

Bruxelles, 19 giugno 2026  
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

#### NOTA DI TRASMISSIONE

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2026) 229 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO RELAZIONE ANNUALE 2024 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(2026) 229 final.

All.: COM(2026) 229 final



Bruxelles, 18.5.2026  
COM(2026) 229 final

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

**RELAZIONE ANNUALE 2024 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N.  
300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA  
DELL'AVIAZIONE CIVILE**

## **1. INTRODUZIONE**

Conformemente all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 300/2008<sup>1</sup> la Commissione trasmette ogni anno al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri una relazione che informa i destinatari in merito all'applicazione del regolamento e al suo impatto sul miglioramento della sicurezza aerea.

Nel 2024 i servizi della Commissione hanno continuato ad attuare le azioni annunciate nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking". La fase dedicata all'attuazione, insieme agli Stati membri, delle 14 azioni faro individuate nel presente documento si è protratta per tutto il 2024 e il lavoro si è concentrato sulla nuova base di riferimento per la sicurezza aerea e sulla promozione dello sviluppo dell'innovazione, in linea con la strategia dell'UE per la sicurezza aerea.

## **2. EVENTI CHE COSTITUISCONO MINACCE E RELATIVE PROSPETTIVE**

La Commissione, insieme alle agenzie competenti, ha mantenuto un dialogo costante con gli Stati membri e altri portatori di interessi sulle minacce emergenti per la sicurezza dell'aviazione, comprese quelle a carattere ibrido, e ha continuato a monitorarle periodicamente, al fine di rafforzare le conoscenze e la capacità di reagire a tali minacce, attuando una gestione efficace del rischio.

### **2.1 Terrorismo e minacce ibride**

Per l'Unione europea e i suoi Stati membri il terrorismo e l'estremismo violento continuano a rappresentare una grave minaccia, posta in particolare dalle reti jihadiste globali; anche il livello di minaccia complessivo rimane elevato. Eventi destabilizzanti, sia interni sia esterni, hanno contribuito a intensificare la radicalizzazione e ad aumentare la tensione e la polarizzazione a livello sociale, creando il potenziale per una diffusione del terrorismo e dell'estremismo violento in tutta l'Unione. I terroristi operano a livello transfrontaliero, sfruttando nuove tecnologie e nuovi modi operandi. La diffusione di disinformazione e cattiva informazione online e il relativo potenziale di radicalizzazione continuano a destare grande preoccupazione. In un contesto più decentrato e volatile, autori sparsi di atti di terrorismo ed estremismo violento entrano in contatto e si ispirano a vicenda al di là dell'ideologia o dell'appartenenza a un gruppo.

I conflitti nella regione mediorientale hanno accresciuto la minaccia per la sicurezza interna dell'UE e il loro significativo potenziale di mobilitazione e radicalizzazione

---

<sup>1</sup> 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).

potrebbe attivare una serie di nuovi vettori di minacce in tutta Europa. Il conflitto ha comportato un notevole incremento del volume dei contenuti estremisti online, tra cui la propaganda terroristica, i contenuti antisemiti e antimusulmani e le narrazioni polarizzanti.

L'aviazione civile rimane un obiettivo di alto profilo ed è prevista un'evoluzione delle minacce e delle sfide, accompagnata da una maggiore diversità delle modalità di attacco. Le minacce interne e il terrorismo endogeno continuano ad essere oggetto di particolare attenzione. Le zone di conflitto continueranno a offrire ai terroristi un contesto in cui procurarsi attrezzature di tipo militare più sofisticate.

Sebbene abbia finora avuto un impatto limitato sulla minaccia terroristica e sull'estremismo violento nell'UE, la guerra di aggressione della Federazione russa nei confronti dell'Ucraina ha comportato un aumento della minaccia ibrida contro la sicurezza interna dell'UE, attraverso un incremento della disinformazione, degli attacchi informatici, dei tentativi di strumentalizzare la migrazione e delle azioni di sabotaggio contro infrastrutture critiche, compresa la sicurezza del trasporto aereo di merci.

