DECISIONE (UR) 2022/774 DELLA COMMISSIONE

del 13 aprile 2022

relativa alla coerenza degli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Austria a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento

[notificata con il numero C(2022) 2297]

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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 (il «regolamento quadro») ([1]), in particolare l'articolo 11, paragrafo 3, lettera c), primo comma,

visto il regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione, dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo ([2]), in particolare l'articolo 14, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

CONSIDERAZIONI GENERALI

(1) A norma dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004 è istituito un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete. Inoltre, a norma dell'articolo 10 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, gli Stati membri devono stabilire, a livello nazionale o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo («FAB»), obiettivi prestazionali vincolanti per ciascun periodo di riferimento del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete. Tali obiettivi prestazionali devono essere coerenti con gli obiettivi a livello dell'Unione adottati dalla Commissione per il periodo di riferimento interessato. Alla Commissione spetta il compito di valutare se gli obiettivi prestazionali proposti, contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni elaborati dagli Stati membri, siano coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, utilizzando i criteri di valutazione di cui all'allegato IV del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(2) L'insorgere della pandemia di COVID-19 ha avuto, dal primo trimestre dell'anno civile 2020, un impatto significativo sul settore del trasporto aereo e ha notevolmente ridotto i volumi di traffico aereo rispetto ai livelli precedenti la pandemia, a causa delle misure di contenimento della stessa adottate dagli Stati membri e dai paesi terzi.

(3) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento («RP3») erano stati originariamente stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903 della Commissione ([3]). Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per l'RP3 successivamente presentati dagli Stati membri erano quindi stati definiti prima dell'insorgere della pandemia di COVID-19 e non hanno potuto tenere conto del conseguente notevole cambiamento delle circostanze per il trasporto aereo.

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

([2]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione, dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013 (GU L 56 del 25.2.2019, pag. 1).

([3]) Decisione di esecuzione (UE) 2019/903 della Commissione, del 29 maggio 2019, relativa alla definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il terzo periodo di riferimento compreso tra il 1º gennaio 2020 e il 31 dicembre 2024 (GU L 144 del 3.6.2019, pag. 49).

(4) Per far fronte all'impatto della pandemia di COVID-19 sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea, nel regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627 della Commissione ([4]) sono state stabilite misure eccezionali per l'RP3, che derogano alle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. A norma dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627, il 2 giugno 2021 la Commissione ha adottato la decisione di esecuzione (UE) 2021/891 ([5]) che stabilisce obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3.

(5) La Commissione osserva che le previsioni di base di traffico dell'ottobre 2021 del servizio di previsioni e statistiche di Eurocontrol («STATFOR») prevedono che il traffico aereo a livello dell'Unione raggiungerà i livelli precedenti la pandemia nel corso del 2023 e supererà tali livelli nel 2024. Tuttavia il livello di incertezza riguardo allo sviluppo del traffico rimane particolarmente elevato a causa dei rischi connessi all'evoluzione della situazione epidemiologica legata alla COVID-19. La Commissione osserva inoltre che la ripresa del traffico sarà probabilmente disomogenea tra gli Stati membri.

(6) Tutti gli Stati membri hanno elaborato e adottato progetti di piani di miglioramento delle prestazioni contenenti obiettivi prestazionali locali rivisti per l'RP3, che sono stati presentati alla Commissione per valutazione entro il 1º ottobre 2021. In seguito alla verifica della completezza di tali progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, la Commissione ha chiesto agli Stati membri di presentare i progetti aggiornati di piani di miglioramento delle prestazioni entro il 17 novembre 2021. La valutazione della Commissione presentata nella presente decisione si basa sul progetto aggiornato di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Austria.

(7) L'organo di valutazione delle prestazioni, che assiste la Commissione nell'attuazione del sistema di prestazioni a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004, ha presentato alla Commissione una relazione contenente il suo parere sulla valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per l'RP3.

(8) Conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi prestazionali locali proposti dall'Austria sulla base dei criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1, del medesimo regolamento di esecuzione e tenendo conto delle circostanze locali. In relazione a ciascun settore essenziale di prestazione e ai relativi obiettivi prestazionali, la Commissione ha integrato la valutazione con la revisione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni concernente gli elementi di cui all'allegato IV, punto 2, del medesimo regolamento di esecuzione.

VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

Valutazione dei progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza

(9) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza, la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi presentati dall'Austria in merito all'efficienza della gestione della sicurezza dei fornitori di servizi di navigazione aerea in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tale valutazione è stata condotta tenendo conto delle circostanze locali ed è stata integrata con la revisione delle misure previste per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza in relazione agli elementi di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(10) I progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza proposti dall'Austria in relazione all'efficienza della gestione della sicurezza, suddivisi per obiettivo di gestione della sicurezza ed espressi come livello di attuazione, sono i seguenti:

([4]) Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627 della Commissione, del 3 novembre 2020, relativo a misure eccezionali per il terzo periodo di riferimento (2020-2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo dovute alla pandemia di COVID-19 (GU L 366 del 4.11.2020, pag. 7).

([5]) Decisione di esecuzione (UE) 2021/891 della Commissione, del 2 giugno 2021, relativa alla definizione di obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il terzo periodo di riferimento (2020-2024) e che abroga la decisione di esecuzione (UE) 2019/903 (GU L 195 del 3.6.2021, pag. 3).

Austria	**Obiettivi relativi all'efficienza della gestione della sicurezza, espressi come livello di attuazione, dal livello A al livello D dell'AESA**				
Fornitore di servizi di navigazione aerea interessato	**Obiettivo di gestione della sicurezza**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Austro Control	Politica e obiettivi di sicurezza	B	B	B	**C**
	Gestione dei rischi per la sicurezza	C	C	C	**D**
	Garanzia della sicurezza	B	B	B	**C**
	Promozione della sicurezza	B	B	B	**C**
	Cultura della sicurezza	B	B	B	**C**

(11) La Commissione ha constatato che i progetti di obiettivi di sicurezza proposti dall'Austria per il fornitore di servizi di navigazione aerea (Austro Control) equivalgono agli obiettivi di sicurezza a livello dell'Unione per l'anno civile 2024.

(12) La Commissione osserva che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Austria stabilisce misure per Austro Control finalizzate al conseguimento degli obiettivi locali di sicurezza, come investimenti in risorse nel settore della «gestione dei rischi per la sicurezza», il rafforzamento della cooperazione transfrontaliera in materia di sicurezza mediante indagini, nonché la formazione e la sensibilizzazione nel settore della «cultura della sicurezza».

(13) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando 11 e 12, e tenendo conto del fatto che gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione concernenti la sicurezza stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891 devono essere conseguiti entro l'ultimo anno dell'RP3, ossia il 2024, i progetti di obiettivi inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Austria dovrebbero essere valutati come coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza.

Valutazione dei progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente

(14) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, la coerenza degli obiettivi presentati dall'Austria per quanto attiene all'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva è stata valutata in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza gli obiettivi proposti contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Austria sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento per l'efficienza di volo orizzontale di rotta stabiliti nel piano di miglioramento della rete delle rotte europee («ERNIP») disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3, ossia il 2 giugno 2021. Tale valutazione è stata condotta tenendo conto delle circostanze locali ed è stata integrata con la revisione delle misure previste per il conseguimento degli obiettivi ambientali di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(15) Per quanto riguarda l'anno civile 2020, l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'RP3 nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, inizialmente stabilito nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903, non è stato rivisto nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891, in considerazione del fatto che il periodo per l'applicazione di tale obiettivo era scaduto e che la sua attuazione era quindi divenuta definitiva, non lasciando alcuna possibilità di adeguamento retroattivo. Di conseguenza gli Stati membri non erano tenuti a rivedere, nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati entro il 1º ottobre 2021, i loro obiettivi prestazionali locali per l'anno civile 2020 nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente. Pertanto la coerenza degli obiettivi prestazionali locali in materia di ambiente con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dovrebbe essere valutata per gli anni civili 2021, 2022, 2023 e 2024.

(16) I progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente proposti dall'Austria e i corrispondenti valori di riferimento nazionali per l'RP3 dell'ERNIP, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva, sono i seguenti:

	2021	2022	2023	2024
Progetti di obiettivi ambientali di rotta dell'Austria, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**
Valori di riferimento per l'Austria	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

(17) La Commissione osserva che i progetti di obiettivi ambientali proposti dall'Austria sono pari ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per ogni anno civile dal 2021 al 2024.

