



Bruxelles, 16.4.2019  
COM(2019) 183 final

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

**RELAZIONE ANNUALE 2017 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE)  
N. 300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA  
DELL'AVIAZIONE CIVILE**

La presente relazione riguarda il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2017.

## **INTRODUZIONE**

Il 2017 è stato contrassegnato da rinnovate preoccupazioni circa la minaccia globale costituita da ordigni esplosivi improvvisati (IED) abilmente occultati all'interno di dispositivi elettronici manomessi. I governi degli Stati Uniti e del Regno Unito hanno introdotto il divieto di trasporto in cabina di qualsiasi dispositivo elettronico personale più grande di un telefono cellulare sui voli in partenza da aeroporti situati in alcuni paesi del Medio Oriente e del Nord Africa. La stretta e consolidata collaborazione tra l'Unione europea e gli Stati Uniti, basata sul riconoscimento delle rispettive misure di sicurezza dell'aviazione, ha consentito di rispondere a tali preoccupazioni in materia di sicurezza con misure mirate che non hanno richiesto l'estensione del divieto in cabina di tali dispositivi a livello globale, dunque anche a bordo di aeromobili in partenza dall'Europa.

La Commissione ha continuato ad adoperarsi per migliorare la sicurezza aerea in tutto il mondo attraverso la cooperazione consolidata con l'ICAO e mediante il progetto CASE per lo sviluppo di capacità in Africa e in Medio Oriente.

La cibersicurezza e la protezione delle aree pubbliche degli aeroporti hanno continuato a costituire una priorità.

Come negli anni passati, la Commissione ha continuato a chiarire, armonizzare e semplificare la legislazione sulla sicurezza aerea in linea con gli obiettivi dell'iniziativa dell'UE "Legiferare meglio".

Si sono conclusi i lavori preparatori per un nuovo accordo con Singapore su un sistema di sicurezza unico (*One-Stop Security*) a beneficio sia dei passeggeri sia del settore dell'aviazione, così da consentirne un'adozione formale a inizio 2018.

## **PARTE PRIMA**

### **ISPEZIONI**

#### **1. INFORMAZIONI GENERALI**

Il 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 mira a impedire interferenze illecite nei confronti di aeromobili civili al fine di proteggere le persone e i beni.

A livello dell'Unione, l'attuazione delle norme in materia di sicurezza aerea si basa su un sistema di monitoraggio del rispetto delle norme 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) svolte da ciascuno Stato membro.

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 Islanda ispezioni riguardo a disposizioni analoghe sono eseguite dall'Autorità di vigilanza EFTA.

Per svolgere il suo lavoro di ispezione nel 2017, la Commissione ha potuto contare su un gruppo di sette ispettori per la sicurezza dell'aviazione a tempo pieno. Il lavoro di ispezione è sostenuto da un pool di circa 100 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<sup>1</sup> anche gli ispettori dell'Autorità di vigilanza EFTA e della Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC) 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. 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 2017.

Il regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione, come modificato, istituisce 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 e i poteri degli ispettori della Commissione e lo svolgimento delle ispezioni di controllo.

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 sull'esame 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 DG MOVE provvede a stilare e aggiornare manuali in materia di ispezioni sulle merci e presso gli aeroporti. Questi manuali contengono anche istruzioni e orientamenti dettagliati su tutte le misure di sicurezza dell'aviazione previste dalla legislazione 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 un ristretto numero di 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 legislazione dell'Unione europea 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.

Mentre la maggioranza delle ispezioni si è svolta secondo la programmazione originaria, quattro ispezioni sono state riprogrammate per vari motivi debitamente giustificati.

Al fine di fornire agli Stati membri un riscontro sulle ispezioni, promuovere la trasparenza e armonizzare le metodologie di controllo della conformità, a marzo la Commissione ha organizzato un gruppo di lavoro per le ispezioni con i responsabili dei dipartimenti per il controllo della qualità della sicurezza dell'aviazione civile degli Stati membri.

### **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 raccolte in un ciclo di due anni, attraverso un'ispezione effettuata presso l'autorità nazionale competente o un'ispezione svolta in almeno

---

<sup>1</sup> 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).