## **2.2 Incidenti di sicurezza durante il trasporto aereo di merci**

La catena logistica sicura di merci e posta (per via aerea) in Europa è stata oggetto, a partire dal luglio 2024, di una serie di atti illeciti di interferenza nel corso dei quali sono stati utilizzati ordigni incendiari improvvisati (*Improvised Incendiary Devices – IID*). I governi e l'industria si sono impegnati, tanto a livello di UE quanto a livello internazionale, a riflettere sulle vulnerabilità e sulle soluzioni atte a rafforzare la resilienza. La Commissione ha elaborato, insieme agli Stati membri e ai portatori di interessi del settore, una serie di misure preventive che contribuiscono ad attenuare le modalità di attacco adottate e a rafforzare la catena logistica del trasporto aereo di merci.

## **2.3 Cibersicurezza**

Dato il livello crescente di interconnessione e digitalizzazione dell'aviazione civile, le minacce informatiche comportano un aumento dei rischi per la sicurezza, la protezione e l'efficienza dell'aviazione. Gli attacchi informatici nel settore dei trasporti potrebbero potenzialmente avere conseguenze devastanti e determinare perturbazioni significative dell'economia. Nel 2024 sono stati segnalati a livello mondiale oltre 8 500 attacchi informatici che hanno avuto un impatto su vari portatori di interessi del settore dell'aviazione. I metodi preferiti per l'esecuzione di attacchi informatici sono stati siti web fraudolenti, phishing e malware, e DDoS (*Distributed Denial of Service*). Gli

obiettivi principali sono stati gli utenti dello spazio aereo, gli aeroporti, i fornitori di servizi di navigazione aerea e la relativa catena logistica<sup>2</sup>.

Le motivazioni alla base degli attacchi informatici differivano: il profitto finanziario è il motivo più comune, ma alcuni attacchi sono basati su motivi ideologici o compiuti per conto di attori statali ostili.

A fronte di un contesto così complesso, gli sforzi si sono concentrati su un'attuazione rapida ed efficace delle iniziative normative esistenti, per assicurarne la piena funzionalità e l'applicazione coerente.

### **3. VALUTAZIONI DEI RISCHI**

#### **3.1 Droni**

Come indicato nella "Strategia 2.0 per i droni"<sup>3</sup>, la Commissione si è impegnata a valutare se fosse necessaria una modifica delle norme in materia di sicurezza aerea per far sì che le autorità aeronautiche e gli aeroporti aumentino la loro resilienza a fronte dei rischi comportati dai droni non cooperativi e non autorizzati.

I servizi della Commissione hanno condotto un apposito esercizio di valutazione dei rischi, concluso nel primo trimestre del 2024 e dedicato al rischio comportato dagli aeromobili senza equipaggio non cooperativi e non autorizzati per l'aviazione civile e le strutture aeroportuali. L'esercizio di valutazione dei rischi si è concentrato principalmente sulla minaccia rappresentata dall'uso di aeromobili senza equipaggio a fini terroristici. Non sono stati presi in considerazione scenari ibridi, con il coinvolgimento di attori statali.

Il risultato finale ha indicato che, in quel momento, l'esposizione al rischio dell'aviazione civile e delle strutture aeroportuali rispetto ad attacchi intenzionali perpetrati da terroristi che utilizzano le capacità degli aeromobili senza equipaggio non era significativa. Il rischio residuo non rendeva di conseguenza necessaria una revisione delle norme vigenti in materia di sicurezza aerea.

#### **3.2 Zone di conflitto**

Nell'ambito del sistema di allerta per le zone di conflitto (*Conflict Zone Alerting System*), nel 2024 si è continuato a effettuare valutazioni periodiche dei rischi comuni su base trimestrale sotto la guida del gruppo per la valutazione integrata dei rischi per la sicurezza aerea dell'UE, che include gli Stati membri dell'UE, il Centro UE di situazione e di intelligence (INTCEN dell'UE) del servizio europeo per l'azione esterna

---

<sup>2</sup> Relazione di Eurocontrol/EATM-CERT del 2025 sul ciber spazio aereo.

<sup>3</sup> Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Strategia 2.0 per i droni per un ecosistema intelligente e sostenibile di aeromobili senza equipaggio in Europa" (COM(2022) 652 final del 29 novembre 2022).

(SEAE) e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA). Tale attività è volta a favorire il tempestivo scambio di informazioni sulla valutazione dei rischi derivanti dalle zone di conflitto per l'aviazione civile dell'UE, al fine di sostenere l'attenuazione dei rischi. In caso di urgenza, sono organizzate riunioni straordinarie.