(18) Per quanto riguarda l'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni l'Austria ha presentato misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali locali che comprendono la sua partecipazione all'iniziativa SECSI FRA (*South East Common Sky Initiative Free Route Airspace*), attività di collaborazione transfrontaliera nonché l'attuazione di sistemi di supporto alla gestione dello spazio aereo locale e subregionale per migliorare il coordinamento civile/militare.

(19) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando 17 e 18, i progetti di obiettivi inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Austria dovrebbero essere valutati come coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente.

Valutazione dei progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità

(20) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, la coerenza degli obiettivi presentati dall'Austria per quanto attiene al ritardo medio nella gestione dei flussi di traffico aereo («ATFM») di rotta per volo è stata valutata in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza gli obiettivi proposti contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Austria sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3, ossia il 2 giugno 2021. Tale valutazione è stata condotta tenendo conto delle circostanze locali ed è stata integrata con la revisione delle misure previste per il conseguimento degli obiettivi di capacità di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(21) Per quanto riguarda l'anno civile 2020, l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'RP3 nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, inizialmente stabilito nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903, non è stato rivisto nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891, in considerazione del fatto che il periodo per l'applicazione di tale obiettivo era scaduto e che la sua attuazione era quindi divenuta definitiva, non lasciando alcuna possibilità di adeguamento retroattivo. Di conseguenza gli Stati membri non erano tenuti a rivedere, nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati entro il 1º ottobre 2021, i loro obiettivi prestazionali locali per l'anno civile 2020 nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità. Pertanto la coerenza degli obiettivi prestazionali locali in materia di capacità con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dovrebbe essere valutata per gli anni civili 2021, 2022, 2023 e 2024.

(22) I progetti di obiettivi di capacità di rotta proposti dall'Austria per l'RP3, espressi in minuti di ritardo ATMF per volo, nonché i corrispondenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete, sono i seguenti:

	2021	2022	2023	2024
Progetti di obiettivi di capacità di rotta dell'Austria, in minuti di ritardo ATFM per volo	**0,10**	**0,17**	**0,17**	**0,16**
Valori di riferimento per l'Austria	0,10	0,17	0,17	0,16

(23) La Commissione osserva che i progetti di obiettivi di capacità proposti dall'Austria sono pari ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per ogni anno civile dal 2021 al 2024.

(24) Per quanto riguarda l'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni l'Austria ha presentato una serie di misure per il conseguimento degli obiettivi locali di capacità di rotta. Tali misure comprendono l'assunzione e la formazione continue dei controllori del traffico aereo, sistemi di turnazione flessibili e centralizzati, il miglioramento costante delle attività ATFM e la collaborazione transfrontaliera con i paesi vicini.

(25) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando 23 e 24, i progetti di obiettivi inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Austria dovrebbero essere valutati come coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità.

Revisione dei progetti di obiettivi di capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali

(26) Per quanto riguarda gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, come stabilito all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento, la Commissione ha integrato la sua valutazione dei progetti di obiettivi di capacità di rotta con la revisione dei progetti di obiettivi di capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tali progetti di obiettivi sono risultati fonte di preoccupazione per quanto riguarda l'Austria.

(27) In primo luogo, la Commissione ha constatato che gli obiettivi proposti nell'RP3 per il ritardo ATFM medio all'arrivo, pari rispettivamente a 0,87 minuti, 0,84 minuti e 0,82 minuti per volo per gli anni civili 2022, 2023 e 2024, sono più elevati rispetto alle prestazioni concernenti il ritardo ATFM registrate nel corso del secondo periodo di riferimento («RP2»), che variano da 0,49 a 0,81 minuti per volo.

(28) In secondo luogo, confrontando a livello aeroportuale i progetti di obiettivi nazionali sul ritardo ATFM medio all'arrivo con le prestazioni di aeroporti simili durante l'RP2, la Commissione ha osservato che gli aeroporti di Vienna, Innsbruck e Salisburgo dovrebbero registrare, secondo le previsioni, ritardi ATFM superiori a quelli previsti per aeroporti simili.

(29) La Commissione ritiene pertanto che, in relazione all'adozione del suo piano di miglioramento delle prestazioni definitivo conformemente all'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, l'Austria dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di capacità presso i terminali per l'RP3 alla luce delle osservazioni di cui ai considerando 27 e 28, o dovrebbe rivedere al ribasso tali obiettivi.

