

Bruxelles, 13 luglio 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	13 luglio 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2026) 361 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO RELAZIONE ANNUALE 2025 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) 361 final.

All.: COM(2026) 361 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.7.2026
COM(2026) 361 final

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

**RELAZIONE ANNUALE 2025 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N.
300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA
DELL'AVIAZIONE CIVILE**

1. INTRODUZIONE

Ogni anno la Commissione trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio e agli Stati membri, conformemente all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, una relazione che informa i destinatari in merito all'applicazione del regolamento e al suo impatto sul miglioramento della sicurezza aerea.

Nel 2025 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" (SWD (2023) 37 final), concentrandosi in particolare sull'innovazione, la tecnologia e una nuova base di riferimento per la sicurezza aerea.

2. EVENTI CHE COSTITUISCONO MINACCE E RELATIVE PROSPETTIVE

La Commissione, insieme alle agenzie competenti, si è impegnata in maniera costante per monitorare e affrontare le minacce alla sicurezza nel settore dell'aviazione, comprese quelle di natura ibrida, insieme agli Stati membri e ad altre parti interessate. Tale sforzo era inteso a garantire una gestione efficace del rischio, un obiettivo per il quale la Commissione ha preparato nel 2025 una modifica legislativa volta a istituire un meccanismo più efficiente di condivisione delle informazioni sugli inconvenienti di sicurezza aerea.

2.1 Terrorismo e minacce ibride

La minaccia terroristica continua a interessare l'Unione europea e i suoi Stati membri, ad evolversi e a divenire sempre più complessa; è caratterizzata dal decentramento, dalla diversificazione ideologica e da un elevato grado di affidamento sugli ecosistemi digitali. Le reti jihadiste continuano a rappresentare la minaccia più letale e la loro evoluzione è influenzata in particolare dai conflitti in corso in Medio Oriente. Eventi destabilizzanti, sia interni sia esterni, hanno nel contempo 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. Le piattaforme digitali svolgono un ruolo fondamentale, permettendo la radicalizzazione, il reclutamento e la diffusione della propaganda. 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.

¹ Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002 (GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72).

L'influenza dei conflitti in Medio Oriente si è estesa allo spazio delle minacce ibride, sfruttando le narrazioni dei conflitti nelle campagne di disinformazione e negli sforzi di creare polarizzazione online.

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.

2.2 Cybersicurezza

2.2.1 Informazioni generali

Nel 2025 sono stati segnalati circa 9200 incidenti informatici che hanno interessato tutte le categorie di parti interessate del settore dell'aviazione a livello mondiale². Si è trattato di incidenti di varia natura, tra cui incidenti ransomware, violazioni dei dati, compromissioni della catena di approvvigionamento, attività guidate da hacktivisti e fughe di dati che hanno preso di mira le compagnie aeree, come pure gli aeroporti e i fornitori di servizi di navigazione aerea. Nel 2025 si sono verificati diversi incidenti che hanno avuto ripercussioni significative sulla catena di approvvigionamento dell'aviazione, in particolare l'attacco al sistema MUSE di Collins Aerospace, che ha colpito diversi grandi aeroporti in Europa³.

Sebbene la criminalità informatica rimanga la minaccia principale, la dimensione geopolitica delle minacce informatiche ha acquisito un'importanza sempre maggiore. I conflitti in corso in Ucraina e in Medio Oriente hanno continuato ad alimentare le azioni degli hacktivisti, con attacchi DDoS che prendono di mira in modo sproporzionato gli aeroporti, data la loro visibilità simbolica. Anche l'uso dell'IA da parte degli autori di minacce informatiche è diventato sempre più evidente.

Per sostenere un'attuazione coerente e armonizzata del quadro dell'UE in materia di cybersicurezza in tutto il settore dell'aviazione, nel 2025 gli sforzi si sono concentrati

² Relazione di Eurocontrol/EATM-CERT del 2026 sul ciberspazio aereo.