Il gruppo ha tenuto quattro riunioni trimestrali nel 2024 e sette riunioni urgenti ad hoc, in particolare per quanto riguarda il conflitto in Medio Oriente e il suo impatto sull'aviazione civile dell'UE. In esito a ciò sono stati pubblicati tre bollettini di informazione sulle zone di conflitto (*Conflict Zones Information Bulletin – CZIB*), uno è stato revocato e 11 bollettini esistenti sono stati prorogati<sup>4</sup>.

Il processo integrato di valutazione dei rischi per la sicurezza aerea dell'UE fornisce anche capacità di valutazione dei rischi e sostiene il processo decisionale (attenuazione dei rischi) per quanto riguarda le norme di sicurezza del trasporto aereo di merci e le norme per la sicurezza aerea.

## **4. QUADRO LEGISLATIVO E STRUMENTI SUPPLEMENTARI**

### **4.1 Quadro legislativo**

L'aviazione civile continua ad essere un bersaglio interessante per i soggetti ostili; per respingere tale minaccia occorre attuare misure di protezione proporzionate e basate sul rischio. Pertanto la Commissione e gli Stati membri adeguano costantemente le misure di attenuazione per conseguire il livello di sicurezza più elevato possibile, riducendo nel contempo al minimo gli effetti negativi sulle operazioni.

Il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 è stato modificato a maggio del 2024 dal regolamento di esecuzione (UE) 2024/1255<sup>5</sup>. Quest'ultimo ha introdotto modifiche volte a far fronte all'evoluzione del quadro delle minacce e dei rischi nonché ai recenti sviluppi tecnologici. Con tali modifiche è stato introdotto un regime di approvazione e supervisione dei trasportatori che in molti casi assicurano il trasporto di superficie di merce e posta aerea messe in sicurezza per conto di agenti regolamentati e mittenti conosciuti. Un aeroporto<sup>6</sup> è stato inoltre aggiunto all'elenco dei paesi terzi che si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza aerea. Una seconda modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 è stata adottata nel luglio 2024, quando il regolamento di esecuzione (UE) 2024/2108<sup>7</sup> ha reintrodotta temporaneamente un limite di volume inferiore per lo screening di liquidi, aerosol e gel (LAG) per il quale sono utilizzati sistemi per il rilevamento di esplosivi nel bagaglio a mano (*Explosive Detection Systems for Cabin*

---

<sup>4</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

<sup>5</sup> Per maggiori informazioni, cfr. allegato 2.

<sup>6</sup> L'aeroporto delle Svalbard nel Regno di Norvegia.

<sup>7</sup> Per maggiori informazioni, cfr. allegato 2.

*Baggage*, EDSCB) conformi allo standard C3 e ha invocato un miglioramento degli algoritmi di rilevamento utilizzati da tale tecnologia.

## **4.2 Banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica**

La banca dati dell'Unione<sup>8</sup> sulla sicurezza della catena logistica costituisce l'unico strumento giuridico da utilizzare per consultazione al momento di accettare spedizioni da un altro agente regolamentato o da un mittente conosciuto. Contiene anche un elenco delle attrezzature di sicurezza dell'aviazione civile approvate con "marchio UE".

Alla fine del 2024 la banca dati conteneva circa 37 000 voci corrispondenti ad agenti regolamentati, mittenti conosciuti, fornitori conosciuti di forniture per l'aeroporto, validatori indipendenti, vettori aerei ACC3, fornitori regolamentati, agenti regolamentati e mittenti conosciuti di paesi terzi, attrezzature di sicurezza, aeroporti e utenti. Il suo tasso di disponibilità è stato del 99,99 %, il che significa che nel 2024 è risultata indisponibile per meno di 30 minuti in totale.

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

Gli operatori economici che introducono spedizioni nel territorio doganale dell'Unione (come destinazione o luogo di transito) da paesi terzi per via aerea devono presentare informazioni anticipate sul carico in formato elettronico alle autorità doganali dell'UE. Tali dati sono esaminati ai fini della sicurezza dell'aviazione civile dalle autorità doganali del primo punto di entrata nell'UE utilizzando il nuovo sistema doganale di controllo delle importazioni (ICS2).

L'esito dell'analisi del rischio PLACI potrebbe comportare l'obbligo di attuare specifiche misure di attenuazione dei rischi per la sicurezza aerea, compresa la possibilità di un'istruzione o di un rinvio per "Divieto di carico" (*Do Not Load* – DNL). Dette misure di sicurezza devono essere applicate dagli operatori economici impegnati nella catena logistica in entrata nell'UE prima che la spedizione sia caricata a bordo di un volo con destinazione UE.