Valutazione dei progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica

(30) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, la coerenza degli obiettivi presentati dall'Austria per quanto attiene al costo unitario determinato («DUC») per i servizi di navigazione aerea di rotta è stata valutata in base ai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tali criteri consistono nella tendenza del DUC nel corso dell'RP3, nella tendenza a lungo termine del DUC nel corso dell'RP2 e dell'RP3 (2015-2024) e nel valore di riferimento per il DUC a livello di zona tariffaria confrontato al valore medio nelle zone tariffarie in cui i fornitori di servizi di navigazione aerea hanno un contesto economico e operativo simile.

(31) La valutazione degli obiettivi di efficienza economica di rotta è stata condotta tenendo conto delle circostanze locali. Essa è stata integrata con la revisione dei fattori e dei parametri essenziali alla base di tali obiettivi, come specificato nell'allegato IV, punto 2.1, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(32) I progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dall'Austria per l'RP3 sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta dell'Austria	Valore di riferimento 2014	Valore di riferimento 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017)	**69,54 EUR**	**63,19 EUR**	**109,28 EUR**	**62,09 EUR**	**54,65 EUR**	**50,07 EUR**

(33) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza del DUC di rotta dell'Austria a livello di zona tariffaria, pari a – 5,7 % nell'RP3, è migliore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a + 1,0 % nello stesso periodo.

(34) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza a lungo termine del DUC di rotta dell'Austria a livello di zona tariffaria nell'RP2 e nell'RP3, pari a – 3,6 %, è migliore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a – 1,3 % nello stesso periodo.

(35) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento dell'Austria per il DUC, pari a 63,19 EUR in termini reali ai prezzi del 2017 («EUR2017»), è inferiore del 21,3 % al valore di riferimento medio, pari a 80,26 EUR in EUR2017, del gruppo di riferimento pertinente. La Commissione rileva che il costo unitario determinato di rotta dell'Austria rimane significativamente al di sotto della media del gruppo di riferimento durante tutto l'RP3, con una differenza del – 42,6 % osservata per il 2024.

(36) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 33 a 35, i progetti di obiettivi inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Austria dovrebbero essere valutati come coerenti rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica.

Revisione dei progetti di obiettivi di efficienza economica per i servizi di navigazione aerea presso i terminali

(37) Per quanto riguarda gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, come stabilito all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento, la Commissione ha integrato la sua valutazione dei progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta con la revisione dei progetti di obiettivi di efficienza economica per i servizi di navigazione aerea presso i terminali conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tali progetti di obiettivi sono risultati fonte di preoccupazione per quanto riguarda l'Austria.

(38) Confrontando il DUC presso i terminali con le prestazioni di aeroporti simili per l'RP3, la Commissione osserva che il DUC per Vienna, l'aeroporto principale, è stimato significativamente al di sopra del DUC medio degli aeroporti interessati.

(39) La Commissione ritiene pertanto, in relazione all'adozione del suo piano di miglioramento delle prestazioni definitivo conformemente all'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che l'Austria dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di efficienza economica presso i terminali per l'RP3 alla luce delle osservazioni di cui al considerando 38, o dovrebbe rivedere al ribasso tali obiettivi.

Revisione dei sistemi di incentivi di cui all'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che integra la valutazione, da parte della Commissione, dei progetti di obiettivi di capacità

(40) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, in relazione ai progetti di obiettivi di capacità la Commissione ha integrato la sua valutazione con una revisione dei progetti di sistemi di incentivi di cui all'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. A tale riguardo la Commissione ha esaminato se i progetti di sistemi di incentivi soddisfino i requisiti sostanziali di cui all'articolo 11, paragrafi 1 e 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. I progetti di sistemi di incentivi contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Austria sono risultati fonte di preoccupazione.

(41) La Commissione osserva che il sistema di incentivi per la capacità di rotta e il sistema di incentivi per la capacità presso i terminali, proposti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Austria, prevedono entrambi uno svantaggio finanziario massimo pari allo 0,50 % dei costi determinati e un vantaggio finanziario massimo pari allo 0,50 % dei costi determinati.

