DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

dell'11 marzo 2014

che stabilisce gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo e le soglie di allarme per il secondo periodo di riferimento 2015-2019

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2014/132/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») ([1]), in particolare l'articolo 11, paragrafo 3, lettera a),

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 549/2004 stabilisce che venga istituito un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete. In particolare, esso prevede che la Commissione adotti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nei settori essenziali di prestazione, ovvero la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia economica. Il regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione ha stabilito ulteriori norme riguardanti questi obiettivi ([2]).

(2) Occorre a questo punto definire gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento, che copre gli esercizi dal 2015 al 2019 compreso.

(3) Il 29 luglio 2010 la Commissione ha nominato un organo di valutazione delle prestazioni, a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004 e dell'articolo 3 del regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione ([3]), con il compito di assisterla nell'attuazione del sistema di prestazioni, in particolare nella definizione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

(4) Per facilitare l'adozione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento, l'organo di valutazione delle prestazioni, con l'ausilio della Commissione, ha consultato tutte le parti interessate elencate all'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004 in merito all'approccio da utilizzare per fissare gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, le procedure con cui stabilirli e le forcelle di valori indicativi in cui essi dovrebbero collocarsi. La consultazione delle parti interessate si è svolta dal 25 gennaio 2013 al 3 luglio 2013. È stato coinvolto il comitato di dialogo settoriale istituito con la decisione 98/500/CE della Commissione ([4]) e tutti gli organismi di rappresentanza del personale del settore dell'aviazione civile hanno avuto l'opportunità di esprimere le proprie osservazioni.

(5) Tenendo conto delle consultazioni con le parti interessate, l'organo di valutazione delle prestazioni ha proposto gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione in una relazione presentata alla Commissione il 27 settembre 2013, che indica i presupposti e le motivazioni alla base degli obiettivi proposti e la composizione dei gruppi di fornitori di servizi di navigazione aerea o dei blocchi funzionali di spazio aereo aventi caratteristiche economiche e operative simili.

(6) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione stabiliti nella presente decisione sono conformi al regolamento (CE) n. 549/2004 e al regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 e sono stati elaborati con l'assistenza dell'organo di valutazione delle prestazioni. Si è tenuto conto delle consultazioni con le parti interessate e dei contributi inviati dal gestore della rete istituito dall'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]) e dall'articolo 3 del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione ([6]), dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) e dalle autorità nazionali di vigilanza. Gli obiettivi si basano sulle informazioni a disposizione della Commissione e dell'organo di valutazione delle prestazioni al 17 dicembre 2013.

(7) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea si basano sui dati degli Stati membri, della Norvegia e della Svizzera.

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.
([2]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete (GU L 128 del 9.5.2013, pag. 1).
([3]) Regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, del 29 luglio 2010, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete (GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1).
([4]) Decisione della Commissione 98/500/CE, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27).
([5]) Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20).
([6]) Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) (GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1).

(8) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea per il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza stabiliti nella presente decisione sono stati elaborati in collaborazione con l'AESA. Nell'adottare metodi accettabili di conformità e materiale di riferimento a norma del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, l'AESA è tenuta a precisare le definizioni delle categorie dello strumento di analisi dei rischi (RAT) per garantire un'applicazione armonizzata degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza, in particolare per quanto riguarda la definizione della categoria C (capacità di fornire servizi ATM in buone condizioni di sicurezza ma in modo degradato). L'AESA è stata consultata anche in merito agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per gli altri settori essenziali di prestazione al fine di garantire la coerenza con gli obiettivi di sicurezza imperativi.

(9) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente devono essere fissati in base ai livelli di prestazione conseguiti nel 2012, calcolati dall'organo di valutazione delle prestazioni, vale a dire il 3,17 % per l'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva e del 5,15 % per l'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria dell'ultimo piano di volo depositato.

(10) Per ogni anno del periodo di riferimento, l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espresso come i minuti di ritardo ATFM medio di rotta per volo, deve rispettare l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per il 2014, tenendo conto delle previsioni di traffico per il secondo periodo di riferimento.

(11) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea per il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica per ogni anno del periodo di riferimento dovrebbero essere espressi in termini reali che utilizzano i valori del 2009 (EUR_{2009}) per consentire, tra l'altro, i confronti con il livello di prestazione raggiunto nel periodo di riferimento precedente.

(12) Il previsto miglioramento dell'efficienza economica per il secondo periodo di riferimento dovrebbe essere misurato in relazione ai costi determinati per il 2014 pari a 6,242 milioni di EUR [1] in EUR_{2009}. Sulla base delle più recenti previsioni di traffico per il 2014 [2], il valore di riferimento per il costo unitario determinato deve essere 58,09 EUR in EUR_{2009}. Pertanto, l'obiettivo di efficienza economica dovrebbe portare a una riduzione dei costi unitari determinati pari al 3,3 % annuo nel corso del secondo periodo di riferimento. Il valore di riferimento di 58,09 EUR in EUR_{2009} è superiore all'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione di 53,92 EUR in EUR_{2009} fissato per il 2014, dato che il volume di traffico previsto per il 2014 è inferiore a quanto originariamente ipotizzato nella decisione 2011/121/UE della Commissione [3].