Nel 2024 sono state registrate circa 141 milioni PLACI, che hanno portato all'emissione di circa 1 400 richieste di screening, senza che vi fossero tuttavia richieste di divieto di carico. La maggior parte delle PLACI riguardava spedizioni per espresso, seguite dal trasporto postale e dal trasporto generale di merci per via aerea.

---

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

## **5. ISPEZIONI E ALTRE ATTIVITÀ DI CONTROLLO DELLA CONFORMITÀ**

### **5.1 Informazioni generali**

Il regolamento (CE) n. 300/2008 mira a impedire atti di interferenza illecita nei confronti dell'aviazione civile al fine di proteggere le persone e i beni. Se da un lato tale regolamento impone agli Stati membri di monitorare periodicamente l'attuazione conforme delle norme fondamentali comuni per la sicurezza aerea da parte di aeroporti, operatori e altre entità e di garantire la pronta individuazione e la correzione delle carenze riscontrate, dall'altro lato il legislatore ha assegnato alla Commissione il compito di controllare l'attuazione efficace di tale obbligo giuridico da parte degli Stati membri dell'UE/del SEE<sup>9</sup>.

A norma dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 300/2008 la Commissione è tenuta a effettuare ispezioni e formulare, se del caso, raccomandazioni tendenti a migliorare la sicurezza aerea. Al fine di realizzare tale obiettivo di monitoraggio, il sistema di sorveglianza della Commissione si concentra sulle attività svolte dagli Stati membri per definire, attuare e mantenere aggiornati un programma nazionale efficace per la sicurezza dell'aviazione civile e un programma nazionale efficace per il controllo della qualità dell'aviazione civile.

A tal fine la Commissione applica un sistema di controllo della conformità a due livelli, nel quale le sue ispezioni sono integrate dalla valutazione delle relazioni annuali degli Stati membri in merito alle attività di controllo nazionali.

Dal 2010 il tasso di conformità riscontrato nel corso delle ispezioni della Commissione è rimasto stabile attorno all'80 %. Vi sono tuttavia ancora margini di miglioramento per quanto riguarda l'attuazione efficace di alcune misure, che impone sforzi costanti ai portatori di interessi del settore, alle autorità competenti e alla Commissione.

### **5.2 Frequenza e oggetto delle ispezioni**

La Commissione effettua ispezioni presso le amministrazioni responsabili della sicurezza aerea degli Stati membri ("autorità competenti" quali definite all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 300/2008) e presso aeroporti, operatori e soggetti che applicano le norme per la sicurezza aerea.

Il numero, la frequenza e l'oggetto di tali ispezioni sono stabiliti nella strategia della direzione generale della Mobilità e dei trasporti (DG MOVE) per il controllo dell'attuazione delle norme dell'UE per la sicurezza aerea. Tale strategia prende in considerazione il livello di attività di trasporto aereo in ciascuno Stato membro, un

---

<sup>9</sup> Spazio economico europeo: 27 Stati membri dell'UE, Norvegia, Islanda e Svizzera. L'Autorità di vigilanza EFTA ha la responsabilità di effettuare ispezioni sulla sicurezza aerea in Islanda e Norvegia. La Commissione effettua ispezioni sulla sicurezza aerea in Svizzera sulla base di un accordo bilaterale.

campione rappresentativo del tipo di operazioni aeroportuali, il loro livello di conformità nell'attuazione della regolamentazione in materia di sicurezza aerea, i risultati di precedenti ispezioni della Commissione, le valutazioni delle relazioni annuali nazionali sul controllo della qualità, gli incidenti di sicurezza ("atti di interferenza illecita"), i livelli di minaccia e altri fattori e valutazioni.

Affinché la Commissione abbia adeguate garanzie sul livello di conformità degli Stati membri, si applica un approccio di controllo pluriennale. Pertanto le prove dell'applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008 e delle relative disposizioni di attuazione da parte di ciascuno Stato membro sono acquisite in un ciclo di due anni, attraverso un'ispezione effettuata presso l'autorità nazionale competente o un'ispezione svolta in almeno uno degli aeroporti del paese in questione.

