



Consiglio
dell'Unione europea

**Bruxelles, 8 gennaio 2018
(OR. en)**

15947/17

AVIATION 199

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	15 dicembre 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2017) 768 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO RELAZIONE ANNUALE 2016 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(2017) 768 final.

All.: COM(2017) 768 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 15.12.2017
COM(2017) 768 final

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

**RELAZIONE ANNUALE 2016 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N.
300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA
DELL'AVIAZIONE CIVILE**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

RELAZIONE ANNUALE 2016 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

La presente relazione interessa il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2016.

INTRODUZIONE

Il 2016 è stato contrassegnato dall'innalzamento del livello della minaccia terroristica in generale e nel settore dell'aviazione civile in particolare, come evidenziato dagli attentati negli aeroporti di Bruxelles e di Istanbul. Subito dopo l'attentato di Bruxelles la Commissione ha invitato gli Stati membri a una riunione straordinaria del comitato di regolamentazione per la sicurezza aerea; tale riunione ha concluso che, pur essendovi la necessità di proteggere le aree pubbliche degli aeroporti, nelle quali si sono verificati gli attentati, le misure intese a proteggere le aree sterili (*Security Restricted Areas*) degli aeroporti non erano adatte ad essere applicate nei punti di ingresso dei terminal. Queste aree dovrebbero rimanere aperte al pubblico e le misure dovrebbero essere adottate sulla base di valutazioni dei rischi a livello locale, coinvolgendo tutte le autorità e le parti interessate pertinenti. Nella politica di sicurezza aerea dell'UE vale sempre il principio secondo cui occorrerebbe mantenere un equilibrio adeguato tra le esigenze di sicurezza e gli altri fattori importanti quali la comodità del viaggio, la protezione della vita privata e dei dati personali nonché l'agevolazione di fattori operativi. Lo scambio di esperienze e migliori prassi sarebbe un elemento essenziale ai fini dell'efficace rafforzamento della sicurezza. La Commissione ha espresso l'intenzione di facilitare questo scambio e di determinare, se del caso, le ulteriori iniziative da intraprendere. A tale proposito la Commissione ha organizzato a novembre un seminario sulla protezione delle zone pubbliche dei trasporti e ha avviato uno studio sulla protezione delle aree lato terra degli aeroporti dell'UE.

Il Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite ha adottato la risoluzione 2309 (2016) relativa alle minacce terroristiche gravanti sull'aviazione civile, invocando una più stretta collaborazione per garantire la sicurezza dei servizi aerei mondiali e prevenire gli attentati terroristici. Tale risoluzione esorta tutti gli Stati a collaborare con l'ICAO per riesaminare e adattare le sue norme di sicurezza internazionali al fine di rispondere efficacemente alla minaccia terroristica nei confronti dell'aviazione civile, rafforzare e promuovere l'applicazione efficace delle norme e procedure raccomandate dell'ICAO di cui all'allegato 17 e assistere l'ICAO nel costante miglioramento dei programmi di controllo, rafforzamento delle capacità e formazione allo scopo di sostenerne l'attuazione. La Commissione sta già contribuendo al conseguimento di questi obiettivi attraverso una stretta e consolidata collaborazione con l'ICAO e, in particolare, mediante la sua iniziativa CASE per il rafforzamento delle capacità, che è finalizzata a migliorare la sicurezza dei trasporti aerei nei paesi dell'Africa e del Medio Oriente.

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".

La Commissione ha continuato a seguire l'attuazione delle misure di sicurezza dell'aviazione da parte degli Stati membri sia attraverso ispezioni dell'UE condotte in stretta collaborazione con gli Stati membri nel corso dell'anno sia mediante la valutazione delle relazioni annuali sul controllo della qualità predisposte dagli Stati membri. I livelli di conformità sono rimasti stabili e nel 2016 non hanno richiesto esclusioni temporanee di nessun aeroporto dell'UE dal sistema del controllo di sicurezza unico (*one-stop security system*) dell'UE per porre rimedio a gravi carenze.

