DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2025/1040 DELLA COMMISSIONE

del 16 maggio 2025

relativa all'incoerenza di taluni obiettivi prestazionali inclusi nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo, presentati da Belgio, Danimarca, Germania, Estonia, Irlanda, Grecia, Francia, Lettonia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Slovacchia a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento del sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo

[notificata con il numero C(2025)2930]

(I testi in lingua danese, estone, francese, greca, inglese, irlandese, lettone, neerlandese, slovacca e tedesca sono i soli facenti fede)

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 c), secondo comma,

visto il regolamento (UE) 2024/2803 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativo all'attuazione del cielo unico europeo ([2]), in particolare l'articolo 58, paragrafo 3,

previa consultazione del comitato per il cielo unico,

considerando quanto segue:

1. CONTESTO

(1) A norma dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004, gli Stati membri devono elaborare piani, a livello nazionale o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo (*Functional Airspace Blocks*, «FAB»), comprendenti obiettivi prestazionali per ciascun periodo di riferimento del sistema di prestazioni e di tariffazione per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete. Tali piani devono includere obiettivi prestazionali locali coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il periodo di riferimento in questione.

(2) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento («RP4», 2025-2029) erano stati stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2024/1688 della Commissione ([3]).

(3) Tutti gli Stati membri hanno elaborato e adottato progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per l'RP4, che sono stati presentati alla Commissione per la valutazione entro il 1° ottobre 2024. 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 15 novembre 2024.

(4) La valutazione della Commissione presentata nella presente decisione è basata sui progetti aggiornati di piani di miglioramento delle prestazioni per l'RP4 presentati da Belgio, Danimarca, Estonia, Germania, Grecia, Francia, Irlanda, Lettonia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Slovacchia («progetti di piani di miglioramento delle prestazioni»).

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) GU L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Decisione di esecuzione (UE) 2024/1688 della Commissione, del 12 giugno 2024, relativa alla definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il quarto periodo di riferimento compreso tra il 1° gennaio 2025 e il 31 dicembre 2029 (GU L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) L'organo di valutazione delle prestazioni (*Performance Review Body*, «PRB»), che assiste la Commissione nell'attuazione del sistema di prestazioni, ha presentato alla Commissione una relazione contenente il suo parere sulla valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni.

(6) Conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione ([4]), quest'ultima ha valutato la coerenza degli obiettivi prestazionali locali inclusi nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni sulla base dei criteri di cui all'allegato IV, punto 1, del medesimo regolamento di esecuzione e tenendo conto delle circostanze locali, se del caso.

(7) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza, la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi presentati dagli Stati membri in questione relativi 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. Di conseguenza la Commissione ha esaminato gli obiettivi proposti, inclusi nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, per valutare se il livello di efficienza della gestione della sicurezza previsto fosse pari o superiore al livello degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

(8) Per quanto attiene al settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, la coerenza degli obiettivi presentati dagli Stati membri in questione per quanto riguarda l'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, inclusi nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, 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 (*European Route Network Improvement Plan*, «ERNIP») del 2 luglio 2024, elaborato conformemente all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione ([5]). Tale valutazione è stata effettuata tenendo conto delle circostanze locali.

(9) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, la coerenza degli obiettivi presentati dagli Stati membri in questione 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, inclusi nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete del 2 luglio 2024, redatto conformemente all'articolo 9 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione. Tale valutazione è stata effettuata tenendo conto delle circostanze locali.

(10) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, la coerenza degli obiettivi inclusi nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per quanto attiene al costo unitario determinato (*determined unit cost*, «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'RP4, nella tendenza a lungo termine del DUC nel corso del terzo periodo di riferimento (2020-2024, «RP3») e dell'RP4 (2020-2029) 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.

(11) Qualora gli obiettivi di efficienza economica di rotta siano risultati incoerenti con i criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha ulteriormente valutato, alla luce delle motivazioni e delle prove fornite nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, se una deviazione possa essere ritenuta necessaria e proporzionata in base all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([5]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione, del 24 gennaio 2019, che reca norme dettagliate per l'attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e abroga il regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione (GU L 28 del 31.1.2019, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(12) La Commissione ha integrato la propria valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni con una revisione degli elementi di cui all'allegato IV, punto 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Per quanto attiene all'allegato IV, punto 2.1, lettera d), punto vii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione fa notare di non aver condotto, nell'ambito di tale revisione, un'analisi dettagliata delle metodologie applicate dagli Stati membri per la ripartizione dei costi tra servizi di rotta e servizi presso i terminali nell'RP4. La Commissione non ha pertanto tratto conclusioni, in questa fase, in merito alla conformità di tali metodologie di ripartizione dei costi all'articolo 15, paragrafo 2, lettere e) ed f), del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([6]) e all'articolo 22, paragrafo 5, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

2. CONSTATAZIONI RELATIVE A BELGIO, FRANCIA, GERMANIA, LUSSEMBURGO E PAESI BASSI

(13) Belgio, Germania, Francia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Svizzera hanno elaborato e adottato congiuntamente un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello di blocco funzionale dello spazio aereo dell'Europa centrale (*Functional Airspace Block Europe Central*, «FABEC»).

(14) La presente decisione contiene la valutazione della Commissione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC per quanto riguarda Belgio, Germania, Francia, Lussemburgo e Paesi Bassi. In quanto paese terzo cui si applica il sistema di prestazioni e di tariffazione ai sensi dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto aereo ([7]), la Commissione ha notificato separatamente alla Svizzera le constatazioni emerse dalla valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC ([8]).

Valutazione degli obiettivi di efficienza economica ([9])

Zona tariffaria di rotta Belgio-Lussemburgo

(15) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti per la zona tariffaria di rotta Belgio-Lussemburgo per l'RP4 e i relativi valori di riferimento sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta Belgio-Lussemburgo	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 Belgio e Lussemburgo a livello di zona tariffaria, pari a – 0,1 % nell'RP4, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a - 1,2 % nello stesso periodo.

([6]) Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) GU L 114 del 30.4.2002, pag. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Decisione di esecuzione della Commissione C(2025) 2923, del 16 maggio 2025, relativa all'incoerenza di taluni obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per i blocchi funzionali di spazio aereo presentato dalla Svizzera a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento.

([9]) Gli obiettivi prestazionali di efficienza economica per la zona tariffaria di rotta della Francia, inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC, sono stati ritenuti dalla Commissione coerenti con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4. Le relative constatazioni non sono pertanto esposte nella presente decisione.

(17) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 Belgio e Lussemburgo a livello di zona tariffaria nell'RP3 e nell'RP4, pari a +1,1 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,0 % nello stesso periodo.