Inoltre le prove attestanti l'applicazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea sono raccolte in un ciclo di cinque anni sulla base di una selezione di almeno il 15 % di tutti gli aeroporti dell'UE che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 300/2008, compreso l'aeroporto più importante, in termini di volume di passeggeri, di ciascuno Stato membro. Le ispezioni svolte dalla Commissione presso aeroporti selezionati costituiscono un valido indicatore del livello di conformità complessivo in ciascuno Stato membro.

### **5.3 Procedure e metodologia per le ispezioni**

Il regolamento (UE) n. 72/2010<sup>10</sup> della Commissione istituisce le procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile. Tale regolamento contiene, tra l'altro, disposizioni riguardanti la selezione degli ispettori della Commissione e i poteri loro conferiti<sup>11</sup>.

La metodologia utilizzata per lo svolgimento di tali ispezioni è stata elaborata in stretta collaborazione con le autorità degli Stati membri preposte alla sicurezza dell'aviazione ed è basata sulla verifica dell'attuazione efficace delle misure di sicurezza.

### **5.4 Ispezioni svolte dalla Commissione**

La Commissione ha potuto contare su un gruppo attivo di otto ispettori per la sicurezza dell'aviazione a tempo pieno, sostenuto da un pool di circa ottanta auditor nazionali designati dagli Stati membri e idonei a partecipare alle ispezioni della Commissione.

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> Cfr. gli articoli 4 e 5.

Il coinvolgimento degli auditor nazionali nelle ispezioni della Commissione contribuisce inoltre a un sistema di riesame *inter pares* e consente la diffusione di metodologie e migliori pratiche tra i vari Stati membri e i paesi associati<sup>12</sup>.

#### *5.4.1 Ispezioni delle autorità nazionali competenti*

Le ispezioni presso le autorità competenti sono finalizzate a verificare se gli Stati membri dispongano degli strumenti necessari (tra cui un programma nazionale per il controllo della qualità, i poteri giuridici e le risorse idonee) per un'attuazione adeguata della normativa dell'UE sulla sicurezza aerea.

Come parte del suo sesto ciclo di ispezioni presso le autorità competenti, la Commissione ha effettuato cinque ispezioni nel 2024. Gli Stati membri oggetto di ispezioni nel 2024 hanno allineato i rispettivi programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione alla legislazione dell'UE, hanno conferito alle autorità competenti i poteri di esecuzione necessari per controllare e fare osservare tutte le prescrizioni del regolamento e dei relativi atti di esecuzione, hanno provveduto affinché fosse disponibile un numero sufficiente di auditor per l'esecuzione delle attività di controllo della conformità e hanno attuato la maggior parte delle disposizioni relative alla formazione sulla sicurezza.

Tuttavia le ispezioni hanno evidenziato la necessità di intensificare gli sforzi negli ambiti seguenti: aggiornamento dei programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile, in linea con le modifiche della legislazione, e definizione chiara delle responsabilità quanto all'attuazione delle norme fondamentali comuni; garanzia del pieno allineamento dei programmi di sicurezza di aeroporti, operatori e altre entità alla legislazione dell'Unione e ai programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile e garanzia del relativo controllo; normazione della certificazione e della nuova certificazione degli operatori delle apparecchiature a raggi X a livello nazionale; pieno sviluppo della formazione relativa alla cibersicurezza; piena attuazione della metodologia per lo svolgimento delle ispezioni e degli elementi che devono figurare nelle relazioni concernenti il controllo della conformità a livello nazionale e rispetto dei requisiti relativi al processo di elaborazione delle relazioni (ad es., tra l'altro, presentazione tempestiva delle relazioni e delle lettere di archiviazione). Inoltre in alcuni Stati membri taluni compiti, tra cui il controllo degli aeroporti, dei vettori aerei e di alcune entità con responsabilità in materia di sicurezza e dei rispettivi programmi di sicurezza, non sono stati eseguiti appieno a causa di una loro assegnazione inadeguata. Per di più, nello svolgimento delle ispezioni, le autorità non hanno sistematicamente coperto l'intera gamma di misure di sicurezza direttamente collegate o non hanno eseguito prove in tutti gli ambiti richiesti. Le verifiche in loco presso gli aeroporti hanno rivelato che l'efficacia delle attività nazionali di controllo potrebbe essere ulteriormente migliorata in tutti gli Stati membri oggetto di ispezione.

---

<sup>12</sup> Cfr. l'allegato 1 per una sintesi di tutte le attività di controllo della conformità svolte dalla Commissione e dall'Autorità di vigilanza EFTA nel 2024.