(13) Le ipotesi di traffico per il secondo periodo di riferimento sono riprese dallo scenario inferiore delle previsioni più recenti di Statfor, pubblicate il 30 settembre 2013, che prevede un aumento annuo medio del traffico pari all'1,2 %. La lunga durata del periodo di previsione (fino alla fine del 2019) comporta tuttavia un certo grado di incertezza. Pertanto, nel contesto della relazione della Commissione al comitato per il cielo unico di cui all'articolo 18, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, entro il 2016 la Commissione dovrà riesaminare le ipotesi di traffico alla luce delle più recenti previsioni Statfor disponibili. In base alla revisione la Commissione può, se del caso, decidere di rivedere gli obiettivi prestazionali a livello di Unione per gli esercizi dal 2017 al 2019 a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, lettera a), del regolamento in questione.

(14) I costi determinati di riferimento per il secondo periodo di riferimento dovrebbero ridursi in media del 2,1 % annuo.

(15) Oltre agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, è necessario stabilire soglie di allarme oltre le quali possono essere attivati i meccanismi di allarme previsti dal regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.

(16) In base al regolamento (UE) n. 390/2013, gli obiettivi locali non devono necessariamente corrispondere agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, ma dovrebbero essere coerenti con questi ultimi e contribuirvi adeguatamente. Il piano di prestazioni, che conformemente al regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 deve essere elaborato a livello di blocco funzionale di spazio aereo, dovrebbe riflettere tale coerenza e il suo adeguato contributo.

(17) La presente decisione dovrebbe entrare in vigore il giorno della sua pubblicazione, al fine di agevolare l'elaborazione dei piani di prestazione in conformità al capo II del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.

[1] Compreso il costo per la Croazia, che non ha partecipato al sistema di prestazioni nel primo periodo di riferimento, e gli adeguamenti per tutti gli Stati membri per tenere conto della deduzione anticipata per i voli VFR esentati.

[2] 107 439 000 unità di servizio di rotta (fonte: Statfor, previsioni di scenario inferiore, settembre 2013)

[3] Decisione 2011/121/UE della Commissione, del 21 febbraio 2011, recante fissazione degli obiettivi prestazionali e delle soglie di allarme a livello dell'Unione europea per la fornitura di servizi di navigazione aerea per il periodo 2012-2014 (GU L 48 del 23.2.2011, pag. 16).

(18) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato per il cielo unico,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza

1. Per il secondo periodo di riferimento, gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza sono quelli stabiliti ai paragrafi 2 e 3.

2. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'efficacia della gestione della sicurezza di cui al punto 1.1, lettera a), della sezione 1 dell'allegato I del regolamento (UE) n. 390/2013, sono i seguenti:

a) entro il 31 dicembre 2019, le autorità nazionali di vigilanza raggiungono almeno il livello C [1] per tutti gli obiettivi di gestione («politica e obiettivi di sicurezza», «gestione dei rischi per la sicurezza», «garanzia di sicurezza», «promozione della sicurezza» e «cultura della sicurezza»);

b) entro il 31 dicembre 2019, i fornitori di servizi di navigazione aerea raggiungono almeno di livello D per gli obiettivi di gestione «politica e obiettivi di sicurezza», «gestione dei rischi per la sicurezza», «garanzia di sicurezza» e «promozione della sicurezza» e almeno il livello C per l'obiettivo di gestione «cultura della sicurezza».

3. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'applicazione della classificazione del livello di gravità di cui al punto 1.1, lettera b), della sezione 1 dell'allegato I del regolamento (UE) n. 390/2013, sono i seguenti:

a) entro il 31 dicembre 2017, e successivamente ogni anno fino alla fine del secondo periodo di riferimento, gli Stati membri, attraverso le autorità nazionali di vigilanza, garantiscono la raccolta e la notifica all'AESA della classificazione del livello di gravità complessiva, per «ATM Overall», basata sulla metodologia che utilizza lo strumento di analisi dei rischi (RAT) per almeno l'80 % dei casi di violazione dei minimi di separazione e delle invasioni di pista segnalati ogni anno per la categoria A (inconvenienti gravi), B (inconvenienti importanti) e C (inconvenienti significativi) [2];