(18) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 di 104,26 EUR del DUC di Belgio e Lussemburgo, espresso in termini reali ai prezzi del 2022 («EUR2022»), è superiore del 10,8 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 94,13 EUR in EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente, di cui all'articolo 7, lettera e), della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(19) È necessario valutare se le deviazioni di cui ai considerando 16, 17 e 18 possano essere ritenute necessarie e proporzionate conformemente all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza la Commissione ha valutato se le deviazioni che si osservano rispetto alla tendenza del DUC a livello dell'Unione e alla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione di cui ai considerando 16 e 17 siano dovute esclusivamente ai costi determinati supplementari relativi alle misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità o ai costi di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 2, punto 18, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(20) Per quanto attiene al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC, Belgio e Lussemburgo fanno riferimento ai costi determinati supplementari sostenuti nel corso dell'RP4 dai fornitori di servizi di navigazione aerea (*Air Navigation Service Providers*, «ANSP»), ossia skeyes e il centro di controllo dello spazio aereo superiore di Maastricht (*Maastricht Upper Area Control Centre*, «MUAC»), in relazione alle misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi locali di capacità («misure concernenti la capacità»). Le misure concernenti la capacità presentate comprendono i seguenti elementi principali:

(a) la formazione e l'assunzione da parte di skeyes e del MUAC di nuovi controllori del traffico aereo (*Air Traffic Controller*, «ATCO»), principalmente per sostituire gli ATCO che dovrebbero andare in pensione durante l'RP4, ma anche per far fronte al previsto incremento del traffico e favorire l'ammodernamento dei sistemi;

(b) l'acquisizione e la diffusione da parte di skeyes di un nuovo sistema di gestione del traffico aereo («*Air Traffic Management*, ATM») nel 2028, che apporterà miglioramenti funzionali e tecnici significativi; il nuovo ATM sostituirà l'attuale sistema ATM di skeyes, in uso dal 2009;

(c) l'introduzione da parte di skeyes di un nuovo strumento di pianificazione che consentirà di organizzare in modo automatizzato i turni di lavoro degli ATCO, con conseguente ottimizzazione della gestione della forza lavoro e relativi vantaggi operativi;

(d) lo sviluppo e l'attuazione da parte del MUAC di nuovi strumenti e funzioni a sostegno delle operazioni;

(e) la realizzazione da parte del MUAC di miglioramenti strutturali nella progettazione e nell'uso dello spazio aereo;

(f) la costruzione da parte del MUAC di un nuovo edificio destinato a ospitare una nuova sala operativa (sala OPS) con uffici e strutture di supporto.

(21) Vista la valutazione effettuata dal PRB, i costi supplementari comunicati da Belgio e Lussemburgo per le misure concernenti la capacità di cui al considerando 20 sono notevolmente inferiori in termini monetari rispetto alle deviazioni osservate rispetto alle tendenze di efficienza economica a livello dell'Unione calcolate dal PRB. La Commissione osserva inoltre che alcune misure concernenti la capacità invocate da Belgio e Lussemburgo potrebbero essere considerate parte delle normali operazioni degli ANSP interessati o potrebbero non contribuire direttamente al potenziamento della capacità dello spazio aereo. Non è pertanto possibile stabilire, in assenza di ulteriori informazioni e analisi dettagliate, se le misure concernenti la capacità presentate da Belgio e Lussemburgo possano essere considerate, nella loro interezza, necessarie e proporzionate per il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello locale concernenti la capacità per l'RP4. La Commissione fa pertanto notare che le deviazioni osservate rispetto alle tendenze di efficienza economica a livello dell'Unione di cui ai considerando 16 e 17 non possono essere attribuite esclusivamente ai costi supplementari derivanti dalle misure concernenti la capacità presentate.

(22) Pertanto, il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non dovrebbe essere considerato soddisfatto per quanto riguarda il Belgio e il Lussemburgo.

(23) Inoltre, la Commissione osserva che Belgio e Lussemburgo non hanno presentato nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC alcuna misura di ristrutturazione che giustifichi una deviazione dalla tendenza del DUC a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione ai sensi del criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(24) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 15 a 23, gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica per la zona tariffaria di rotta Belgio-Lussemburgo dovrebbero essere considerati incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

Zona tariffaria di rotta della Germania

(25) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti per la zona tariffaria di rotta della Germania per l'RP4 e i relativi valori di riferimento sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta della Germania	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 della Germania a livello di zona tariffaria, pari a - 1,2 % nell'RP4, è in linea con il dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a - 1,2 % nello stesso periodo.

(27) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 della Germania a livello di zona tariffaria nell'RP3 e nell'RP4, pari a - 0,2 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,0 % nello stesso periodo.

(28) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 di 74,90 EUR del DUC della Germania, espresso in EUR2022, è superiore del 29,9 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 57,66 EUR in EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente, di cui all'articolo 7, lettera a), della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(29) È necessario valutare se le deviazioni di cui ai considerando 27 e 28 possano essere ritenute necessarie e proporzionate conformemente all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza la Commissione ha valutato se la deviazione che si osserva rispetto alla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione di cui al considerando 27 sia dovuta esclusivamente ai costi determinati supplementari relativi alle misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità o ai costi di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 2, punto 18, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(30) Per quanto attiene al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC, la Germania fa riferimento ai costi determinati supplementari sostenuti nel corso dell'RP4 dai fornitori di servizi di navigazione aerea DFS e MUAC in relazione alle misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi locali di capacità («misure concernenti la capacità»). Le misure concernenti la capacità presentate comprendono i seguenti elementi principali:

(a) la formazione e l'assunzione da parte di DFS e MUAC di nuovi ATCO: nel caso di DFS, si prevede che nel corso dell'RP4 tale misura comporterà un aumento complessivo di oltre il 10 % del numero di ATCO operativi presso i centri di controllo di area (*Area Control Centre*, «ACC») di Brema, Karlsruhe, Langen e Monaco di Baviera; tale aumento permetterà di fare fronte alle carenze di capacità di tali ACC; per quanto riguarda il MUAC, il numero di ATCO operativi dovrebbe aumentare solo leggermente nel corso dell'RP4, ma il numero di nuovi ATCO assunti rimarrà significativo al fine di compensare l'elevato numero di pensionamenti previsti nel corso di tale periodo di riferimento;

(b) l'acquisizione e la diffusione da parte di DFS di nuove funzionalità del sistema ATM per gli ACC di Brema e di Monaco di Baviera; si prevede che tali funzionalità consentiranno miglioramenti operativi nella fornitura di servizi di navigazione aerea, compreso il rafforzamento della capacità dello spazio aereo;

(c) l'iniziativa del MUAC e di DFS, in relazione all'ACC di Karlsruhe, di istituire due centri dati geo-ridondanti in grado di affiancarsi e di sostituirsi a vicenda, con l'obiettivo di rafforzare la qualità dei servizi di navigazione aerea;

(d) la partecipazione di DFS, insieme ad altri sei ANSP, a un programma di cooperazione volto a sviluppare un futuro sistema ATM comune per gli ANSP interessati; DFS ritiene che tale nuovo sistema potrebbe essere installato presso l'ACC di Langen non prima del 2031, quindi non entro il termine dell'RP4;

(e) l'introduzione da parte di DFS dei sistemi tecnici e dei software necessari per conformarsi alla sottofunzionalità «AF6 – condivisione iniziale delle informazioni sulla traiettoria» di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2021/116 della Commissione ([10]);

(f) la realizzazione da parte di DFS di modifiche del suo sistema di sorveglianza e la creazione di un nuovo strumento volto a rendere più efficiente e dinamica la settorizzazione dello spazio aereo;

(g) lo sviluppo e l'attuazione da parte del MUAC di nuovi strumenti e funzioni a sostegno delle operazioni;

(h) la realizzazione da parte del MUAC di miglioramenti strutturali nella progettazione e nell'uso dello spazio aereo;

(i) la costruzione da parte del MUAC di un nuovo edificio destinato a ospitare una nuova sala operativa (sala OPS) con uffici e strutture di supporto.