#### *5.4.2 Ispezioni iniziali negli aeroporti*

Nel 2024 la Commissione ha effettuato 17 ispezioni iniziali presso gli aeroporti volte ad appurare se l'autorità competente controllasse adeguatamente l'attuazione efficace delle misure di sicurezza dell'aviazione e fosse in grado di individuare e correggere rapidamente le potenziali carenze. Qualunque carenza individuata dagli ispettori della Commissione deve essere corretta nei tempi stabiliti. I rapporti di ispezione sono trasmessi a tutti gli Stati membri.

Dopo il quindicesimo anno di attuazione del regolamento (CE) n. 300/2008, i risultati delle ispezioni riflettono gli sforzi profusi dalle autorità competenti e dagli operatori del settore. La maggioranza delle prescrizioni di sicurezza è stata applicata correttamente. Le ispezioni hanno tuttavia evidenziato ambiti di miglioramento nell'attuazione efficace di alcune misure, ad esempio per quanto riguarda lo screening e il controllo dell'accesso alle aree sterili, i controlli di sicurezza delle forniture e la cibersicurezza.

#### *5.4.3 Ispezioni di controllo*

A norma dell'articolo 13 del regolamento (UE) n. 72/2010, la Commissione procede normalmente ad un numero limitato di ispezioni di controllo. Tali ispezioni sono programmate nei casi in cui siano state individuate diverse carenze gravi nel corso dell'ispezione iniziale ma anche su base casuale, per verificare che le autorità competenti dispongano dei poteri necessari per imporre la correzione delle carenze nei tempi stabiliti. Nel 2024 sono state effettuate quattro ispezioni di controllo.

### **5.5 Valutazioni delle relazioni annuali di controllo della qualità degli Stati membri**

L'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 stabilisce, al punto 18, che gli Stati membri devono presentare ogni anno una relazione alla Commissione sulle misure adottate per ottemperare agli obblighi e sulla situazione della sicurezza dell'aviazione nei loro aeroporti.

La valutazione di tali relazioni, oltre alle ispezioni periodiche della Commissione, fornisce a quest'ultima uno strumento attraverso il quale seguire attentamente l'attuazione di misure nazionali di controllo della qualità. Ciò consente a sua volta la rapida individuazione e correzione delle carenze in ciascuno Stato membro.

La valutazione comprende un'analisi dei controlli periodici aventi per oggetto gli aeroporti, i vettori aerei e le altre entità che esercitano responsabilità nel settore della sicurezza dell'aviazione, nonché del tempo trascorso sul posto dagli auditor, dell'ambito e della frequenza di un insieme adeguato di attività di controllo della conformità, dei livelli di conformità nazionali, delle attività di controllo e dell'esercizio dei poteri di esecuzione.

La qualità delle relazioni annuali e delle informazioni fornite dagli Stati membri rimane costante e nel corso del 2024 è stata raggiunta un'ulteriore armonizzazione.

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

## **5.6 Valutazione degli aeroporti di paesi terzi**

La Commissione effettua valutazioni nel contesto delle intese sul sistema di sicurezza unico (*One Stop Security – OSS*) tra l'UE e paesi terzi. Lo scopo è confermare che l'attuazione di talune misure di sicurezza continua a essere di livello equivalente a quella della legislazione dell'UE sulla sicurezza aerea. Nel 2024 sono state effettuate tre valutazioni, rispettivamente negli Stati Uniti, in Montenegro e a Singapore.

## **5.7 Casi di cui all'articolo 15 e procedimenti contenziosi**

Qualora le carenze riscontrate nell'attuazione delle misure di sicurezza in un aeroporto siano sufficientemente gravi da avere un impatto significativo sul livello generale di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, la Commissione applica l'articolo 15 del regolamento (UE) n. 72/2010. Ciò significa che le autorità competenti di tutti gli Stati membri sono informate della situazione e che i voli in arrivo dall'aeroporto soggetto all'articolo 15 sono considerati come provenienti da un paese terzo, il che comporta l'obbligo per gli aeroporti riceventi di attuare misure di sicurezza compensative nei confronti dei passeggeri in transito in arrivo e dei loro bagagli, nonché nei confronti dell'aeromobile a bordo del quale sono arrivati. Nel 2024 non è stato avviato alcun procedimento di cui al suddetto articolo.