³ Tali aeroporti hanno dovuto quindi ricorrere al trattamento manuale, con conseguenti lunghe code, ritardi e cancellazioni. L'incidente dimostra come i sistemi informatici critici dell'aviazione possano subire interruzioni su vasta scala con rapidi effetti a catena su tutta la rete di voli europea.

sulla massima coerenza tra le norme orizzontali e settoriali allo scopo di migliorare l'efficacia, evitare duplicazioni e ridurre gli oneri per gli operatori e le amministrazioni.

Il sottogruppo sulla cibersicurezza nel settore dell'aviazione, istituito nel febbraio 2024, ha completato nel 2025 un documento di riferimento non vincolante, convalidato dal gruppo di cooperazione NIS, a sostegno di un'attuazione coerente e armonizzata del quadro dell'UE in materia di cibersicurezza in tutto il settore dell'aviazione.

2.2.2 Valutazione dei rischi delle apparecchiature di rilevamento

In collaborazione con le autorità doganali e di sicurezza aerea degli Stati membri, la Commissione ha realizzato, a norma dell'articolo 22 della direttiva NIS 2, una valutazione dei rischi sulle apparecchiature di rilevamento, comprese le apparecchiature di controllo di sicurezza dell'aviazione. La valutazione dei rischi ha preso in esame le apparecchiature di rilevamento che utilizzano software e/o sono connesse a sistemi TIC e sono impiegate presso le autorità doganali, le autorità di frontiera, gli aeroporti, i porti e i punti di controllo di frontiera.

Dai risultati sono emerse una frammentazione delle pratiche nazionali, una forte dipendenza da fornitori di paesi terzi e gravi vulnerabilità collegate alla manutenzione a distanza e all'assenza di protocolli di sicurezza armonizzati. Sono 13 gli scenari di rischio individuati nella valutazione, e i rischi principali sono i seguenti: eccessiva dipendenza da un unico fabbricante o da un numero limitato di fabbricanti (*vendor lock-in*, fornitori ad alto rischio); accesso autorizzato/non autorizzato durante la manutenzione o l'installazione (anche a distanza); malware che compromettono le apparecchiature, l'integrità dei dati e i sistemi connessi. I rischi aumentano negli ambienti interconnessi (aeroporti, porti, centro doganale digitale dell'UE).

2.3 Droni

I droni stanno ridefinendo il futuro dell'economia e della società dell'UE, con conseguenze di vasta portata per i trasporti, il commercio e i servizi. Dati l'aumento numerico e l'avanzamento delle loro capacità tecnologiche, che comporta miglioramenti in termini di velocità, agilità, portata, capacità di carico utile e precisione dei sensori, così come l'integrazione dell'intelligenza artificiale, è essenziale riconoscere il potenziale associato a un loro uso improprio. Al fine di sfruttare i benefici dei droni e i loro usi legittimi e leciti, è pertanto fondamentale esaminare le minacce che pongono in termini di attività illecite, irregolari o malevole e attenuare tali rischi.

Il verificarsi di incidenti che coinvolgono droni di origine sconosciuta in prossimità di infrastrutture, compresi gli aeroporti, costituisce una sfida particolare in termini di prontezza e capacità dell'UE di prevenire incidenti futuri⁴. La presenza di droni in prossimità di aree sensibili solleva inoltre preoccupazioni legate allo spionaggio,

⁴ Nel 2025 sono state segnalate sospensioni delle operazioni di volo dovute alla presenza di droni, ad esempio a Copenaghen, Monaco di Baviera, Berlino e Bruxelles.

aumentando così il livello di tensione in materia di sicurezza. In risposta a quanto descritto sopra la Commissione ha elaborato nel 2025 un piano d'azione sulla sicurezza in materia di droni e di sistemi antidrone, volto a rafforzare la linea d'azione improntata alla prevenzione, al rilevamento e alla risposta per attenuare le minacce poste dai droni e migliorare la preparazione dell'Unione ai fini della risposta agli incidenti.

3. VALUTAZIONI DEI RISCHI

3.1 Zone di conflitto

Il sistema di allerta per le zone di conflitto dell'UE ha continuato a effettuare valutazioni periodiche su base trimestrale dei rischi, condotte dal gruppo per la valutazione integrata dei rischi per la sicurezza aerea dell'UE, del quale fanno parte gli Stati membri dell'UE, l'INTCEN dell'UE e l'AESA. L'obiettivo del sistema è agevolare la condivisione tempestiva delle valutazioni dei rischi relativi alle zone di conflitto che interessano l'aviazione civile dell'UE, consentendo un'efficace attenuazione dei rischi. Riunioni ad hoc sono convocate, in caso di necessità, per affrontare questioni urgenti.