(31) Vista la valutazione effettuata dal PRB, i costi supplementari comunicati dalla Germania per le misure concernenti la capacità di cui al considerando 30 sono notevolmente inferiori in termini monetari rispetto alla deviazione osservata rispetto alla tendenza a lungo termine di efficienza economica a livello dell'Unione calcolata dal PRB.

(32) La Commissione osserva inoltre che alcune misure concernenti la capacità invocate dalla Germania potrebbero essere considerate parte delle normali operazioni degli ANSP interessati o potrebbero non contribuire direttamente al potenziamento della capacità dello spazio aereo. Non è pertanto possibile stabilire, in assenza di ulteriori informazioni e analisi dettagliate, se le misure concernenti la capacità presentate dalla Germania possano essere considerate, nella loro interezza, necessarie e proporzionate per il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello locale concernenti la capacità per l'RP4. La Commissione fa pertanto notare che le deviazioni osservate rispetto alla tendenza a lungo termine di efficienza economica a livello dell'Unione di cui al considerando 27 non può essere attribuita esclusivamente ai costi supplementari derivanti dalle misure concernenti la capacità presentate.

(33) Di conseguenza, il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non dovrebbe essere considerato soddisfatto per quanto riguarda la Germania.

(34) Inoltre, la Commissione osserva che la Germania non ha presentato nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC alcuna misura di ristrutturazione che giustifichi una deviazione dalla tendenza del DUC a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione ai sensi del criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(35) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 25 a 34, gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica per la zona tariffaria di rotta della Germania dovrebbero essere considerati incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

Zona tariffaria di rotta dei Paesi Bassi

(36) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti per la zona tariffaria di rotta dei Paesi Bassi per l'RP4 e i relativi valori di riferimento sono i seguenti:

([10]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/116 della Commissione, del 1º febbraio 2021, relativo all'istituzione del progetto comune uno a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa di cui al regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione e abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 716/2014 della Commissione (GU L 36 del 2.2.2021, pag. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Zona tariffaria di rotta dei Paesi Bassi	Valore di riferimento 2019	Valore di riferimento 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 dei Paesi Bassi a livello di zona tariffaria, pari a + 0,3 % nell'RP4, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a - 1,2 % nello stesso periodo.

(38) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 dei Paesi Bassi a livello di zona tariffaria nell'RP3 e nell'RP4, pari a + 2,3 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,0 % nello stesso periodo.

(39) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 di 104,60 EUR del DUC dei Paesi Bassi, espresso in EUR2022, è superiore dell'11,3 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 94,01 EUR in EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente, di cui all'articolo 7, lettera e), della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(40) È necessario valutare se le deviazioni di cui ai considerando da 37 a 39 possano essere ritenute necessarie e proporzionate conformemente all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza la Commissione ha valutato se le deviazioni che si osservano rispetto alla tendenza del DUC a livello dell'Unione e alla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione di cui ai considerando 37 e 38 siano dovute esclusivamente ai costi determinati supplementari relativi alle misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità o ai costi di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 2, punto 18, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(41) Per quanto attiene al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione fa notare che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC i Paesi Bassi fanno riferimento ai costi determinati supplementari sostenuti nel corso dell'RP4 dagli ANSP LVNL e MUAC in relazione alle misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi di capacità a livello locale («misure concernenti la capacità»). Le misure concernenti la capacità presentate comprendono i seguenti elementi principali:

(a) la formazione e l'assunzione da parte di LVNL e del MUAC di nuovi controllori del traffico aereo, principalmente per sostituire gli ATCO che dovrebbero andare in pensione durante l'RP4, ma anche per far fronte al previsto incremento del traffico e favorire l'ammodernamento dei sistemi;

(b) il miglioramento da parte di LVNL delle strutture di formazione degli ATCO e dei simulatori di sua proprietà, al fine di aumentare la capacità di formazione e i risultati;

(c) l'aggiornamento da parte di LVNL del sistema ATM, che dovrebbe consentire in futuro di migliorare la capacità dello spazio aereo;

(d) lo sviluppo e l'attuazione da parte del MUAC di nuovi strumenti e funzioni a sostegno delle operazioni;

(e) la realizzazione da parte del MUAC di miglioramenti strutturali nella progettazione e nell'uso dello spazio aereo;

(f) la costruzione da parte del MUAC di un nuovo edificio destinato a ospitare una nuova sala operativa (sala OPS) con uffici e strutture di supporto.

(42) Vista la valutazione effettuata dal PRB, i costi supplementari comunicati dai Paesi Bassi per le misure concernenti la capacità di cui al considerando 41 sono notevolmente inferiori in termini monetari rispetto alle deviazioni osservate rispetto alle tendenze di efficienza economica a livello dell'Unione calcolate dal PRB. La Commissione osserva inoltre che alcune misure concernenti la capacità invocate dai Paesi Bassi potrebbero essere considerate parte delle normali operazioni degli ANSP interessati o potrebbero non contribuire direttamente al potenziamento della capacità dello spazio aereo. Non è pertanto possibile stabilire, in assenza di ulteriori informazioni e analisi dettagliate, se le misure concernenti la capacità presentate dai Paesi Bassi possano essere considerate, nella loro interezza, necessarie e proporzionate per il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello locale concernenti la capacità per l'RP4. La Commissione fa pertanto notare che le deviazioni osservate rispetto alle tendenze di efficienza economica a livello dell'Unione di cui ai considerando 37 e 38 non possono essere attribuite esclusivamente ai costi supplementari derivanti dalle misure concernenti la capacità presentate.

(43) Di conseguenza, il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non dovrebbe essere considerato soddisfatto per quanto riguarda i Paesi Bassi.

(44) Inoltre, la Commissione osserva che i Paesi Bassi non hanno presentato nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC alcuna misura di ristrutturazione che giustifichi una deviazione dalla tendenza del DUC a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione ai sensi del criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(45) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 36 a 44, gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica per la zona tariffaria di rotta dei Paesi Bassi dovrebbero essere considerati incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

Revisione delle misure per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza

(46) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha integrato la sua valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC rivedendo le misure per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza incluse in tale piano.