La Commissione ha inoltre la possibilità di avviare procedimenti di infrazione a norma dell'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, specie nei casi di protratta mancata correzione di una carenza o di recidiva. Nel 2024 non sono stati avviati procedimenti di infrazione.

## **6. RIUNIONI ED EVENTI**

Il 2 maggio 2024 la Commissione ha organizzato la seconda conferenza sulla cibersicurezza nel settore dei trasporti, che ha riguardato tutti i modi di trasporto. L'evento ha fatto il punto sugli sviluppi intervenuti dalla prima conferenza sulla cibersicurezza nel settore dei trasporti del 2019, con l'obiettivo di individuare le lacune rimanenti, incoraggiare uno scambio di pratiche e idee tra le diverse comunità e affrontare l'evoluzione delle minacce di cibersicurezza cui è confrontato il settore dei trasporti.

Nel febbraio 2024 la Commissione ha istituito il sottogruppo sulla cibersicurezza nel settore dell'aviazione, avviando una serie strutturata di riunioni plenarie e sessioni apposite della task force, sulla base del mandato stabilito dal gruppo di lavoro per la cibersicurezza nel settore dell'aviazione. L'obiettivo era promuovere la cooperazione

tra le autorità per la sicurezza aerea e quelle per la cibersicurezza al fine di agevolare l'allineamento e la conformità tra la direttiva NIS 2<sup>13</sup> e le norme specifiche per il settore dell'aviazione. Si è inoltre cercato di evitare potenziali lacune o duplicazioni per quanto riguarda gli obblighi di cibersicurezza nonché di ridurre al minimo inutili oneri amministrativi e operativi.

La Commissione e l'amministrazione per la sicurezza dei trasporti (*Transportation Security Administration – TSA*) degli Stati Uniti hanno organizzato il secondo vertice UE-USA sulla sicurezza del trasporto aereo di merci a Dublino, in Irlanda, nel novembre 2024. L'evento ha offerto l'opportunità di individuare le minacce e i rischi per il trasporto aereo di merci e di attuare collettivamente strategie di attenuazione.

Al fine di fornire agli Stati membri un riscontro sulle ispezioni, promuovere la trasparenza e armonizzare le metodologie di controllo della conformità, la Commissione ha organizzato, nell'ottobre del 2024, un evento formativo annuale rivolto agli ispettori nazionali per la sicurezza dell'aviazione.

## **7. DIALOGO A LIVELLO INTERNAZIONALE**

### **7.1 Informazioni generali**

La Commissione ha continuato a contribuire alla sicurezza aerea globale attraverso il dialogo con organismi internazionali quali l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (*International Civil Aviation Organisation – ICAO*), la conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC) e i principali partner commerciali, collaborando a stretto contatto con gli Stati membri per garantire il coordinamento delle posizioni dell'UE. Si sono inoltre svolti dialoghi con alcuni paesi terzi, tra cui gli Stati Uniti, il Canada, l'Australia, Singapore e il Regno Unito.

### **7.2 Organismi internazionali**

L'UE ha partecipato attivamente in qualità di osservatore alla riunione annuale dell'*Aviation Security Panel* (gruppo sulla sicurezza dell'aviazione) dell'ICAO (AVSECP/35), che si è tenuta dal 22 al 26 aprile 2024, nonché alla terza riunione del *Cybersecurity Panel* (gruppo sulla cibersicurezza) dell'ICAO (CYSECP/3), che si è tenuta dal 3 al 7 giugno 2024.

### **7.3 Paesi terzi**

Nell'ambito delle relazioni con gli Stati Uniti in materia di sicurezza aerea, il gruppo di cooperazione per la sicurezza dei trasporti tra UE e USA (*Transportation Security*

---

<sup>13</sup> Direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148 (direttiva NIS 2).

*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. La 33<sup>a</sup> riunione del TSCG si è svolta il 10 e l'11 settembre 2024.

In applicazione dell'articolo 435 dell'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione UE-Regno Unito, la cooperazione UE-Regno Unito in materia di sicurezza aerea garantisce la cooperazione sulle questioni relative alla sicurezza aerea, lo scambio di informazioni, la discussione e la condivisione delle migliori prassi e lo sviluppo di accordi di cooperazione tra esperti tecnici. La quarta riunione nell'ambito della cooperazione UE-Regno Unito in materia di sicurezza aerea si è tenuta il 15 maggio, mentre la quinta si è svolta il 31 ottobre 2024.