PARTE PRIMA

LE 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 intende impedire che vengano commessi atti di interferenza illecita nei confronti di aeromobili civili, al fine di proteggere le persone e i beni.

L'attuazione dell'acquis in materia di sicurezza aerea si basa su 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 e delle attività di controllo nazionali (audit di sicurezza, ispezioni e test) svolte da ciascuno Stato membro.

L'articolo 15 del regolamento (CE) n. 300/2008 stabilisce che la Commissione effettui 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 vengono eseguite ispezioni riguardo a disposizioni analoghe da parte dell'Autorità di vigilanza EFTA (ESA).

Per svolgere il suo lavoro di ispezione nel 2016, la Commissione ha potuto contare su un gruppo di otto ispettori per la sicurezza aerea che lavorano 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, che possono 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 partecipano a pieno titolo alle ispezioni della Commissione. Il notevole numero di auditor nazionali che partecipano alle ispezioni della Commissione garantisce un riesame *inter pares* e consente la diffusione di metodologie e migliori prassi 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'ESA nel 2016.

Le ispezioni della Commissione si basano sul regolamento (UE) n. 72/2010, come modificato, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile. Il regolamento contiene, tra l'altro, disposizioni riguardanti le qualifiche 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 negli Stati membri (le "autorità competenti") e presso un ristretto numero di aeroporti, operatori e soggetti che applicano 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 di controllo della qualità, i necessari poteri e le risorse idonee) per un'attuazione adeguata della legislazione 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; i rapporti di ispezione sono trasmessi a tutti gli Stati membri.

Tutte le ispezioni si sono svolte come inizialmente programmato, fatta eccezione per una leggera modifica della data dell'ispezione presso un'autorità competente.

Al fine di fornire agli Stati membri un riscontro sulle ispezioni, promuovere la trasparenza e armonizzare le metodologie di controllo della conformità, a novembre la Commissione ha organizzato un gruppo di lavoro per le ispezioni con i responsabili dei dipartimenti per il controllo di 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 uno degli aeroporti del paese interessato. 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 aeroporti dell'UE che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 300/2008, compreso l'aeroporto più importante, in termini di volumi 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 in maniera casuale 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 delle regole 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 rischio e altri fattori e valutazioni che incidono sulla frequenza dei controlli.

Dal 2010 il tasso di conformità accertato nel corso delle ispezioni della Commissione è attorno all'80% (2010: 80%, 2011: 80%, 2012: 83%, 2013: 80%; 2014: 81%, 2015: 80%, 2016: 79%)¹. 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 dei maggiori requisiti che sono stati introdotti 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 2016 la Commissione ha avviato il quinto ciclo di ispezioni delle autorità competenti. Durante l'anno sono state svolte complessivamente otto ispezioni delle autorità competenti che hanno evidenziato, per la maggior parte degli Stati membri, notevoli miglioramenti rispetto alle precedenti.

Le carenze più comunemente riscontrate nel 2016 hanno riguardato l'attuazione dei programmi nazionali di controllo della qualità. Alcuni Stati membri non hanno sufficientemente controllato l'adeguatezza e l'attuazione dei programmi di sicurezza degli aeroporti, dei vettori aerei e degli organismi regolamentati, 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 organismi interessati. La maggioranza degli Stati membri ispezionati ha tuttavia allineato i programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione alla legislazione UE, ha attuato soprattutto 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 2016 sono state condotte ventisei ispezioni iniziali presso gli aeroporti. Sono stati trattati tutti i capitoli, in base ai settori della sicurezza pertinenti in ciascun aeroporto. La percentuale globale di misure fondamentali risultate conformi nel 2016 è stata del 79%, approssimativamente la stessa degli anni precedenti².