(47) Sulla base della revisione di cui al considerando 46, la Commissione osserva che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC comprende misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi prestazionali concernenti la sicurezza, nella prospettiva di realizzare nel 2029 gli obiettivi a livello dell'Unione. La Commissione rileva tuttavia che, nonostante tali misure, gli obiettivi intermedi per il periodo 2025-2028 presentati da Lussemburgo e Paesi Bassi, rispettivamente per i fornitori di servizi di navigazione aerea ANALUX e LVNL, sono anormalmente bassi. Alla luce delle prestazioni effettive nell'RP3 dei fornitori menzionati e delle misure presentate per il conseguimento di tali obiettivi di sicurezza per l'RP4, non sono giustificati obiettivi intermedi così bassi.

(48) La Commissione ritiene pertanto che il Lussemburgo e i Paesi Bassi dovrebbero tenere conto delle constatazioni di cui al considerando 47 migliorando i livelli previsti di gestione della sicurezza nel periodo 2025-2028 rispettivamente per i fornitori di servizi di navigazione aerea ANALUX e LVNL, anche attuando, se necessario, misure supplementari.

Revisione delle misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali

(49) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha integrato la sua valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC rivedendo le misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali incluse in tale piano.

(50) Sulla base della revisione di cui al considerando 49, la Commissione nutre forti dubbi sul fatto che le misure presentate da Belgio, Germania, Francia, Lussemburgo e Paesi Bassi per raggiungere gli obiettivi prestazionali a livello del FABEC concernenti l'ambiente siano adeguate a consentire il conseguimento efficace di tali obiettivi. Alla luce delle constatazioni del PRB, la Commissione osserva, in particolare, che le misure presentate dalla Francia in relazione all'ANSP «DSNA» sono insufficienti a consentire il conseguimento degli obiettivi di miglioramento dell'efficienza di volo nell'RP4.

(51) La Commissione ritiene pertanto che il FABEC dovrebbe mettere in atto misure supplementari per il conseguimento dei suoi obiettivi ambientali per l'RP4, ad esempio attraverso l'attuazione efficace dello spazio aereo con rotte libere e l'attuazione di uno spazio aereo transfrontaliero con rotte libere con ulteriori Stati membri confinanti.

Revisione delle misure per il conseguimento degli obiettivi di capacità

(52) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha integrato la sua valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC rivedendo le misure per il conseguimento degli obiettivi di capacità di rotta incluse in tale piano.

(53) Sulla base della revisione di cui al considerando 52, la Commissione nutre forti dubbi sul fatto che le misure presentate da Belgio, Germania, Francia, Lussemburgo e Paesi Bassi per raggiungere gli obiettivi prestazionali a livello del FABEC concernenti la capacità di rotta siano adeguate a consentire il conseguimento efficace di tali obiettivi. Alla luce delle constatazioni del PRB, la Commissione osserva, in particolare, che le misure presentate dalla Germania in relazione all'ANSP «DFS» sono insufficienti a far fronte in modo efficace alla domanda di traffico prevista nell'RP4.

(54) La Commissione ritiene pertanto che il FABEC dovrebbe mettere in atto misure supplementari per il conseguimento dei suoi obiettivi di capacità di rotta per l'RP4, ad esempio per quanto riguarda la formazione e l'assunzione di ATCO supplementari, un uso più efficiente delle risorse e gli accordi di cooperazione tra i fornitori di servizi di navigazione aerea.

Revisione degli obiettivi di capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali

(55) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha integrato la sua valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC rivedendo gli obiettivi prestazionali concernenti la capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali fissati per gli aeroporti, di cui all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento di esecuzione. Si è constatato che tali obiettivi erano fonte di preoccupazione.

(56) Per quanto riguarda il Belgio, la Commissione rileva che gli obiettivi di capacità presso i terminali proposti per l'RP4 comportano un deterioramento significativo del ritardo ATFM all'arrivo medio annuo rispetto all'RP3. In effetti gli obiettivi proposti per l'RP4 sono fissati a 0,94 minuti per volo, ad eccezione del 2027, per il quale si propone un obiettivo di 2,00 minuti per volo, mentre le prestazioni effettive registrate nel 2024 sono state di 0,28 minuti per volo. È stato inoltre constatato che tali obiettivi di capacità presso i terminali determinano un livello di ritardo ATFM all'arrivo medio per volo per l'aeroporto di Bruxelles significativamente peggiore rispetto al livello di prestazioni di aeroporti simili individuati dal PRB.

(57) Per quanto riguarda i Paesi Bassi, la Commissione osserva che il ritardo ATFM all'arrivo medio registrato negli ultimi tre anni dell'RP3 era a un livello elevato, raggiungendo 3,50 minuti per volo nel 2024. Nonostante rappresentino un miglioramento rispetto all'RP3, gli obiettivi di capacità presso i terminali proposti per l'RP4 determinano un livello significativamente peggiore di ritardo ATFM all'arrivo medio per volo per l'aeroporto di Amsterdam-Schiphol rispetto al livello di prestazioni di aeroporti simili individuati dal PRB.

(58) La Commissione ritiene pertanto che il Belgio e i Paesi Bassi dovrebbero giustificare ulteriormente gli obiettivi di capacità presso i terminali per l'RP4 alla luce delle osservazioni di cui ai considerando 56 e 57, o dovrebbero rivedere al ribasso tali obiettivi.

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

(59) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha integrato la sua valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC rivedendo gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica per i servizi di navigazione aerea presso i terminali fissati per gli aeroporti, di cui all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento di esecuzione. Si è constatato che tali obiettivi erano fonte di preoccupazione.

(60) Per quanto riguarda la zona tariffaria presso i terminali del Belgio, la Commissione osserva che gli obiettivi di efficienza economica proposti determinano una tendenza del DUC pari a - 0,8 % nell'RP4. È stato tuttavia riscontrato che il DUC medio stimato per l'RP4 dei servizi di navigazione aerea presso i terminali nell'aeroporto di Bruxelles è superiore, di un margine significativo, al DUC mediano degli aeroporti simili individuati dal PRB.

(61) Per quanto riguarda la zona tariffaria presso i terminali della Germania, la Commissione rileva che gli obiettivi di efficienza economica proposti determinano una tendenza del DUC pari a - 0,8 % nell'RP4. È stato tuttavia riscontrato che il DUC medio stimato per l'RP4 dei servizi di navigazione aerea presso i terminali negli aeroporti di Monaco di Baviera, Amburgo, Düsseldorf e Colonia-Bonn è superiore, di un margine significativo, al DUC mediano del gruppo pertinente di aeroporti simili.

(62) Per quanto riguarda la zona tariffaria presso i terminali dei Paesi Bassi, la Commissione osserva che gli obiettivi di efficienza economica proposti comportano un deterioramento della tendenza del DUC pari a + 0,4 % nell'RP4. È stato inoltre riscontrato che il DUC medio stimato per l'RP4 dei servizi di navigazione aerea presso i terminali nell'aeroporto di Amsterdam-Schiphol è superiore, di un margine significativo, al DUC mediano del gruppo pertinente di aeroporti simili.