Il gruppo ha tenuto quattro riunioni trimestrali nel 2025 e cinque riunioni urgenti ad hoc, mentre sono state quattro le riunioni preparatorie con le compagnie aeree e le associazioni di compagnie aeree dell'UE. In esito a dette riunioni sono stati pubblicati due nuovi bollettini di informazione sulle zone di conflitto (*Conflict Zones Information Bulletin – CZIB*), ne sono stati revocati quattro e i restanti sono stati aggiornati⁵.

Il processo integrato di valutazione dei rischi per la sicurezza aerea dell'UE forniva anche capacità di valutazione dei rischi e sosteneva 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 2025 dal regolamento di esecuzione (UE) 2025/920⁶, che ha introdotto modifiche volte a rafforzare le disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali in

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>.

⁶ Per maggiori informazioni, cfr. allegato 2.

materia di sicurezza di merce e posta aerea, in modo da rafforzare la resilienza e assicurare un'attenuazione adeguata delle nuove minacce. L'obiettivo era aumentare la prevenzione e l'individuazione degli IED (ordigni esplosivi improvvisati) e degli IID (dispositivi incendiari improvvisati) attraverso l'attuazione di misure volte a migliorare la visibilità delle informazioni e dei dati relativi al trasporto aereo di merci e posta, a rafforzare le competenze e le capacità del personale di sicurezza, così come a garantire la separazione di determinati prodotti durante l'accettazione, prima che siano caricati a bordo dell'aeromobile.

Sono state inoltre introdotte modifiche delle misure di sicurezza aerea nei settori dell'addestramento, della certificazione e della nuova certificazione del personale addetto alla sicurezza, come pure dei test di routine delle attrezzature di sicurezza. Alcuni aeroporti⁷ sono inoltre stati rimossi dagli elenchi dei paesi terzi che si considera applichino norme di sicurezza equivalenti alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza aerea.

4.2 Banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena logistica

La banca dati dell'Unione⁸ 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 2025 la banca dati conteneva quasi 40 000 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 99,95 %, il che significa che nel 2025 è risultata indisponibile per poco più di 4 ore in totale.

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

Gli operatori economici che introducono spedizioni per via aerea nel territorio doganale dell'Unione (come destinazione o luogo di transito) da paesi terzi 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).

⁷ Gli aeroporti di Kangerlussuaq (Groenlandia), Guernsey, Isola di Man e Jersey (Regno Unito) e l'aeroporto Ben Gurion (Israele).

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

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 2025 sono state registrate circa 146 milioni PLACI, che hanno portato all'emissione di circa 990 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.

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 SEE⁹.

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.

⁹ 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.

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 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. 72/2010¹⁰ 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 conferiti¹¹.

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.

¹⁰ 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).

¹¹ Cfr. gli articoli 4 e 5.

5.4 Ispezioni svolte dalla Commissione

La Commissione ha potuto contare su un gruppo attivo di sette ispettori per la sicurezza dell'aviazione a tempo pieno, sostenuto da un pool di circa 70 auditor nazionali designati dagli Stati membri e idonei a partecipare alle ispezioni della Commissione.

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 associati¹².

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 2025, un evento formativo annuale rivolto agli auditor nazionali.

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. Nell'ambito del suo settimo ciclo di ispezioni presso le autorità competenti, nel 2025 la Commissione ha effettuato ispezioni in sette Stati membri.

Gli Stati membri oggetto di ispezione nel 2025 hanno mantenuto i loro programmi nazionali per la sicurezza aerea in linea con le modifiche legislative. Anche la maggior parte dei programmi nazionali per il controllo della qualità è risultata pienamente in linea con il regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione. In tutti gli Stati membri è stato osservato che gli aeroporti, i vettori aerei e i soggetti con responsabilità in materia di sicurezza hanno dovuto far fronte ad alcune difficoltà nel quadro dell'aggiornare e mantenere i programmi di sicurezza, in linea con la legislazione dell'Unione e con i programmi nazionali per la sicurezza aerea, come pure nel monitorarli.