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 casuale di almeno il 15 % di tutti gli aeroporti dell'UE che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 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, i vettori aerei e i 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 le dimensioni del settore dell'aviazione 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 inconvenienti attinenti alla sicurezza (atti di interferenza illecita), i livelli di minaccia e altri fattori e valutazioni che incidono sulla frequenza dei controlli.

Dal 2010 il tasso di conformità<sup>2</sup> 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 %). 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 delle merci, il controllo (screening) di liquidi e gel o l'utilizzo di dispositivi per il rilevamento di tracce di esplosivi.

## **2. ISPEZIONI DELLE AUTORITÀ NAZIONALI COMPETENTI**

Nel 2017 la Commissione ha proseguito il quinto ciclo di ispezioni presso le autorità competenti. In totale nel corso dell'anno sono state svolte nove ispezioni presso le autorità competenti, che hanno dimostrato, per la maggioranza degli Stati membri, notevoli miglioramenti rispetto alle ispezioni precedenti.

Le carenze più comunemente riscontrate nel 2017 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

---

<sup>2</sup> 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, ovvero 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.

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 sottoposto a controllo i vettori aerei stranieri con la frequenza prevista e non hanno applicato pienamente alcune delle metodologie di controllo della conformità contemplate dal regolamento. Ciò è stato dovuto alla disponibilità limitata di risorse e al maggior numero di soggetti interessati. La maggioranza degli Stati membri oggetto di ispezioni ha tuttavia allineato i programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione alla legislazione dell'UE, ha generalmente attuato le disposizioni relative alla formazione sulla sicurezza, ha rispettato la frequenza minima di ispezione delle misure di sicurezza presso gli aeroporti e ha garantito che le carenze individuate fossero corrette nei tempi stabiliti.

### **3. ISPEZIONI INIZIALI NEGLI AEROPORTI**

Nel corso del 2017 sono state condotte diciotto ispezioni iniziali presso gli aeroporti. Sono stati trattati tutti i capitoli, in base ai settori della sicurezza pertinenti in ciascun aeroporto. La percentuale complessiva di misure fondamentali giudicate conformi nel 2017 è stata dell'81 %, approssimativamente la stessa degli anni precedenti<sup>3</sup>.

Dopo l'ottavo 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 questa legislazione 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 personale e del bagaglio a mano richiederanno un impegno costante da parte delle autorità competenti, dei soggetti interessati del settore e della Commissione. Le ispezioni di sicurezza dell'aeromobile costituiscono un altro ambito nel quale sono necessari ulteriori sforzi. Per affrontare tali questioni sarebbe necessario intensificare le attività nazionali di controllo della qualità negli ambiti interessati.

Dopo i risultati piuttosto positivi ottenuti nel 2015 e nel 2016, anche nel 2017 si sono registrati livelli elevati di conformità in relazione al controllo del bagaglio da stiva e delle provviste di bordo, all'addestramento e alle attrezzature di sicurezza; ciò si spiega con la maggiore consapevolezza ed esperienza pratica acquisite nell'applicazione della normativa di esecuzione riveduta, che ha 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, nei tempi stabiliti, di ogni carenza individuata. Nel 2017 sono state svolte quattro attività di questo tipo, che hanno confermato la correzione di gran parte delle carenze riscontrate.

---

<sup>3</sup> Cfr. la sezione 1.1.

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

Il 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, ha aggiunto un allegato II al regolamento (CE) n. 300/2008 che, al punto 18, stabilisce che gli Stati membri presentino ogni anno una relazione alla Commissione sulle misure assunte per ottemperare agli obblighi ad essi imposti dal regolamento (CE) n. 300/2008 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, costituisce uno strumento attraverso il quale la Commissione segue attentamente l'attuazione di solide misure nazionali di controllo della qualità volte a consentire la rapida individuazione e correzione delle carenze in ciascuno Stato membro.

La valutazione comprende l'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 uomini/giorno di controllo passati sul posto, dell'ambito e della frequenza di un insieme adeguato di attività di monitoraggio della conformità, dei livelli di conformità nazionali, delle attività di controllo e dell'esercizio dei poteri di esecuzione.