(63) La Commissione ritiene pertanto che il Belgio, la Germania e i Paesi Bassi dovrebbero giustificare ulteriormente gli obiettivi di efficienza economica presso i terminali per l'RP4 alla luce delle osservazioni di cui ai considerando 60, 61 e 62 o dovrebbero rivedere al ribasso tali obiettivi.

Revisione dei sistemi di incentivi per la capacità di rotta e presso i terminali

(64) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha rivisto il sistema di incentivi incluso nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC per sostenere il conseguimento degli obiettivi di capacità («sistemi di incentivi per la capacità»). Si è constatato che i sistemi di incentivi per la capacità per l'RP4 istituiti da Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo e Paesi Bassi per i servizi di rotta e presso i terminali sono fonte di preoccupazione.

(65) La Commissione fa notare che il sistema di incentivi per la capacità di rotta del FABEC e i sistemi di incentivi per la capacità presso i terminali di Belgio, Francia, Germania e Paesi Bassi, come stabiliti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC, comprendono uno svantaggio finanziario massimo pari solo allo 0,50 % dei costi determinati. Alla luce della consulenza degli esperti fornita dal PRB, la Commissione ritiene che i massimi svantaggi finanziari per tali sistemi di incentivi non siano conformi all'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che impone a tali sistemi di incentivi di avere «*un impatto rilevante sulle entrate a rischio*».

(66) Il Belgio, la Germania, la Francia, il Lussemburgo e i Paesi Bassi dovrebbero pertanto rivedere i sistemi di incentivi per la capacità di cui al considerando 65 affinché i massimi svantaggi finanziari derivanti da tali sistemi di incentivi siano fissati a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come prescritto dall'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Secondo il parere della Commissione, tale revisione dovrebbe determinare uno svantaggio finanziario massimo pari o superiore all'1 % dei costi determinati annuali.

3. CONSTATAZIONI RELATIVE ALLA DANIMARCA

Valutazione degli obiettivi di efficienza economica

(67) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dalla Danimarca per l'RP4 e i relativi valori di riferimento sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta della Danimarca	Valore di riferimento 2019	Valore di riferimento 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 della Danimarca a livello di zona tariffaria, pari a - 1,6 % nell'RP4, è migliore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a - 1,2 % nello stesso periodo.

(69) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 della Danimarca a livello di zona tariffaria nell'RP3 e nell'RP4, pari a + 0,8 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,0 % nello stesso periodo.

(70) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 di 73,02 EUR del DUC della Danimarca, espresso in EUR2022, è superiore del 19,9 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 60,91 EUR in EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente, di cui all'articolo 7, lettera f), della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(71) La Commissione osserva inoltre che la Danimarca non ha presentato alcuna giustificazione per le deviazioni di cui ai considerando 69 e 70 sulla base dei costi determinati supplementari relativi alle misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi di capacità o dei costi di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 2, punto 18, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza, i criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punti i) e ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non dovrebbero essere considerati soddisfatti per quanto riguarda la Danimarca.

(72) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 67 a 71, gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica per la zona tariffaria di rotta della Danimarca dovrebbero essere considerati incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

4. **CONSTATAZIONI RELATIVE ALL'ESTONIA**

Valutazione degli obiettivi di efficienza economica

(73) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dall'Estonia per l'RP4 e i relativi valori di riferimento sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta dell'Estonia	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 dell'Estonia a livello di zona tariffaria, pari a + 0,4 % nell'RP4, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a - 1,2 % nello stesso periodo.

(75) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 dell'Estonia a livello di zona tariffaria nell'RP3 e nell'RP4, pari a + 4,3 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 10 % nello stesso periodo.

(76) La Commissione osserva tuttavia che l'Estonia ha perso, a seguito della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, una quota significativa dei sorvoli che storicamente era solita servire. Tale riduzione del traffico continua a incidere notevolmente nell'RP4 sulle prestazioni in termini di efficienza economica del fornitore di servizi di navigazione aerea dell'Estonia e ha, in particolare, un effetto negativo sulla tendenza a lungo termine del DUC dell'Estonia calcolata nell'RP3 e nell'RP4 combinati.

(77) È pertanto necessario e opportuno stabilire, ai fini del criterio di valutazione di cui al considerando 75, se l'Estonia sarebbe in linea con la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione in assenza delle circostanze di cui al considerando 76.

(78) A tal fine, la Commissione ha ricalcolato il dato della tendenza a lungo termine del DUC dell'Estonia nell'RP3 e nell'RP4 alla luce della perdita strutturale stimata di traffico per l'Estonia a seguito della guerra in Ucraina, misurata in unità di servizio di rotta. Tale ricalcolo si traduce in un adeguamento del dato della tendenza a lungo termine del DUC per l'Estonia pari a - 2,4 %, che è migliore rispetto al dato della tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione, pari a - 1,0 %. Si conclude pertanto che l'Estonia soddisfa il criterio di valutazione di cui al considerando 75 dopo aver tenuto conto dell'effetto della significativa riduzione del traffico derivante dalla guerra in Ucraina.

(79) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 di 54,69 EUR del DUC dell'Estonia, espresso in EUR2022, è superiore del 5,2 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 52,00 EUR in EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente, di cui all'articolo 7, lettera d), della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(80) La Commissione osserva inoltre che l'Estonia non ha presentato alcuna giustificazione per le deviazioni di cui ai considerando 74 e 79 sulla base dei costi determinati supplementari relativi alle misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi di capacità o dei costi di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 2, punto 18, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza, i criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punti i) e ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non dovrebbero essere considerati soddisfatti per quanto riguarda l'Estonia.

(81) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 73 a 80, gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica per la zona tariffaria di rotta dell'Estonia dovrebbero essere considerati incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

5. **CONSTATAZIONI RELATIVE ALLA GRECIA**

Valutazione degli obiettivi di capacità

(82) Gli obiettivi di capacità di rotta proposti dalla Grecia per l'RP4, espressi in minuti di ritardo ATFM per volo, nonché i corrispondenti valori di riferimento del piano operativo della rete del 2 luglio 2024, sono i seguenti:

Grecia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM di rotta per volo	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Valori di riferimento	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) La Commissione osserva che gli obiettivi di capacità proposti dalla Grecia per gli anni 2027, 2028 e 2029 equivalgono ai corrispondenti valori di riferimento nazionali. Tuttavia, gli obiettivi di capacità proposti sono notevolmente superiori ai valori di riferimento per gli anni 2025 e 2026.

(84) Le misure per il conseguimento degli obiettivi di capacità presentate dalla Grecia comprendono la formazione e l'assunzione da parte dell'ANSP di un numero elevato di nuovi ATCO, pari, nel corso dell'RP4, a un aumento complessivo del 35 % del numero di controllori del traffico aereo equivalenti a tempo pieno operativi presso l'ACC. Inoltre, l'ANSP prevede di installare un nuovo sistema ATM, aggiornare la rete radar, attuare misure di riorganizzazione dello spazio aereo e migliorare le procedure di gestione del flusso di traffico aereo e della capacità.