¹ 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. I requisiti di sicurezza sono raggruppati in "categorie" e valutati nel loro insieme; un fattore di ponderazione fisso, che riflette il livello di attuazione per ciascuna categoria, è applicato nel modo seguente:

- a una serie di requisiti direttamente connessi rientranti nella categoria "pienamente conforme" è applicato un fattore di ponderazione del 100%;
- a una serie di requisiti direttamente connessi rientranti nella categoria "conforme, ma si auspica un miglioramento" è applicato un fattore di ponderazione del 75%;
- a una serie di requisiti direttamente connessi che rientrano nella categoria "non conforme" è applicato un fattore di ponderazione del 50%;
- a una serie di requisiti direttamente connessi che rientrano nella categoria "non conforme, con presenza di gravi carenze" è applicato un fattore di ponderazione del 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 misure direttamente connesse.

² Cfr. la nota 1.

Dopo il settimo anno di attuazione del regolamento (CE) n. 300/2008, i risultati delle ispezioni riflettono gli sforzi profusi dalle autorità competenti e dagli organismi. La maggioranza delle prescrizioni di sicurezza derivanti da questa legislazione rigorosa è stata applicata correttamente; l'indice di conformità relativo ai settori della sicurezza aerea 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 maggior parte delle carenze riscontrate era ancora dovuta a fattori umani. Tali carenze hanno riguardato principalmente l'attuazione pratica delle misure in taluni settori nei quali le prescrizioni giuridiche sono di recente introduzione o sono state notevolmente modificate dagli atti di esecuzione del regolamento. In particolare alcune disposizioni relative al controllo dell'accesso e al controllo (screening) del personale e del bagaglio a mano richiederanno un impegno costante da parte delle autorità competenti, dei soggetti interessati del settore e della Commissione europea. Le ispezioni di sicurezza dell'aeromobile costituiscono un altro ambito in cui sono necessari ulteriori sforzi. Tali questioni dovrebbero essere affrontate intensificando le attività nazionali di controllo della qualità negli ambiti interessati.

Dopo i risultati piuttosto positivi già ottenuti nel 2014 e nel 2015, anche nel 2016 si sono registrati livelli elevati di conformità in relazione al controllo del bagaglio da stiva, delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto, all'addestramento e alle attrezzature di sicurezza; ciò si spiega con la maggiore consapevolezza e con l'esperienza pratica acquisita nell'applicazione della legislazione di attuazione riveduta, che ha migliorato la chiarezza e la coerenza delle misure.

4. ISPEZIONI DI CONTROLLO

In conformità all'articolo 13 del regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione, come modificato, la Commissione procede sistematicamente ad un numero limitato di ispezioni di controllo. Tali ispezioni sono programmate nei casi in cui siano state individuate diverse carenze gravi durante l'ispezione iniziale, ma anche su base casuale, per verificare l'esattezza delle attività di controllo nazionale della conformità e delle relazioni. Nel 2016 sono state svolte quattro attività di questo tipo, che hanno confermato la correzione di gran parte delle carenze riscontrate.

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 stabilisce, nell'allegato II, punto 18, che gli Stati membri presentino ogni anno una relazione alla Commissione sulle misure assunte per ottemperare agli obblighi ad essi imposti da detto 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, costituisce uno strumento attraverso il quale la Commissione segue attentamente l'attuazione di solide misure nazionali di controllo della qualità volte a consentire la pronta individuazione e correzione delle carenze in ciascuno Stato membro.

La valutazione comprende l'analisi dei controlli periodici aventi a oggetto gli aeroporti, i vettori aerei e gli altri soggetti che esercitano responsabilità nel settore della sicurezza dell'aviazione,

nonché del livello di monitoraggio del numero di uomini/giorno passati sul posto, 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.

I risultati della valutazione delle relazioni annuali svolta nel 2016 indicano, per la maggioranza degli Stati membri, notevoli miglioramenti rispetto al 2015 per quanto riguarda l'ambito, i livelli di conformità, le attività di controllo e le misure di esecuzione utilizzate per garantire che le carenze individuate siano corrette e non si ripetano. Dalle relazioni è tuttavia emerso che in alcuni Stati membri persistono difficoltà per quanto riguarda l'attuazione dei controlli periodici sui vettori aerei e sui soggetti responsabili, la frequenza delle ispezioni negli aeroporti con rilevanti volumi di traffico passeggeri e i test di verifica in alcuni settori di cui il regolamento contempla la copertura.

