aiutare gli Stati e gli operatori del settore ad applicare misure di sicurezza dell'aviazione, agevolando al contempo il flusso dei vaccini in tutta la catena di approvvigionamento fino alla destinazione finale. La riunione del Panel è stata seguita da un simposio (virtuale) sulla sicurezza dal titolo "Improving security culture by connecting the dots", che ha inaugurato il 2021 come "anno della cultura della sicurezza aerea".

3. PAESI TERZI

La Commissione si impegna attivamente su base bilaterale e multilaterale con vari partner internazionali nel settore della sicurezza aerea, cooperando con loro su dossier importanti e coordinando azioni nel contesto globale.

Ad esempio 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 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 trentesima riunione del gruppo di cooperazione per la sicurezza dei trasporti tra UE e USA (TSCG) si è svolta il 3 dicembre 2020 in forma virtuale per via delle restrizioni di viaggio esistenti. Nel corso della riunione si è discusso in particolare degli sviluppi inerenti alla pandemia di COVID-19 e di temi attuali riguardanti la cooperazione in materia di sicurezza aerea.

³⁴ AS 8/7-21/6 del 27 gennaio 2021.

Dato il carattere globale delle minacce e dei rischi da affrontare, la Commissione, l'amministrazione per la sicurezza dei trasporti statunitense (*Transport Security Administration*, TSA) e altri partner si consultano e si assistono a vicenda per quanto riguarda l'individuazione e il coordinamento delle azioni, compresa l'eventuale attuazione di misure supplementari volte ad attenuare specifiche minacce emergenti. Tale approccio consente di ridurre al minimo gli eventuali impatti sugli operatori e sui passeggeri.

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'UE, al fine di promuovere l'obiettivo del sistema di sicurezza unico ("one-stop security") per tutti i voli tra l'UE e tali paesi terzi. L'equivalenza e il sistema di sicurezza unico sono attualmente riconosciuti, tra l'altro, per gli Stati Uniti, il Canada, Singapore, il Montenegro, la Serbia, il Regno Unito e Israele (solo per il bagaglio da stiva). La Commissione continua il dialogo con Israele e il Giappone per quanto riguarda le intese sul sistema di sicurezza unico. Tuttavia nel 2020 i progressi sono stati scarsi a causa della pandemia. Nel caso di Israele, è in programma una visita tecnica da parte di esperti di sicurezza aerea dell'UE, che valuteranno l'equivalenza delle misure relative allo screening di passeggeri e bagaglio a mano presso l'aeroporto Ben Gurion non appena la situazione della pandemia di COVID-19 lo consentirà. La Commissione ha avviato discussioni tecniche con il Giappone per confrontare innanzitutto le rispettive normative in materia di sicurezza aerea.

Dato il recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord (Regno Unito) dall'UE (inizialmente previsto per la fine di marzo 2019 ma successivamente rinviato al 31 gennaio 2020 e seguito da un periodo di transizione che si è concluso alla fine del 2020), la Commissione ha adottato misure di emergenza al fine di garantire il corretto funzionamento del sistema di sicurezza unico per i passeggeri, i bagagli e le merci in arrivo dal Regno Unito e in transito indiretto negli aeroporti europei. Avendo ricevuto conferma formale dal Regno Unito della sua intenzione di mantenere le proprie disposizioni e norme in materia di sicurezza aerea equivalenti alla normativa dell'Unione dopo la data del suo recesso dall'UE, la Commissione ha modificato la normativa di attuazione³⁵ introducendo disposizioni che autorizzano l'applicazione del sistema di sicurezza unico per i voli in uscita dal Regno Unito a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di applicarsi al Regno Unito. Il regolamento in questione è entrato in applicazione il 1° gennaio 2021 dopo la fine del periodo di transizione e offre notevoli vantaggi per gli aeroporti, le compagnie aeree e i passeggeri. La responsabilità della designazione dei soggetti precedentemente posti sotto la responsabilità del Regno Unito nei paesi terzi e operanti nella catena logistica sicura per il trasporto aereo di merci (ACC3, RA3 e KC3) è stata riassegnata agli altri Stati membri.

Per quanto riguarda lo sviluppo di capacità, il progetto sulla sicurezza dell'aviazione civile in Africa, in Asia e in Medio Oriente (CASE II) è diventato operativo nel secondo trimestre del 2020³⁶. Il progetto è interamente finanziato dall'UE e attuato dalla CEAC e persegue l'obiettivo generale di contrastare la

³⁵ 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).

³⁶ Il progetto CASE II fa seguito al progetto sulla sicurezza dell'aviazione civile in Africa e nella penisola arabica (CASE), avviato a inizio 2016 e durato quattro anni. Anche il progetto CASE II ha una durata di quattro anni; la dotazione assegnata dalla Commissione per l'intero periodo è di 8 milioni di euro. Rispetto al primo progetto CASE, il progetto CASE II riguarda anche l'Asia.

minaccia terroristica nei confronti dell'aviazione civile attraverso l'istituzione di partenariati con gli Stati delle tre regioni, al fine di rafforzare i regimi di sicurezza dell'aviazione civile negli Stati partner³⁷.

CONCLUSIONI

Il 2020 è stato un anno molto diverso dai precedenti, in quanto la pandemia di COVID-19 ha inciso profondamente su tutte le attività normalmente svolte dalla Commissione e dagli Stati membri. È stato necessario preparare un elevato numero di nuovi atti legislativi e di orientamenti. Le normali attività di ispezione sono state sospese e sostituite da metodi alternativi. È stato possibile organizzare soltanto incontri virtuali, che non sono altrettanto proficui di quelli in presenza. Anche la cooperazione internazionale ha risentito di tale situazione. Tuttavia durante la crisi la Commissione è sempre partita dal presupposto che il livello di sicurezza dell'aviazione non può essere messo in discussione, nemmeno in un momento in cui si affrontano nuove difficoltà legate alla riduzione della forza lavoro e ai vincoli finanziari.

Per quanto riguarda il futuro la Commissione sta riflettendo su come migliorare ulteriormente l'attuale quadro per la sicurezza dell'aviazione incrementando l'efficienza, la sostenibilità, la flessibilità e le capacità maggiormente basate sul rischio per reagire alle minacce emergenti, senza compromettere in alcun modo l'elevato livello di sicurezza dell'aviazione finora raggiunto.

³⁷ 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.