(85) Sulla base della valutazione effettuata dal PRB, la Commissione osserva che alcune misure pertinenti di potenziamento della capacità delineate nel piano operativo della rete del 2 luglio 2024 non sono incluse nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Grecia. Ciò può comportare un divario di capacità durante l'RP4, compresi gli anni 2025 e 2026, per i quali gli obiettivi di capacità proposti sono superiori ai corrispondenti valori di riferimento.

(86) Nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni la Grecia afferma che gli obiettivi di capacità per gli anni civili 2025 e 2026 non hanno potuto essere fissati in linea con i valori di riferimento inclusi nel piano operativo della rete del 2 luglio 2024 per via della crescita più ottimistica del traffico aereo stimata nelle previsioni di traffico STATFOR dell'ottobre 2024. La Grecia spiega che nel corso dell'RP3 l'ANSP ha subito ritardi nell'attuazione del piano di investimenti per l'RP3 e nell'assunzione di ATCO, il che ha comportato vincoli operativi a livello locale. La Grecia cita, in particolare, le limitazioni tecniche relative ai sistemi preesistenti utilizzati attualmente dall'ANSP, che dovrebbero essere sostituiti o modernizzati solo in un secondo momento nel corso dell'RP4.

(87) Tuttavia, alla luce dei criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ritiene che le informazioni e le prove fornite dalla Grecia nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, anche in relazione alle circostanze locali pertinenti, non giustifichino le significative deviazioni proposte degli obiettivi di capacità per gli anni 2025 e 2026 dai corrispondenti valori di riferimento. La Commissione ritiene che sarebbe possibile per la Grecia attuare misure supplementari volte a migliorare gli obiettivi di capacità per tali anni al fine di attenuare gli effetti negativi dovuti al ritardo nell'assunzione di ATCO e alla mancata realizzazione degli investimenti pianificati nell'RP3.

(88) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 82 a 87, gli obiettivi di capacità della Grecia dovrebbero essere considerati incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

Valutazione degli obiettivi di efficienza economica

(89) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dalla Grecia per l'RP4 e i relativi valori di riferimento sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta della Grecia	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 della Grecia a livello di zona tariffaria, pari a + 0,5 % nell'RP4, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a - 1,2 % nello stesso periodo.

(91) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 della Grecia a livello di zona tariffaria nell'RP3 e nell'RP4, pari a - 1,3 %, è migliore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,0 % nello stesso periodo.

(92) La Commissione osserva che il valore di riferimento per l'anno 2019 presentato dalla Grecia nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni comprende adeguamenti dei costi pari a 19,5 milioni di EUR di costi aggiuntivi espressi in EUR2022. Secondo l'analisi del PRB, tali adeguamenti non facevano parte del valore di riferimento per l'anno 2019 stabilito nel piano di miglioramento delle prestazioni della Grecia per l'RP3 e non erano stati adeguatamente giustificati dalla Grecia nel quadro del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per l'RP4.

(93) È pertanto necessario stabilire, ai fini del criterio di valutazione di cui al considerando 91, se la Grecia sarebbe in linea con la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione in assenza degli adeguamenti relativi al valore di riferimento per il 2019, di cui al considerando 92.

(94) A tal fine, la Commissione ha ricalcolato il dato della tendenza a lungo termine del DUC della Grecia nell'RP3 e nell'RP4 utilizzando il valore di riferimento per il 2019 incluso nel piano di miglioramento delle prestazioni della Grecia per l'RP3, anziché il valore di riferimento adeguato incluso nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Grecia per l'RP4. Tale ricalcolo si traduce in un adeguamento del dato della tendenza a lungo termine del DUC per la Grecia pari a +0,1 %, che è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione, pari a - 1,0 %. Si conclude pertanto che la Grecia non soddisfa il criterio di valutazione di cui al considerando 91.

(95) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 di 25,04 EUR del DUC della Grecia per il 2024, espresso in EUR2022, è inferiore del 39,2 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 41,19 EUR in EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente, di cui all'articolo 7, lettera c), della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(96) La Commissione osserva inoltre che la Grecia non ha presentato alcuna giustificazione per le deviazioni di cui ai considerando 90 e 91 sulla base delle misure per il conseguimento degli obiettivi di capacità o delle misure di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 2, punto 18, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza, i criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punti i) e ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non dovrebbero essere considerati soddisfatti per quanto riguarda la Grecia.

(97) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 89 a 96, gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica per la zona tariffaria di rotta della Grecia dovrebbero essere considerati incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

Revisione delle misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali

(98) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha integrato la sua valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Grecia rivedendo le misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali incluse in tale piano.

(99) Sulla base della revisione di cui al considerando 98, la Commissione nutre dubbi sul fatto che le misure presentate dalla Grecia per raggiungere gli obiettivi prestazionali concernenti l'ambiente siano adeguate a consentire il conseguimento efficace di tali obiettivi. Tenuto conto delle constatazioni del PRB, la Commissione osserva, in particolare, che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni la Grecia non si è impegnata ad attuare le diverse misure pertinenti stabilite nell'ERNIP.

(100) La Commissione ritiene pertanto che la Grecia dovrebbe rafforzare le misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali per l'RP4 presentati nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, anche impegnandosi a favore di tutte le misure operative stabilite nell'ERNIP e accelerando l'attuazione dello spazio aereo transfrontaliero con rotte libere.

6. CONSTATAZIONI RELATIVE ALL'IRLANDA

Valutazione degli obiettivi di efficienza economica

(101) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dall'Irlanda per l'RP4 e i relativi valori di riferimento sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta dell'Irlanda	Valore di riferimento 2019	Valore di riferimento 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 dell'Irlanda a livello di zona tariffaria, pari a + 2,0 % nell'RP4, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a - 1,2 % nello stesso periodo.

(103) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 dell'Irlanda a livello di zona tariffaria nell'RP3 e nell'RP4, pari a + 1,0 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,0 % nello stesso periodo.