In futuro la Commissione trasmetterà a ciascuno Stato membro una valutazione esaustiva formale nella quale saranno evidenziate le carenze o insufficienze riscontrate, invitando lo Stato membro in questione a comunicare le opportune misure correttive. La Commissione intende seguire attentamente l'attuazione di questi piani d'azione; qualora gli Stati membri confermino l'esistenza delle carenze o insufficienze evidenziate e non propongano opportune misure correttive, sarà intrapresa un'azione formale. Si terrà conto dei risultati della valutazione anche al momento di programmare le ispezioni in un determinato Stato membro. Tali risultati potrebbero determinare un aumento della frequenza delle ispezioni.

6. VALUTAZIONE DEGLI AEROPORTI DI PAESI TERZI

Nel corso dell'anno è stata effettuata una valutazione di un aeroporto statunitense nel quadro dell'accordo di lavoro con l'autorità statunitense per la sicurezza dei trasporti, istituito nell'ambito dell'accordo sui trasporti aerei UE-USA³. Tali valutazioni si svolgono regolarmente nel contesto del controllo di sicurezza unico (*one-stop security*); la valutazione in questione ha confermato che l'attuazione delle misure di sicurezza statunitensi continua ad essere di livello equivalente a quella delle misure contemplate dalla legislazione UE sulla sicurezza aerea.

È stata inoltre effettuata una valutazione dell'attuazione dei controlli sulla sicurezza delle merci presso l'aeroporto di Giacarta sulla base di un accordo bilaterale.

7. CASI PENDENTI, CASI DI CUI ALL'ARTICOLO 15 E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI

I fascicoli relativi alle ispezioni rimangono aperti finché la Commissione non avrà la certezza che sono state attuate opportune azioni correttive. La durata del periodo in cui un fascicolo rimane aperto dipende dunque dal livello di collaborazione dello Stato membro interessato. È stato possibile chiudere ventotto fascicoli (sedici relativi a ispezioni di aeroporti e dodici relativi a ispezioni delle autorità competenti). Alla fine dell'anno risultavano aperti complessivamente otto fascicoli relativi alle autorità competenti e ventuno riguardanti gli aeroporti.

Qualora le carenze riscontrate in un aeroporto nell'attuazione delle misure di sicurezza 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. Ciò significa che tutte le altre autorità competenti sono informate della situazione e che si dovrebbero prendere in considerazione misure compensative nei confronti dei voli provenienti dall'aeroporto in questione. Nel 2016 non è stato avviato alcun procedimento a norma dell'articolo 15.

³ GU L 134 del 25.5.2007, pag. 4.

Indipendentemente dall'applicazione o meno dell'articolo 15, un'altra misura disponibile, specie nei casi di prolungata mancata correzione o di recidiva, è l'avvio di un procedimento di infrazione da parte della Commissione. Nel 2016 è stato possibile chiudere un procedimento di infrazione avviato nel 2014 in seguito all'ispezione di un'amministrazione nazionale e deferito alla Corte di giustizia dell'Unione europea. Lo Stato membro interessato non aveva garantito il regolare controllo della conformità di determinate misure di sicurezza in diversi aeroporti situati nel proprio territorio. Lo Stato membro ha presentato elementi sufficienti a dimostrare che aveva posto fine alla violazione del diritto dell'UE e pertanto la Commissione ha potuto rinunciare al procedimento avviato dinanzi alla Corte di giustizia.

PARTE SECONDA

LA LEGISLAZIONE E GLI STRUMENTI SUPPLEMENTARI

1. LEGISLAZIONE

L'aviazione civile continua ad essere un bersaglio attrattivo 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, pertanto, adeguano costantemente le misure di attenuazione per conseguire il livello di sicurezza più elevato possibile riducendo al minimo, nel contempo, gli effetti negativi sulle operazioni.