b) entro il 31 dicembre 2017 e il 31 dicembre 2019, gli Stati membri, attraverso le autorità nazionali di vigilanza, garantiscono la raccolta e la notifica all'AESA della classificazione del livello di gravità complessiva per «ATM Overall», basata sulla metodologia che utilizza lo strumento di analisi dei rischi (RAT), per almeno l'80 % e il 100 % rispettivamente dei casi specifici connessi all'ATM segnalati annualmente per la categoria AA (totale incapacità di fornire servizi di ATM), A (grave incapacità di fornire servizi di ATM), B (parziale incapacità di fornire servizi di ATM) e C (capacità di fornire servizi ATM in buone condizioni di sicurezza ma in modo degradato);

c) entro il 31 dicembre 2017 e il 31 dicembre 2019, i fornitori di servizi di navigazione aerea comunicano alle autorità nazionali di vigilanza la classificazione del livello di gravità complessiva per «ATM Ground», utilizzando la metodologia dello strumento di analisi dei rischi (RAT) per almeno l'80 % e il 100 % rispettivamente delle violazioni dei minimi di separazione e delle invasioni di pista segnalate annualmente per la categoria A (inconvenienti gravi), B (inconvenienti importanti) e C (inconvenienti significativi);

d) entro il 31 dicembre 2017 e il 31 dicembre 2019, i fornitori di servizi di navigazione aerea comunicano alle autorità nazionali di vigilanza la classificazione del livello di gravità complessiva per «ATM Ground», utilizzando la metodologia dello strumento di analisi dei rischi (RAT) per almeno l'80 % e il 100 % rispettivamente degli eventi specifici connessi all'ATM segnalati annualmente per la categoria AA (totale incapacità di fornire servizi di ATM), A (grave incapacità di fornire servizi di ATM), B (parziale incapacità di fornire servizi di ATM) e C (capacità di fornire servizi ATM in buone condizioni di sicurezza ma in modo degradato).

Articolo 2

Obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente

Per il secondo periodo di riferimento, gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente sono i seguenti:

1) un'efficienza media di volo orizzontale di rotta di almeno il 2,6 % nel 2019 per la traiettoria effettiva, come definita al punto 2.1, lettera a), della sezione 1 dell'allegato I del regolamento (UE) n. 390/2013;

2) un'efficienza media di volo orizzontale di rotta di almeno il 4,1 % nel 2019 della traiettoria dell'ultimo piano di volo depositato, come definita al punto 2.1, lettera b), della sezione 1 dell'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.

Articolo 3

Obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la capacità

Per il secondo periodo di riferimento, gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea per il settore essenziale di prestazione concernente la capacità sono espressi come i minuti di ritardo ATFM medio di rotta per volo, come stabilito al punto 3.1 della sezione 1 dell'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, non superiore a 0,5 minuti per volo, da conseguire per ciascun esercizio.

[1] I livelli C e D sono definiti nei metodi accettabili di conformità e materiale di riferimento dell'AESA per l'attuazione e la misurazione degli indicatori essenziali di prestazione in materia di sicurezza di cui all'articolo 7 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.

[2] Le categorie AA, A, B, C, D ed E sono definite nei mezzi accettabili di conformità e materiale di orientamento dell'AESA per l'attuazione e la misurazione degli indicatori di prestazione essenziali in materia di sicurezza, di cui all'articolo 7 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.

Articolo 4

Obiettivo prestazionale dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica

Per il secondo periodo di riferimento, gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea per il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica sono espressi nel costo unitario medio determinato a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta, definito al punto 4.1, lettera a), della sezione 1 dell'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, espresso in termini reali EUR_{2009}, pari a 56,64 EUR per il 2015, 54,95 EUR per il 2016, 52,98 EUR per il 2017, 51,00 EUR per il 2018 e 49,10 EUR per il 2019.

Articolo 5

Ipotesi

La presente decisione si basa sulle previsioni di cui all'allegato.

Articolo 6

Soglie di allarme

1. Nel caso in cui in un determinato esercizio il traffico effettivo registrato dall'organo di valutazione delle prestazioni si discosti di almeno il 10 % dalle ipotesi di traffico figuranti nell'allegato, può essere attivato il meccanismo di allarme a livello dell'Unione di cui all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.

2. Nel caso in cui il traffico effettivo registrato dall'organo di valutazione delle prestazioni si discosti dalle previsioni di traffico stabilite nel rispettivo piano di prestazioni di cui al capo III del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 di almeno il 10 % in un determinato esercizio, può essere attivato il meccanismo di allarme locale di cui all'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.

Articolo 7

Entrata in vigore

La presente decisione entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, l'11 marzo 2014

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

ALLEGATO

1. Ipotesi di traffico a livello dell'Unione europea, espresse in unità di servizio di rotta

Unità di servizio di rotta				
2015	2016	2017	2018	2019
108 541 000	110 196 000	111 436 000	112 884 000	114 305 000

2. Costo determinato di riferimento per servizi di navigazione aerea di rotta previsti a livello dell'Unione

Costo determinato (EUR_{2009})				
2015	2016	2017	2018	2019
6 147 905 000	6 055 686 000	5 904 294 000	5 756 687 000	5 612 769 000