(104) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 di 27,29 EUR del DUC dell'Irlanda, espresso in EUR2022, è inferiore del 4,0 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 28,43 EUR in EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente, di cui all'articolo 7, lettera b), della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(105) È necessario valutare se le deviazioni di cui ai considerando 102 e 103 possano essere ritenute necessarie e proporzionate conformemente all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza la Commissione ha valutato se le deviazioni che si osservano rispetto alla tendenza del DUC a livello dell'Unione e alla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione di cui ai considerando 102 e 103 siano dovute esclusivamente ai costi determinati supplementari relativi alle misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità o ai costi di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 2, punto 18, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(106) Per quanto attiene al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione fa notare che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni l'Irlanda fa riferimento ai costi determinati supplementari sostenuti nel corso dell'RP4 dall'ANSP AirNav Ireland in relazione alle misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi di capacità a livello locale («misure concernenti la capacità»). Le misure concernenti la capacità presentate comprendono i seguenti elementi principali:

(a) la formazione e l'impiego di ulteriori ATCO per mansioni operative al fine di gestire l'aumento del traffico previsto durante l'RP4;

(b) l'assunzione di ulteriore personale addetto all'elettronica nell'ambito della sicurezza del traffico aereo al fine di sostenere la realizzazione di progetti di investimento di capitale, in particolare l'attuazione di un nuovo sistema ATM prevista durante l'RP4;

(c) l'assunzione di ulteriore personale addetto alla gestione delle spese generali al fine di sollevare gli ATCO da incarichi non operativi e aumentarne in tal modo la produttività;

(d) l'acquisizione e la diffusione di un nuovo sistema ATM, che apporterà miglioramenti funzionali e tecnici significativi; il nuovo ATM sostituirà l'attuale sistema ATM di AirNav Ireland, utilizzato da 17 anni; in relazione al nuovo sistema ATM, AirNav Ireland prevede inoltre di adottare un nuovo sistema ATM di emergenza e di ampliare gli edifici dell'ACC al fine di testare le strutture del nuovo sistema ATM;

(e) l'ammodernamento dell'infrastruttura radar in uso, in particolare sostituendo i componenti tecnici al termine del loro ciclo di vita;

(f) l'acquisizione di attrezzature e strumenti che garantiscano la resilienza delle operazioni.

(107) Vista la valutazione effettuata dal PRB, i costi supplementari comunicati dall'Irlanda per le misure concernenti la capacità di cui al considerando 106 coprirebbero in termini monetari rispetto le deviazioni osservate rispetto alle tendenze di efficienza economica a livello dell'Unione calcolate dal PRB. Tuttavia, secondo il PRB, l'Irlanda non si trova ad affrontare gravi problemi legati alla capacità, la cui risoluzione richiederebbe notevoli costi aggiuntivi nell'RP4.

(108) La Commissione osserva inoltre che alcune misure concernenti la capacità invocate dall'Irlanda potrebbero essere considerate parte delle normali operazioni dell'ANSP interessato o potrebbero non contribuire direttamente al potenziamento della capacità dello spazio aereo. Non è pertanto possibile stabilire, in assenza di ulteriori informazioni e analisi dettagliate, se le misure concernenti la capacità presentate dall'Irlanda possano essere considerate, nella loro interezza, necessarie e proporzionate per il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello locale concernenti la capacità per l'RP4.

(109) Di conseguenza, il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non dovrebbe essere considerato soddisfatto per quanto riguarda l'Irlanda.

(110) Inoltre, la Commissione osserva che l'Irlanda non ha presentato nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni alcuna misura di ristrutturazione che giustifichi una deviazione dalla tendenza del DUC a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione ai sensi del criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(111) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 101 a 110, gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica per la zona tariffaria di rotta dell'Irlanda dovrebbero essere considerati incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

7. **CONSTATAZIONI RELATIVE ALLA LETTONIA**

Valutazione degli obiettivi di efficienza economica

(112) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dalla Lettonia per l'RP4 e i relativi valori di riferimento sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta della Lettonia	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 della Lettonia a livello di zona tariffaria, pari a + 10,9 % nell'RP4, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a - 1,2 % nello stesso periodo.

(114) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 della Lettonia a livello di zona tariffaria nell'RP3 e nell'RP4, pari a + 9,3 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,0 % nello stesso periodo.

(115) La Commissione osserva tuttavia che la Lettonia ha perso, a seguito della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, una quota significativa dei sorvoli che storicamente era solita servire. Tale riduzione del traffico continua a incidere notevolmente nell'RP4 sulle prestazioni in termini di efficienza economica del fornitore di servizi di navigazione aerea della Lettonia e ha, in particolare, un effetto negativo sulla tendenza a lungo termine del DUC della Lettonia calcolata nell'RP3 e nell'RP4 combinati.

(116) È pertanto necessario e opportuno stabilire, ai fini del criterio di valutazione di cui al considerando 114, se la Lettonia sarebbe in linea con la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione in assenza delle circostanze di cui al considerando 115.

(117) A tal fine, la Commissione ha ricalcolato il dato della tendenza a lungo termine del DUC della Lettonia nell'RP3 e nell'RP4 alla luce della perdita strutturale stimata di traffico per la Lettonia a seguito della guerra in Ucraina, misurata in unità di servizio di rotta. Tale ricalcolo si traduce in un adeguamento del dato della tendenza a lungo termine del DUC per la Lettonia pari a +1,3 %, che si mantiene al di sopra del dato della tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione, pari a - 1,0 %. Si conclude pertanto che la Lettonia non soddisfa il criterio di valutazione di cui al considerando 114, anche dopo aver tenuto conto dell'effetto della significativa riduzione del traffico derivante dalla guerra in Ucraina.

(118) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 di 37,97 EUR del DUC della Lettonia, espresso in EUR2022, è inferiore del 32,4 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 56,17 EUR in EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente, di cui all'articolo 7, lettera d), della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(119) La Commissione osserva inoltre che la Lettonia non ha presentato alcuna giustificazione per le deviazioni di cui ai considerando da 113 a 117 sulla base dei costi determinati supplementari relativi alle misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi di capacità o dei costi di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 2, punto 18, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza, i criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punti i) e ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non dovrebbero essere considerati soddisfatti per quanto riguarda la Lettonia.

(120) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 112 a 119, gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica per la zona tariffaria di rotta della Lettonia dovrebbero essere considerati incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

8. **CONSTATAZIONI RELATIVE ALLA SLOVACCHIA**

Valutazione degli obiettivi di efficienza economica

(121) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dalla Slovacchia per l'RP4 e i relativi valori di riferimento sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta della Slovacchia	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 della Slovacchia a livello di zona tariffaria, pari a - 0,6 % nell'RP4, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a - 1,2 % nello stesso periodo.

(123) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 della Slovacchia a livello di zona tariffaria nell'RP3 e nell'RP4, pari a + 0,4 %, è - 1,0 % nello stesso periodo.

(124) Per quanto riguarda il criterio di valutazione 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 di 60,11 EUR del DUC della Slovacchia, espresso in EUR2022, è superiore del 70,0 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 35,35 EUR in EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente, di cui all'articolo 7, lettera c), della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(125) È necessario valutare se le deviazioni di cui ai considerando da 122 a 124 possano essere ritenute necessarie e proporzionate conformemente all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza la Commissione ha valutato se le deviazioni che si osservano rispetto alla tendenza del DUC a livello dell'Unione e alla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione di cui ai considerando 122 e 123 siano dovute esclusivamente ai costi determinati supplementari relativi alle misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità o ai costi di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 2, punto 18, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(126) Per quanto attiene al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione fa notare che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni la Slovacchia fa riferimento ai costi determinati supplementari sostenuti nel corso dell'RP4 dall'ANSP LPS in relazione alle misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi di capacità a livello locale («misure concernenti la capacità»). Le misure concernenti la capacità presentate comprendono i seguenti elementi principali:

(a) la formazione e l'impiego di ulteriori ATCO per mansioni operative al fine di gestire l'aumento del traffico previsto durante l'RP4; si prevede che ciò comporterà nel corso dell'RP4 un aumento complessivo di oltre il 10 % del numero di ATCO operativi presso l'ACC di Bratislava;

(b) l'applicazione di un nuovo sistema ATM, che dovrebbe consentire in futuro di migliorare la capacità dello spazio aereo;

(c) l'ammodernamento delle infrastrutture e degli edifici al fine di rafforzare la resilienza operativa.