Le prescrizioni per l'assunzione, la formazione, l'approvazione e/o la certificazione, la qualifica degli istruttori e, se del caso, dei validatori indipendenti sono state per lo più recepite nei programmi di formazione nazionali degli Stati membri ispezionati. Vi sono tuttavia ulteriori margini di miglioramento per quanto riguarda la normazione della certificazione e della nuova certificazione degli operatori delle apparecchiature a raggi X.

In alcuni Stati membri le frequenze e gli ambiti di applicazione stabiliti per il controllo degli aeroporti, dei vettori aerei e di alcuni soggetti con responsabilità in materia di sicurezza non sempre sono stati rispettati dall'autorità competente. Inoltre, in alcuni

¹² 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 2025.

casi, non sono stati effettuati test sufficienti in tutti i settori in cui erano prescritti. La Commissione ha inoltre individuato la necessità di migliorare l'attuazione della metodologia prescritta per le ispezioni in settori quali la comunicazione del controllo nazionale della conformità, l'armonizzazione della comunicazione dei risultati dei test, le misure di sicurezza direttamente connesse¹³ contemplate durante le ispezioni e la classificazione della conformità.

Tutti gli Stati membri hanno conferito alle rispettive autorità competenti i poteri di esecuzione necessari per controllare e far osservare tutte le prescrizioni del regolamento (CE) n. 300/2008 e dei relativi atti di esecuzione e la maggior parte di essi ha provveduto affinché un numero sufficiente di auditor fosse disponibile per l'esecuzione delle attività di controllo della conformità. Le verifiche in loco presso gli aeroporti hanno infine rivelato che l'efficacia delle attività nazionali di controllo è tuttora un'area suscettibile di ulteriori miglioramenti in tutti gli Stati membri oggetto di ispezione.

5.4.2 Ispezioni iniziali negli aeroporti

Nel 2025 la Commissione ha effettuato 12 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 sedicesimo 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 continua a essere applicata correttamente. Le ispezioni hanno tuttavia evidenziato settori nei quali è ancora possibile apportare ulteriori miglioramenti, quali ad esempio il controllo dell'accesso, lo screening, la cibersicurezza, le ispezioni di sicurezza degli aeromobili, i controlli di sicurezza delle forniture e l'attuazione dei processi relativi alla certificazione.

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 2025 non sono state effettuate ispezioni di controllo.

¹³ Due o più prescrizioni così strettamente integrate che l'efficacia di una non può essere valutata in modo adeguato senza considerare le altre.

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 2025 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 2025 sono state effettuate tre valutazioni, rispettivamente negli Stati Uniti, nelle Isole Fær Øer e nel Regno Unito.

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 2025 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 2025 non sono stati avviati procedimenti di infrazione.

6. DIALOGO A LIVELLO INTERNAZIONALE

6.1 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) e la conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC), collaborando a stretto contatto con gli Stati membri per garantire il coordinamento delle posizioni dell'UE. Si sono inoltre svolti dialoghi con partner essenziali che condividono gli stessi principi, come il Regno Unito, gli Stati Uniti, il Canada, l'Australia e Singapore.

6.2 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/36), che si è tenuta dal 7 all'11 aprile 2025, nonché alla quarta riunione del *Cybersecurity Panel* (gruppo sulla cibersicurezza) dell'ICAO (CYSECP/4), svoltasi dal 2 al 6 giugno 2025.

L'esito della 42^a Assemblea dell'ICAO (23 settembre – 3 ottobre 2025) sulle questioni relative alla sicurezza, alla cibersicurezza e alle zone di conflitto rispecchiava gli obiettivi dichiarati dell'UE, tra cui figuravano una nuova risoluzione dell'Assemblea sulle zone di conflitto, una revisione della risoluzione sulla sicurezza aerea che facesse riferimento all'evoluzione delle minacce, anche da parte di soggetti sofisticati, e un invito a intensificare gli sforzi per rendere sicuro il sistema di trasporto aereo di merci e posta, una revisione della risoluzione sulla cibersicurezza che affrontasse le minacce informatiche e sottolineasse l'esigenza necessaria di affrontare in modo olistico i rischi informatici e l'approvazione da parte dell'Assemblea della proposta del gruppo europeo di organizzare una conferenza ad alto livello sulla sicurezza aerea.