(42) In relazione a tali sistemi di incentivi, in base al parere espresso dagli esperti dell'organo di valutazione delle prestazioni, la Commissione nutre forti dubbi sul fatto che gli svantaggi finanziari massimi proposti, pari allo 0,50 % dei costi determinati, avrebbe un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(43) Pertanto, in relazione all'adozione del suo piano di miglioramento delle prestazioni definitivo conformemente all'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, l'Austria dovrebbe rivedere i suoi sistemi di incentivi per conseguire gli obiettivi di capacità di rotta e presso i terminali, in modo che gli svantaggi finanziari massimi derivanti da tali sistemi di incentivi siano fissati a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come esplicitamente richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che secondo il parere della Commissione dovrebbe portare a uno svantaggio finanziario massimo pari o superiore all'1 % dei costi determinati.

CONCLUSIONI

(44) Sulla base della valutazione di cui ai considerando da 10 a 43, la Commissione ha constatato che gli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Austria sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

(45) La Commissione osserva che alcuni Stati membri hanno manifestato l'intenzione di includere nelle loro basi di calcolo per l'RP3 voci di costo relative al rilevamento dei droni negli aeroporti. Sulla base degli elementi contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, non è stato possibile stabilire con precisione in che misura gli Stati membri abbiano incluso tali costi determinati nelle loro basi di calcolo per l'RP3 e, laddove tali costi sono stati inclusi, in quale misura siano sostenuti in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea e possano quindi essere considerati ammissibili nell'ambito del sistema di prestazioni e di tariffazione. I servizi della Commissione hanno inviato una richiesta di informazioni ad hoc a tutti gli Stati membri al fine di raccogliere informazioni pertinenti ed esamineranno ulteriormente i costi di rilevamento dei droni negli aeroporti dichiarati nel contesto della verifica della conformità del tasso unitario. La presente decisione lascia impregiudicate le constatazioni e le conclusioni della Commissione sul tema dei costi di rilevamento dei droni.

(46) In risposta all'aggressione militare della Russia nei confronti dell'Ucraina, iniziata il 24 febbraio 2022, l'Unione ha adottato misure restrittive che vietano ai vettori aerei russi, a qualsiasi aeromobile immatricolato in Russia e a qualsiasi aeromobile non immatricolato in Russia ma posseduto, noleggiato o altrimenti controllato da persona fisica o giuridica, entità o organismo russi, di atterrare nel territorio dell'Unione, decollare dal territorio dell'Unione o sorvolare il territorio dell'Unione. Tali misure stanno determinando una riduzione del traffico aereo nello spazio aereo sovrastante il territorio dell'Unione. L'impatto a livello dell'Unione non dovrebbe tuttavia essere paragonabile alla riduzione del traffico aereo derivante dall'insorgere della pandemia di COVID-19 nel marzo 2020. È pertanto opportuno mantenere le misure e i processi esistenti per l'attuazione del sistema di prestazioni e di tariffazione nell'RP3,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Austria, a norma del Regolamento (CE) n. 549/2004, ed elencati nell'allegato della presente decisione, sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891.

Articolo 2

La Repubblica d'Austria è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 aprile 2022

Per la Commissione
Adina VĂLEAN
Membro della Commissione

ALLEGATO

Obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Austria a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 risultati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA SICUREZZA

Efficienza della gestione della sicurezza

Austria	**Obiettivi relativi all'efficienza della gestione della sicurezza, espressi come livello di attuazione, dal livello A al livello D dell'AESA**				
Fornitore di servizi di navigazione aerea interessato	**Obiettivo di gestione della sicurezza**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Austro Control	Politica e obiettivi di sicurezza	B	B	B	**C**
	Gestione dei rischi per la sicurezza	C	C	C	**D**
	Garanzia della sicurezza	B	B	B	**C**
	Promozione della sicurezza	B	B	B	**C**
	Cultura della sicurezza	B	B	B	**C**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'AMBIENTE

Efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Progetti di obiettivi ambientali di rotta dell'Austria, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**	**1,96 %**
Valori di riferimento per l'Austria	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Ritardo medio ATFM di rotta in minuti per volo

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Progetti di obiettivi di capacità di rotta dell'Austria, in minuti di ritardo ATFM per volo	**0,10**	**0,17**	**0,17**	**0,16**
Valori di riferimento per l'Austria	0,10	0,17	0,17	0,16

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

Zona tariffaria di rotta dell'Austria	Valore di riferimento 2014	Valore di riferimento 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017)	**69,54 EUR**	**63,19 EUR**	**109,28 EUR**	**62,09 EUR**	**54,65 EUR**	**50,07 EUR**