I risultati della valutazione delle relazioni annuali svolta nel 2017 indicano notevoli miglioramenti rispetto al 2016 per quanto riguarda i controlli periodici, il numero di uomini/giorno di controllo passati sul posto e la frequenza minima. In altri settori, quali l'ambito delle attività di controllo e le misure di esecuzione impiegate per garantire che le carenze individuate siano corrette e non si ripetano, sembra che le prescrizioni siano state applicate efficacemente giacché i miglioramenti constatati negli anni passati sono stati mantenuti nella maggioranza degli Stati membri. Dalle relazioni è tuttavia emerso che negli Stati membri persistono difficoltà per quanto riguarda l'attuazione di test in alcuni settori della sicurezza di cui il regolamento contempla la copertura.

La Commissione ha trasmesso singolarmente a ciascuno Stato membro una valutazione esaustiva e formale nella quale sono evidenziate le carenze o insufficienze riscontrate e ha invitato lo Stato membro in questione a comunicare le opportune misure correttive. La Commissione intende seguire attentamente l'attuazione di questi piani d'azione; qualora uno Stato membro confermi l'esistenza delle carenze o insufficienze evidenziate e non proponga opportune misure correttive, sarà intrapresa un'azione formale.

## **6. VALUTAZIONE DEGLI AEROPORTI DI PAESI TERZI**

Nel corso dell'anno è stata effettuata una valutazione di un aeroporto statunitense (aeroporto internazionale di Charlotte-Douglas) nel quadro dell'intesa di lavoro con l'autorità statunitense per la sicurezza dei trasporti, istituita nell'ambito dell'accordo sui trasporti aerei UE-USA<sup>4</sup>. Tali valutazioni si svolgono periodicamente nel contesto del sistema di sicurezza unico; la valutazione in questione ha confermato che l'attuazione delle misure di sicurezza statunitensi continua ad essere di livello equivalente a quella della legislazione UE sulla sicurezza aerea.

Conformemente ai principi contenuti nella strategia per l'aviazione in Europa del 2015, la direzione generale della Mobilità e dei trasporti (DG MOVE) ha collaborato in maniera intensiva con il ministero dei Trasporti di Singapore (MOT) per la creazione di un sistema di sicurezza unico tra l'UE e Singapore. Per stabilire se le misure di sicurezza aerea della Repubblica di Singapore siano equivalenti a quelle imposte dalla legislazione

---

<sup>4</sup> GU L 134 del 25.5.2007, pag. 4.

dell'UE, il gruppo di ispettori dell'UE ha svolto una visita di valutazione presso l'aeroporto di Singapore Changi (ottobre 2017). La formalizzazione del sistema di sicurezza unico dovrebbe avvenire a inizio 2018.

## **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. È stato possibile chiudere trentadue fascicoli (venti relativi a ispezioni di aeroporti e dodici relativi a ispezioni delle autorità competenti). Alla fine dell'anno risultavano ancora aperti complessivamente dieci fascicoli relativi alle autorità competenti e diciassette 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 2017 non è stato avviato alcun procedimento ai sensi dell'articolo 15.

Indipendentemente dall'applicazione o meno dell'articolo 15, un'altra misura disponibile, specie nei casi di prolungata mancata correzione di una carenza o di recidiva, è l'avvio di un procedimento di infrazione da parte della Commissione. Nel 2017 sono stati avviati procedimenti di infrazione nei confronti di due Stati membri per attuazione insufficiente del programma nazionale per il controllo della qualità e per mancata adozione ufficiale delle versioni rivedute dei programmi nazionali di sicurezza e per il controllo della qualità.

## **PARTE SECONDA**

### **LA LEGISLAZIONE E GLI STRUMENTI SUPPLEMENTARI**

#### **1. LEGISLAZIONE**

L'aviazione civile continua ad essere un bersaglio interessante per i gruppi terroristici; per respingere questa minaccia occorre garantire l'attuazione di misure di protezione proporzionate e basate sul rischio. La Commissione e gli Stati membri adeguano pertanto costantemente le misure di attenuazione per conseguire il livello di sicurezza più elevato possibile riducendo nel contempo al minimo gli effetti negativi sulle operazioni.