Nel novembre 2016 la Commissione ha adottato il regolamento (UE) 2016/2096, del 30 novembre 2016, che modifica il regolamento (UE) n. 1254/2009 riguardo ad alcuni criteri per consentire agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e di adottare misure di sicurezza alternative. Con questo regolamento la Commissione ha chiarito i criteri da usare nelle valutazioni dei rischi e ha specificato meglio le modalità di gestione di alcune categorie di traffico aereo elencate nel regolamento per migliorare la chiarezza giuridica.

Al fine di rimediare, almeno parzialmente, alla cronica carenza di personale addetto alle ispezioni per la sicurezza dell'aviazione e di promuovere lo scambio reciproco, la Commissione ha adottato 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" (Testo rilevante ai fini del SEE). Il regolamento ora include nel gruppo degli "ispettori della Commissione" gli ispettori degli Stati EFTA, dell'Autorità di vigilanza EFTA e della Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC).

2. BANCA DATI DELL'UNIONE SULLA SICUREZZA DELLA CATENA DI FORNITURA (UDSCS)

La banca dati degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti⁴ costituisce l'unico strumento legale primario che può essere utilizzato dagli agenti regolamentati per consultazione quando accettano spedizioni da un altro agente regolamentato o da un mittente conosciuto a partire dal 1° giugno 2010. Dal 1° febbraio 2012 è stata ampliata e contiene l'elenco dei vettori aerei

⁴ La Commissione ha istituito questa banca dati, il cui uso è obbligatorio per gli operatori della catena di approvvigionamento, con il regolamento (UE) n. 185/2010 e la decisione C(2010) 774.

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 della sicurezza dell'aviazione civile dell'UE approvati dagli Stati membri. È inoltre stata ridenominata "banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura"⁵, denominazione che meglio rispecchia la maggiore portata del suo utilizzo. Alla fine del 2016 la banca dati conteneva circa 14 000 voci corrispondenti ad agenti regolamentati, mittenti conosciuti, validatori indipendenti e organismi ACC3. Il suo tasso di disponibilità di riferimento del 99,5% è stato costantemente rispettato anche nel 2016.

PARTE TERZA

PROVE, STUDI E NUOVE INIZIATIVE

1. PROVE

Una "prova" ai sensi della legislazione UE sulla sicurezza aerea è condotta quando uno Stato membro si accorda con la Commissione per utilizzare, durante un periodo limitato, un certo mezzo o metodo non riconosciuto dalla legislazione per sostituire uno dei controlli di sicurezza riconosciuti, a condizione che tale prova non abbia influenze negative sui livelli generali di sicurezza ottenuti. Giuridicamente il termine non si applica quando uno Stato membro o un organismo procede alla valutazione di un nuovo controllo di sicurezza che viene ad aggiungersi a quelli già contemplati dalla normativa.

Nel corso del 2016 sono state avviate prove e valutazioni nei Paesi Bassi e in Francia, che hanno riguardato l'uso di strumenti 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 sulle calzature in combinazione con portali elettromagnetici per la rilevazione dei metalli (WTMD - *Walk-through metal detection*) e scanner di sicurezza. Entrambi i procedimenti di prova hanno prodotto risultati positivi nel corso del 2016 e si prevede che i periodi di valutazione si concludano nel 2017.

2. STUDI E RELAZIONI

Nell'ottobre 2016 la Commissione ha ricevuto uno studio⁶ sull'ottimizzazione del controllo (screening) dei liquidi negli aeroporti per consentire la futura sospensione delle restrizioni. Il piano terroristico del 2006 che prevedeva attentati da compiere mediante l'uso di esplosivi liquidi su voli transatlantici ha condotto al rafforzamento, nell'arco di un decennio, delle misure di sicurezza negli aeroporti di tutto il mondo ma ha anche determinato disagi per i passeggeri che desiderano portare in viaggio liquidi, aerosol e gel (LAG) di uso quotidiano. Lo studio ha analizzato i livelli di trasporto dei LAG da parte dei passeggeri e l'incidenza della tecnologia e degli sviluppi futuri sulle capacità di controllo (screening) degli aeroporti e ha dunque esaminato l'eventualità futura di una sospensione graduale o totale delle restrizioni.