6.3 Paesi terzi

In applicazione dell'articolo 435 dell'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione UE-Regno Unito, la cooperazione in materia di sicurezza aerea riguarda lo scambio di informazioni, la discussione e la condivisione delle migliori prassi e lo sviluppo di accordi di cooperazione tra esperti tecnici. La sesta riunione nell'ambito della cooperazione UE-Regno Unito in materia di sicurezza aerea si è tenuta il 1° aprile 2025, mentre la settima si è svolta il 17 ottobre 2025.

Il gruppo di cooperazione per la sicurezza dei trasporti tra UE e USA (*Transportation Security Cooperation Group*, TSCG) mira a promuovere la cooperazione in diversi settori di reciproco interesse e garantisce il funzionamento costante delle intese sul sistema di sicurezza unico e del reciproco riconoscimento dei rispettivi regimi di sicurezza dell'UE e degli USA relativi al trasporto aereo di merci e posta. Pur non essendo stata organizzata nessuna riunione del TSCG nel 2025, la cooperazione tecnica è proseguita per tutto l'anno.

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'UE¹⁴. Nel 2025 non sono state concluse nuove intese sul sistema di sicurezza unico.

Per quanto riguarda lo sviluppo di capacità, è proseguita nel 2025 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 interessati¹⁵. Obiettivo generale del progetto CASE II era contrastare la minaccia terroristica nei confronti dell'aviazione civile attraverso l'istituzione di partenariati con gli Stati delle tre regioni, al fine di rafforzare i rispettivi regimi di sicurezza aerea¹⁶.

7. CONCLUSIONI

La salvaguardia della sicurezza delle operazioni sia in volo sia a terra è essenziale ai fini della prosperità dell'aviazione commerciale. Nel 2025 la Commissione europea, in collaborazione con gli Stati membri, ha avviato azioni significative per provvedere affinché la legislazione di attuazione vigente nel settore della sicurezza aerea fosse adattata all'evoluzione del contesto delle minacce e dei rischi. Sono state adottate misure per rafforzare la catena di approvvigionamento del trasporto aereo di merci e sono state presentate proposte per istituire un sistema dell'UE per la segnalazione degli

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

¹⁵ Dal 1° gennaio al 30 novembre 2025 (data di conclusione) il progetto CASE II ha realizzato 56 attività (tra cui 34 attività di formazione bilaterali, otto attività di tutoraggio, sei attività multilaterali, cinque seminari regionali, due seminari interregionali e un webinar) a beneficio di 950 partecipanti, dimostrando un tasso di attuazione elevato fino alla fine del progetto. Dall'avvio del progetto sono state realizzate in totale 264 attività nei paesi interessati e a distanza, a beneficio di 89 Stati partner e degli Stati membri ECAC/UE. Ulteriori informazioni su CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

¹⁶ La metodologia utilizzata per selezionare gli Stati partner si basa su criteri cumulativi e presenta opportunità di miglioramento per far sì che siano presi in considerazione fattori rilevanti, quali il livello di minaccia, il livello delle misure di sicurezza in ciascuno Stato partner e l'esistenza di voli diretti da tali Stati partner verso uno Stato membro dell'UE. La linea d'azione descritta è stata integrata da un coordinamento regolare con gli Stati membri o altre agenzie esecutive per evitare la duplicazione delle iniziative di sviluppo delle capacità e aumentare le sinergie.

eventi relativi alla sicurezza aerea e la condivisione tempestiva di informazioni in materia di sicurezza al fine di attenuare le minacce emergenti.

Nel 2025 sono inoltre proseguiti i lavori su una nuova base di riferimento per la sicurezza aerea che sfrutterebbe appieno il potenziale tecnologico presente e futuro in modo da conseguire il massimo livello di sicurezza, migliorando nel contempo, nella misura più ampia possibile, l'esperienza dei passeggeri.