In conformità al diritto dell'UE la Commissione ha concluso intese sul sistema di sicurezza unico che riconoscono che le norme di sicurezza applicate in alcuni paesi terzi, o negli aeroporti di paesi terzi, sono equivalenti alle norme dell'UE<sup>14</sup>. Le discussioni sul sistema di sicurezza unico con il Giappone sono proseguite, ma le differenze tra i regimi applicati non hanno consentito per il momento di raggiungere un'intesa in merito. Nel 2024 non sono state concluse nuove intese sul sistema di sicurezza unico.

Per quanto riguarda lo sviluppo di capacità, è proseguita nel 2024 l'attuazione del progetto sulla sicurezza dell'aviazione civile in Africa, in Asia e in Medio Oriente (CASE II), finanziato dalla Commissione europea con un bilancio di 8 milioni di EUR e attuato dalla CEAC. Le attività rese possibili dagli esperti della sicurezza aerea hanno incluso seminari, webinar e attività bilaterali nei paesi interessati<sup>15</sup>. Il progetto CASE II persegue l'obiettivo generale di contrastare la minaccia terroristica nei confronti

---

<sup>14</sup> L'UE ha concluso intese sul sistema di sicurezza unico con Stati Uniti, Canada, Singapore, Montenegro, Serbia e Regno Unito.

<sup>15</sup> Nel 2024 sono stati registrati il volume e la diversità più elevati di attività realizzate dall'avvio del progetto, per un totale di 77 attività realizzate negli Stati partner a beneficio di 1 117 partecipanti, che rappresenta un aumento del 15 % su base annua rispetto al numero totale di attività realizzate nel 2023 e più del doppio del numero di attività realizzate nel 2022 (35 attività). Tali attività comprendevano 48 attività di formazione bilaterali, 17 attività di formazione multilaterali, sei attività di tutoraggio, due seminari regionali, un seminario interregionale e il finanziamento di tre APEX in materia di valutazione della sicurezza. Dall'avvio del progetto sono state rese possibili in totale 208 attività nei paesi interessati nonché a distanza. Di queste, 177 sono state realizzate all'interno del paese, a beneficio di 83 Stati partner e Stati membri CEAC/UE. In termini di mobilitazione delle competenze, 30 esperti sono stati mobilitati da 14 Stati membri CEAC/UE, per contribuire a 19 attività (24 %), mentre 32 esperti sono stati mobilitati da 16 autorità per l'aviazione civile degli Stati partner per contribuire ad attività di formazione e seminari. Il gruppo attivo sul progetto ha inoltre accolto due membri del personale distaccati (uno dal Marocco e uno dal Camerun).

dell'aviazione civile attraverso l'istituzione di partenariati con gli Stati delle tre regioni, al fine di rafforzare i rispettivi regimi di sicurezza aerea<sup>16</sup>.

## **8. CONCLUSIONI**

Gli incidenti avvenuti nel luglio 2024 durante il trasporto aereo di merci hanno messo in evidenza i gravi rischi per il trasporto aereo. Per i soggetti malintenzionati gli operatori dei trasporti possono rappresentare sia obiettivi che strumenti. Gli strumenti giuridici vigenti dell'UE hanno rafforzato la sicurezza aerea, ma gli elevati livelli di minaccia richiedono mezzi idonei allo scambio rapido di informazioni e alla necessaria reazione.

La Commissione sta collaborando con gli Stati membri per modificare la normativa di attuazione vigente nel settore della sicurezza aerea, al fine di condividere informazioni classificate sugli eventi relativi alla sicurezza aerea. Lo sforzo continuo teso a rafforzare le norme di sicurezza aerea comporterà anche il rafforzamento della legislazione in materia di sicurezza aerea per consentire una risposta immediata, mantenendo nel contempo la zona del sistema di sicurezza unico all'interno dell'UE.

Garantire la sicurezza delle operazioni aeree in volo e a terra è una condizione fondamentale affinché il settore dell'aviazione commerciale possa prosperare. Un sistema ottimale di regolamentazione della sicurezza aerea combina innovazione e stabilità mantenendo sempre il massimo livello di sicurezza. Nel 2024 la Commissione ha continuato ad adoperarsi per garantire un siffatto sistema di sicurezza aerea, affrontando nel contempo le sfide attuali e future e operando in stretta collaborazione sia con le autorità di regolamentazione sia con i portatori di interessi.

---

<sup>16</sup> 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.