(127) Vista la valutazione effettuata dal PRB, i costi supplementari comunicati dalla Slovacchia per le misure concernenti la capacità di cui al considerando 126 sono notevolmente inferiori in termini monetari rispetto alle deviazioni osservate rispetto alle tendenze di efficienza economica a livello dell'Unione calcolate dal PRB. La Commissione osserva inoltre che alcune misure concernenti la capacità invocate dalla Slovacchia potrebbero essere considerate parte delle normali operazioni dell'ANSP interessato o potrebbero non contribuire direttamente al potenziamento della capacità dello spazio aereo. Non è pertanto possibile stabilire, in assenza di ulteriori informazioni e analisi dettagliate, se le misure concernenti la capacità presentate dalla Slovacchia possano essere considerate, nella loro interezza, necessarie e proporzionate per il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello locale concernenti la capacità per l'RP4. La Commissione fa pertanto notare che le deviazioni osservate rispetto alle tendenze di efficienza economica a livello dell'Unione di cui ai considerando 122 e 123 non possono essere attribuite esclusivamente ai costi supplementari derivanti dalle misure concernenti la capacità presentate.

(128) Di conseguenza, il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non dovrebbe essere considerato soddisfatto per quanto riguarda la Slovacchia.

(129) Inoltre, la Commissione osserva che la Slovacchia non ha presentato nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni alcuna misura di ristrutturazione che giustifichi una deviazione dalla tendenza del DUC a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione ai sensi del criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(130) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 121 a 129, gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica per la zona tariffaria di rotta della Slovacchia dovrebbero essere considerati incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

9. **CONCLUSIONI**

(131) Alla luce di quanto precede, determinati obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC presentato da Belgio, Germania, Francia, Lussemburgo e Paesi Bassi e taluni obiettivi prestazionali inclusi nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati da Danimarca, Estonia, Irlanda, Grecia, Lettonia e Slovacchia non dovrebbero essere considerati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

(132) Conformemente all'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, gli Stati membri interessati sono tenuti a presentare alla Commissione i loro progetti rivisti di piani di miglioramento delle prestazioni entro tre mesi dalla data di adozione della presente decisione, tenendo conto delle raccomandazioni formulate dalla Commissione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli obiettivi prestazionali elencati nell'allegato della presente decisione, che sono inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per i blocchi funzionali di spazio aereo presentato da Belgio, Germania, Francia, Lussemburgo e Paesi Bassi così come nei progetti di piani nazionali di miglioramento delle prestazioni presentati da Danimarca, Estonia, Irlanda, Grecia, Lettonia e Slovacchia, non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento («RP4») stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

Articolo 2

La Grecia rivede i suoi obiettivi di capacità di rotta per il 2025 e il 2026, espressi in minuti di ritardo medio nella gestione dei flussi di traffico aereo di rotta per volo, al fine di renderli coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità di cui all'articolo 4 della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

Qualora il piano operativo della rete del 2 luglio 2024, elaborato conformemente all'articolo 9 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione, raccomandi ulteriori misure specifiche per migliorare le prestazioni di capacità, si tiene conto di tali misure in sede di revisione degli obiettivi prestazionali concernenti la capacità di cui al primo comma.

Articolo 3

Belgio, Danimarca, Germania, Estonia, Irlanda, Grecia, Lettonia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Slovacchia rivedono al ribasso gli obiettivi di efficienza economica fissati per le rispettive zone tariffarie di rotta, espressi come costo unitario determinato (DUC).

In sede di revisione dei loro obiettivi di efficienza economica, i suddetti Stati membri:

(a) provvedono affinché gli obiettivi rivisti concernenti l'efficienza economica siano coerenti sia con la tendenza del DUC a livello dell'Unione sia con la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a) e b), rispettivamente, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317;

(b) riducono di conseguenza il livello dei costi determinati, in particolare per l'anno civile 2029;

(c) utilizzano le previsioni di traffico più recenti, espresse in unità di servizio, conformemente all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

In deroga al primo paragrafo, lettera a), qualora il valore di riferimento della zona tariffaria di rotta pertinente soddisfi il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, lo Stato membro interessato garantisce che gli obiettivi rivisti di efficienza economica siano coerenti almeno con la tendenza del DUC a livello dell'Unione o con la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione.

Se nel proprio progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni da presentare conformemente all'articolo 14, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 uno Stato membro invoca una deviazione a norma dell'allegato IV, punto 1.4, lettera d), di tale regolamento di esecuzione, detto Stato membro provvede affinché tale deviazione sia suffragata da informazioni e giustificazioni adeguate. In particolare, lo Stato membro interessato dimostra che le misure invocate per giustificare una deviazione dagli obiettivi di efficienza economica a livello dell'Unione si riferiscono esclusivamente alle risorse operative o alle capacità tecniche supplementari necessarie per conseguire gli obiettivi di capacità.

Articolo 4

Il Regno del Belgio, il Regno di Danimarca, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica di Estonia, l'Irlanda, la Repubblica ellenica, la Repubblica francese, la Repubblica di Lettonia, il Granducato di Lussemburgo, il Regno dei Paesi Bassi e la Repubblica slovacca sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 maggio 2025

Per la Commissione
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro della Commissione

ALLEGATO

Obiettivi prestazionali risultati incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento

1. **OBIETTIVI INCLUSI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DEL FABEC PRESENTATO DA BELGIO, GERMANIA, FRANCIA, LUSSEMBURGO E PAESI BASSI**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Zona tariffaria di rotta Belgio-Lussemburgo	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Zona tariffaria di rotta della Germania	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Zona tariffaria di rotta dei Paesi Bassi	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **OBIETTIVI INCLUSI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DELLA DANIMARCA**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Zona tariffaria di rotta della Danimarca	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **OBIETTIVI INCLUSI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DELL'ESTONIA**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Zona tariffaria di rotta dell'Estonia	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **OBIETTIVI INCLUSI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DELLA GRECIA**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Grecia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM di rotta per volo	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Zona tariffaria di rotta della Grecia	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **OBIETTIVI INCLUSI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DELL'IRLANDA**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Zona tariffaria di rotta dell'Irlanda	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **OBIETTIVI INCLUSI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DELLA LETTONIA**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Zona tariffaria di rotta della Lettonia	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **OBIETTIVI INCLUSI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DELLA SLOVACCHIA**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Zona tariffaria di rotta della Slovacchia	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**