Nel maggio 2017 la Commissione ha adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2017/815 della Commissione, del 12 maggio 2017, recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 per quanto riguarda il chiarimento, l'armonizzazione e la semplificazione di determinate misure specifiche di sicurezza aerea. Con l'adozione della decisione di esecuzione C(2017)3030 della Commissione, del 15 maggio 2017, che modifica la decisione C(2015)8005 per quanto riguarda il chiarimento, l'armonizzazione e la semplificazione di determinate misure specifiche di sicurezza aerea, sono state introdotte disposizioni non pubbliche in materia di sicurezza, basate sul principio della necessità di sapere (*need to know*).

La Commissione ha inoltre adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2017/837 della Commissione, del 17 maggio 2017, che rettifica le versioni in lingua polacca e svedese del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea.

## **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 conosciuti<sup>5</sup> costituisce l'unico strumento legale primario che gli agenti regolamentati possono utilizzare per consultazione quando accettano spedizioni da un altro agente regolamentato o da un mittente conosciuto. Dal 1° febbraio 2012 è stata ampliata e contiene l'elenco dei vettori aerei autorizzati a trasportare merci e posta nell'UE da aeroporti di paesi terzi (ACC3). Nel 2013 la banca dati è stata legalmente ampliata per includere anche l'elenco dei validatori per la sicurezza dell'aviazione dell'UE approvati dagli Stati membri. È inoltre stata ridenominata "Banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica"<sup>6</sup>, denominazione che meglio rispecchia la maggiore portata del suo utilizzo. Alla fine del 2017 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 2017.

## **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.

Nel corso del 2017 si sono concluse due prove, condotte nei Paesi Bassi e in Francia, che riguardavano l'uso di apparecchiature di nuova generazione per il controllo del bagaglio a mano, che non richiedono la rimozione dei computer portatili prima del controllo, nonché l'uso di apparecchiature per la rilevazione di metalli e di materiali esplosivi nelle calzature in combinazione con portali elettromagnetici per la rilevazione dei metalli (Walk-through metal detection) e scanner di sicurezza. Entrambe le prove hanno prodotto risultati positivi e l'inclusione di quella relativa alle apparecchiature di rilevazione nelle calzature sarà presa in considerazione ai fini di una modifica della legislazione nel 2018. Non sono state avviate o condotte altre prove nel corso del 2017.

#### **2. STUDI E RELAZIONI**

Nell'ottobre 2017 la Commissione ha ricevuto uno studio<sup>7</sup> sulla protezione delle aree lato terra degli aeroporti dell'UE. Lo studio ha analizzato le misure adottate in undici aeroporti europei per proteggere le aree pubbliche, ne ha valutato l'efficacia e ha formulato raccomandazioni in particolare per quanto riguarda gli orientamenti, le valutazioni dei rischi e la condivisione delle informazioni.

Alla fine del 2017 la DG MOVE ha commissionato uno studio sui vantaggi economici e di altro tipo del sistema di sicurezza unico, con l'obiettivo di esaminare i vantaggi non solo economici delle intese sul sistema

---

<sup>5</sup> La Commissione ha istituito questa banca dati, il cui uso è obbligatorio per gli operatori della catena logistica, con il regolamento (UE) n. 185/2010 e la decisione C(2010)774.

<sup>6</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 1116/2013 della Commissione, del 6 novembre 2013, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 (GU L 299 del 9.11.2013, pag. 1).

<sup>7</sup> Lo studio è stato condotto dal consulente o&i.

di sicurezza unico esistenti tra l'UE e gli Stati Uniti d'America, tra l'UE e il Canada e tra l'UE e il Montenegro. Qualora lo studio confermasse l'importanza dei vantaggi economici e/o di altro tipo offerti dal sistema di sicurezza unico, ciò potrebbe costituire un ulteriore incentivo a continuare a promuovere la sostenibilità della sicurezza dell'aviazione a livello mondiale e avviare un dialogo sul sistema di sicurezza unico con i principali partner dell'UE. Lo studio sarà completato nel settembre 2018.