⁵ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1116/2013, del 6 novembre 2013, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 (GU L 299 del 9.11.2013, pag. 1).

⁶ Lo studio è stato condotto dal consulente Steer Davies Gleave.

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 aerea.

Per quanto concerne le merci, la Commissione ha continuato a lavorare in stretta collaborazione con gli Stati membri, al fine di negoziare l'attuazione di un regime per l'analisi delle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (*Pre-Loading Advance Cargo Information* - PLACI). In tale contesto è proseguita la collaborazione con le autorità doganali nel quadro dell'esercizio internazionale avviato con il gruppo di lavoro congiunto ICAO/WCO in merito alle 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 esercizio mira a definire principi comuni concordati ed eventuali norme e procedure raccomandate da adottare e attuare qualora uno Stato o una regione decida di applicare tale nozione in uno o in tutti i modelli di attività commerciale nel settore delle merci e della posta aeree.

I validatori della sicurezza dell'aviazione civile dell'UE svolgono un ruolo fondamentale nella costituzione e nel mantenimento di una catena di fornitura solida e sicura nel settore delle merci e della posta aeree in entrata nell'UE. Nel quadro della sua politica di stretta collaborazione con i soggetti interessati, il 17 e 18 ottobre 2016 la Commissione ha organizzato un seminario rivolto ai validatori della sicurezza dell'aviazione civile dell'UE; nel corso del seminario i partecipanti sono stati aggiornati in merito all'evoluzione della politica di sicurezza del trasporto aereo di merci ed è stato promosso lo scambio delle migliori prassi allo scopo di standardizzare le metodologie e di migliorare l'efficienza e l'efficacia delle procedure di convalida.

Dopo gli attentati del 2016 la protezione delle zone pubbliche dei trasporti, ad esempio le aree pubbliche degli aeroporti, è diventata una priorità per la sicurezza dei trasporti⁷; il 7 e l'8 novembre 2016 la Commissione ha dunque organizzato un seminario sul tema, che ha tenuto conto delle conclusioni raggiunte dagli Stati membri dopo l'attentato all'aeroporto di Bruxelles e che ha sottolineato la necessità di mantenere pubbliche tali aree e di adottare misure sulla base di valutazioni dei rischi a livello locale, trovando un equilibrio tra le esigenze di sicurezza, le operazioni di trasporto e la comodità dei passeggeri. Poiché la sicurezza di queste aree è spesso di competenza di diverse autorità e soggetti interessati, l'obiettivo era promuovere lo scambio di informazioni tra i delegati dei ministeri dei Trasporti e dell'Interno, le forze di polizia e altri soggetti interessati quali le associazioni di aeroporti, operatori e passeggeri. È emerso chiaramente che per affrontare questo problema non esiste una soluzione univoca da applicare a tutti gli aeroporti con la stessa modalità; i partecipanti hanno sottolineato l'importanza di effettuare valutazioni dei rischi a livello locale e di affrontare in ciascun caso le vulnerabilità individuate attraverso una gamma specifica di soluzioni tecnologiche, procedurali e metodologiche. Verso la fine dell'anno la Commissione ha avviato uno studio con l'obiettivo di raccogliere le migliori prassi tra gli aeroporti europei e di valutarle, per quanto possibile, sotto il profilo del rapporto costi/benefici.

⁷ Altri tipi di zone pubbliche dei trasporti sono le stazioni ferroviarie e metropolitane e le piattaforme multimodali.

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 e l'Australia, intrattiene un dialogo bilaterale, che le consente di sviluppare una buona comprensione e un elevato livello di fiducia con paesi che hanno un approccio alla sicurezza aerea basato sugli stessi principi.