### **3. NUOVE INIZIATIVE**

Sono stati realizzati ulteriori progressi per quanto riguarda il piano di sviluppo tecnologico nell'ambito della sicurezza aerea. Il piano prevede diverse attività, che concernono tutti gli aspetti relativi a tecnologie e metodi di sicurezza, e costituisce un riferimento per tutti i soggetti interessati europei coinvolti nella ricerca sulla sicurezza nel settore dell'aviazione.

Per quanto concerne le merci, la Commissione ha continuato a lavorare in stretta collaborazione con gli Stati membri al fine di preparare l'attuazione di un regime per l'analisi delle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI). In tale contesto è proseguita la collaborazione con le autorità doganali nel quadro dell'iniziativa internazionale avviata in seno al gruppo di lavoro congiunto ICAO/WCO sulle informazioni anticipate sul carico, al quale la Commissione partecipa attivamente con la DG MOVE e la DG TAXUD. Condotta insieme a Stati e soggetti interessati, tale iniziativa mira a definire principi comuni concordati ed eventuali norme e pratiche raccomandate da adottare e attuare qualora uno Stato o una regione decida di applicare tale nozione in uno o in tutti i modelli aziendali nel settore delle merci e della posta aeree.

## **PARTE QUARTA**

### **DIALOGO CON GLI ORGANISMI INTERNAZIONALI E I PAESI TERZI**

#### **1. INFORMAZIONI GENERALI**

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

#### **2. ORGANISMI INTERNAZIONALI**

La Commissione ha partecipato alla riunione annuale dell'Aviation Security Panel dell'ICAO (AVSECP/28), che si è tenuta a Montreal dal 29 maggio al 2 giugno 2017 e nella quale è stato presentato e approvato per la presentazione al Consiglio dell'ICAO il Global Aviation Security Plan (GASeP, piano globale per la sicurezza dell'aviazione), che costituisce una tappa importante nelle politiche riguardanti il settore della sicurezza aerea.

A seguito della risoluzione A39-19 dell'assemblea 2016 dell'ICAO riguardante la cibersicurezza, la Commissione ha partecipato al vertice e all'esposizione dell'ICAO sulla cibersicurezza, evento congiunto in materia di safety e security dedicato al tema "Making sense of cyber" e tenutosi a Dubai (EAU) nell'aprile 2017. La DG MOVE ha presentato l'approccio olistico adottato dall'UE nell'elaborazione di una strategia informatica secondo un'impostazione pluridisciplinare per affrontare e contrastare le cyberminacce nel settore

dell'aviazione. L'ICAO è stata invitata a raccogliere la sfida e affrontare il problema della cibersecurity nel settore dell'aviazione a livello mondiale.

### 3. PAESI TERZI

Il 21 marzo 2017 gli Stati Uniti hanno adottato alcune misure di rafforzamento della sicurezza aerea tramite una modifica di emergenza/direttiva sulla sicurezza [Emergency Amendment (EA)/Security Directive (SD)] che vieta ai vettori aerei che effettuano voli in partenza da alcuni paesi verso gli Stati Uniti di ammettere il trasporto in cabina di qualsiasi dispositivo elettronico più grande di un telefono cellulare/smartphone. Il Regno Unito ha applicato norme simili per i voli in partenza da un numero limitato di paesi e diretti nel Regno Unito.

Il 29 marzo 2017 gli Stati membri, i servizi competenti della Commissione europea e il SEAE (compreso il Centro UE di situazione e di intelligence) si sono riuniti per discutere la situazione di rischio alla luce delle restrizioni introdotte dalle autorità britanniche e statunitensi. La Commissione ha avviato contatti diretti con le autorità statunitensi, cui sono seguite varie riunioni tecniche per discutere le seguenti questioni: minaccia, vulnerabilità e rischio. Le parti hanno convenuto sulla necessità di collaborare per rafforzare la sicurezza aerea e affrontare insieme la minaccia a medio/lungo termine.