2. ORGANISMI INTERNAZIONALI

La Commissione ha partecipato alla riunione annuale dell'Aviation Security Panel dell'ICAO, che si è tenuta a Montreal dal 14 al 18 marzo 2016, e ha presentato due documenti informativi riguardanti gli sviluppi nel campo della sicurezza aerea nell'Unione europea e il progetto europeo sulla sicurezza dell'aviazione civile in Africa e nella penisola arabica (progetto CASE). Il primo documento ha illustrato gli sviluppi in materia di rafforzamento della sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione europea e le recenti iniziative finalizzate alla conclusione di accordi sul controllo di sicurezza unico (*one-stop security*). Finora sono stati conclusi accordi sul controllo di sicurezza unico con gli Stati Uniti, il Canada e il Montenegro. Il secondo documento ha fornito una descrizione del progetto CASE, avviato ufficialmente il 1° novembre 2015. Questo progetto, della durata di quattro anni (2015-2019), contempla attività di rafforzamento delle capacità che dovranno essere organizzate a vantaggio dei paesi partner dell'Africa e della penisola arabica. Il progetto è finanziato dall'Unione europea e attuato dalla Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC).

La Commissione ha partecipato alla riunione triennale dell'assemblea dell'ICAO, che si è tenuta a Montreal dal 27 settembre al 7 ottobre 2016, e ha presentato tre documenti di lavoro. Un documento dal titolo "*Priorities for Aviation Security*" riguardante le priorità per la sicurezza dell'aviazione ha illustrato alcune proposte sulla base degli insegnamenti tratti dall'attuazione della risoluzione A38-15 dell'assemblea e del programma di lavoro dell'ICAO per il periodo 2014-2016. Un altro documento ("*Cyber Resilience in Civil Aviation*"), vertente sulla resilienza informatica nell'aviazione civile, è stato cosponsorizzato dagli Stati Uniti. Questo documento sostiene che il sistema dell'aviazione civile consiste in un mosaico di componenti, sistemi e reti interconnessi. Nel corso degli anni è aumentato il rischio di incidenti informatici capaci di mettere a repentaglio le comunicazioni e gli scambi di informazioni tra i vari soggetti interessati del settore dell'aviazione, di incidere sulla sicurezza e di compromettere la continuità delle attività di trasporto aereo. Sebbene l'ICAO abbia riconosciuto l'importanza di definire un approccio adeguato in materia di sicurezza informatica nel settore dell'aviazione civile, si rendono comunque necessari ulteriori sforzi per aumentare la consapevolezza a livello mondiale e sviluppare ulteriormente approcci di resilienza informatica coerenti in tutto il mondo per il sistema dell'aviazione. L'ultimo documento ("*Addressing Challenges in the field of capacity building*") riguardava le sfide da affrontare nel campo del rafforzamento delle capacità. Questo documento sostiene che le attività di rafforzamento delle capacità, siano esse organizzate dall'ICAO, da singoli Stati, da organizzazioni regionali o da operatori del settore, svolgono un ruolo cruciale nel sostenere gli sforzi profusi dagli Stati membri per rispettare in maniera effettiva e duratura le norme e procedure raccomandate dell'ICAO. Una

gestione efficace delle attività di rafforzamento delle capacità è dunque essenziale per conseguire risultati concreti.

3. PAESI TERZI

Come negli scorsi anni la Commissione si è impegnata attivamente nel dialogo sulla sicurezza aerea con gli Stati Uniti in diversi consessi, in particolare con il 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 degli accordi sul controllo di sicurezza unico (*one-stop security*) e del reciproco riconoscimento dei rispettivi regimi sul trasporto aereo di merci e posta dell'UE e degli USA. Entrambe le iniziative consentono agli operatori del trasporto aereo di risparmiare tempo e denaro e di ridurre la complessità operativa.

Il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2426 della Commissione, del 18 dicembre 2015, è entrato in vigore il 29 febbraio 2016, estendendo così di fatto il controllo di sicurezza unico al Canada e al Montenegro a decorrere da tale data. Tale regolamento di esecuzione riconosce che entrambi i paesi applicano norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile.