Sulla base del consolidato sistema di sicurezza dell'UE, le misure in vigore nell'Unione erano già in linea con una serie di misure di rafforzamento della sicurezza statunitensi derivante dall'EA/SD e pertanto la modifica di emergenza ha avuto un impatto ridotto sull'UE. Al momento sono in corso consultazioni e attività congiunte UE-USA in materia e l'intera questione dei dispositivi elettronici portatili si è dimostrata un'utile opportunità per rafforzare ulteriormente il dialogo e l'impegno alla collaborazione tra le parti.

Con il fermo sostegno degli Stati membri e della Commissione, a livello ICAO è stata istituita una task force per esaminare la questione del trasporto dei dispositivi elettronici portatili a bordo. La task force si è riunita a luglio a Parigi e ha formulato una serie di raccomandazioni su come attenuare la minaccia degli esplosivi occulti senza dover vietare oggetti come i dispositivi elettronici portatili. Inoltre l'ICAO ha istituito un gruppo multidisciplinare per la sicurezza delle merci al fine di valutare nel loro insieme gli aspetti di sicurezza (intesa come *safety* e *security*) e di facilitazione.

Come negli scorsi anni la Commissione si è impegnata attivamente nel dialogo sulla sicurezza dell'aviazione con gli Stati Uniti in diversi consessi, in particolare in seno al gruppo di cooperazione per la sicurezza dei trasporti tra UE e USA (Transportation Security Cooperation Group, TSCG). Il TSCG mira a promuovere la cooperazione in diversi settori di reciproco interesse e a garantire il funzionamento costante delle intese sul sistema di sicurezza unico e del reciproco riconoscimento dei rispettivi regimi dell'UE e degli USA sul trasporto aereo di merci e posta. Entrambe le iniziative consentono agli operatori del trasporto aereo di risparmiare tempo e denaro e di ridurre la complessità operativa.

Per quanto riguarda lo sviluppo di capacità, il progetto CASE<sup>8</sup> è stato adattato con l'offerta di nuove attività volte a rispondere meglio alle esigenze espresse dagli Stati partner e all'evoluzione del quadro delle minacce. Nell'ambito della componente "formazione" sono state inoltre avviate una serie di iniziative nazionali a livello subregionale: i principali temi trattati hanno riguardato l'utilizzo delle attrezzature di sicurezza, la formazione degli auditor nazionali e un seminario sulle valutazioni delle vulnerabilità.

In occasione del dialogo sui trasporti con Singapore (giugno 2017), è stata firmata un'intesa amministrativa per dimostrare l'impegno costante affinché il sistema di sicurezza unico tra l'UE e Singapore diventi realtà.

---

<sup>8</sup> Il progetto sulla sicurezza dell'aviazione civile in Africa e nella penisola arabica (CASE), finanziato dall'UE e attuato dalla CEAC, è stato avviato a inizio 2016 e ha una durata di quattro anni. L'obiettivo di tale progetto è sostenere gli sforzi degli Stati partner in Africa e nella penisola arabica per mitigare le minacce nei confronti dell'aviazione civile e migliorare i livelli di conformità ai requisiti internazionali, con un forte accento sulle misure di controllo della qualità.

Al termine di un processo approfondito, che ha incluso un esercizio di simulazione per analizzare la legislazione sulla sicurezza aerea di Singapore e una visita di valutazione con esito positivo presso l'aeroporto di Singapore Changi (ottobre 2017), è stato preparato un progetto di proposta legislativa che è stato oggetto di consultazioni con gli Stati membri in seno al comitato di regolamentazione per la sicurezza aerea ed è stato presentato al collegio dei commissari (dicembre 2017)<sup>9</sup>.

---

---

<sup>9</sup> L'atto finale adottato è il seguente: Regolamento di esecuzione (UE) 2018/55 della Commissione, del 9 gennaio 2018, che modifica il regolamento (UE) 2015/1998 per quanto riguarda l'aggiunta della Repubblica di Singapore ai paesi terzi che si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 10 del 13.1.2018, pag. 5).