DECISIONI

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione ([2]) stabilisce norme e procedure dettagliate per l'attuazione del sistema di prestazioni e di tariffazione e dispone che il terzo periodo di riferimento («RP3») di tale sistema comprenda gli anni civili dal 2020 al 2024 inclusi.

(2) Lo scoppio della pandemia di COVID-19 ha determinato, a partire dal primo trimestre dell'anno civile 2020, un forte calo del traffico aereo per effetto delle misure di contenimento della pandemia adottate dagli Stati membri e da paesi terzi. Sebbene da allora il trasporto aereo abbia continuato a risentire pesantemente della crisi della COVID-19, il settore dovrebbe riprendersi gradualmente nel corso dell'RP3. Permane tuttavia una notevole incertezza quanto al ritmo e all'intensità della ripresa, elementi che dipendono dall'evoluzione della situazione sanitaria ed economica nell'Unione e nel resto del mondo.

(3) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP3 erano stati 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 successivamente adottati dagli Stati membri erano quindi stati definiti prima dello scoppio della pandemia di COVID-19, pertanto non hanno potuto tenere conto del conseguente notevole cambiamento delle circostanze per il trasporto aereo.

(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.

(5) A norma dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627, la Commissione è tenuta ad adottare obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3 entro il 1º maggio 2021. In conformità all'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione, insieme agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, deve rivedere i seguenti valori: il «valore di riferimento per i costi determinati» a livello dell'Unione, il «valore di riferimento per il costo unitario determinato» a livello dell'Unione, le soglie di allarme oltre le quali gli Stati membri possono chiedere una revisione degli obiettivi prestazionali indicati nei piani di miglioramento delle prestazioni, nonché i gruppi, a fini comparativi, di fornitori di servizi di navigazione aerea con un ambiente economico e operativo simile.

(6) Gli obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3 definiti nella presente decisione sono basati sui contributi ricevuti dall'organo di valutazione delle prestazioni (PRB), dal gestore della rete, dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («AESA») e dalle autorità nazionali di vigilanza e tengono altresì conto delle consultazioni dei portatori di interessi.

([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]) 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).

(7) Gli obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3 di cui alla presente decisione si basano su dati relativi agli Stati membri, alla Norvegia e alla Svizzera.

(8) Le ipotesi di traffico sottese alla presente decisione sono espresse in termini di movimenti secondo le regole del volo strumentale (*instrument flight rules* – IFR) e di unità di servizio basate sulle previsioni del traffico di rotta del servizio Statfor di Eurocontrol, del 4 novembre 2020. A causa di un cambiamento della terminologia di Statfor, lo scenario intermedio, ovvero lo «Scenario 2», corrisponde alle «previsioni di base Statfor» ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tali previsioni relative al traffico di rotta corrispondono a 4 455 611 movimenti IFR e 52 594 913 unità di servizio di rotta per il 2020, 5 153 494 movimenti IFR e 57 373 113 unità di servizio per il 2021, 7 303 402 movimenti IFR e 86 656 273 unità di servizio per il 2022, 8 326 704 movimenti IFR e 101 925 348 unità di servizio per il 2023, e 9 326 147 movimenti IFR e 116 358 421 unità di servizio per il 2024.

(9) La definizione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dovrebbe tenere conto di considerazioni di ordine economico, ambientale, operativo e di sicurezza, nonché delle interdipendenze o dei compromessi tra i settori essenziali di prestazione. In effetti, per gli obiettivi prestazionali per i settori essenziali di prestazione concernenti l'efficienza economica e la capacità è opportuno tenere conto del rapporto tra i costi in modo da fornire la capacità supplementare e i miglioramenti che tali costi possono apportare. Per gli obiettivi prestazionali per il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente è opportuno tenere conto del fatto che le misure operative per la gestione del traffico aereo (*air traffic management* – ATM) volte a ridurre al minimo il consumo di carburante, e quindi a limitare le emissioni, non possono essere sempre attuate nella pratica. Ciò è dovuto alle restrizioni operative connesse in particolare alla separazione sicura degli aeromobili e alla capacità ATM disponibile. Infine per gli obiettivi prestazionali per il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza (*safety*) è opportuno tenere conto del fatto che la fornitura di servizi di navigazione aerea in modo sicuro costituisce un obiettivo prioritario e che la sicurezza dovrebbe essere pienamente integrata nella pianificazione delle attività dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

(10) Per il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza, gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP3 sono stati definiti nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903 in relazione al livello di efficacia della gestione della sicurezza che deve essere raggiunto dai fornitori di servizi di navigazione aerea nell'ultimo anno dell'RP3, ossia il 2024. È opportuno mantenere tali obiettivi. La notevole diminuzione del traffico aereo causato dalla crisi della COVID-19 e la conseguente significativa volatilità a breve termine nel numero di voli non dovrebbero comportare un deterioramento delle prestazioni in materia di sicurezza. L'attuazione dei miglioramenti previsti nell'efficacia della gestione della sicurezza da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbe continuare durante l'RP3.

(11) La revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP3 nei settori essenziali di prestazione concernenti l'ambiente e la capacità dovrebbe essere prospettica e riguardare il resto del periodo di riferimento, compreso l'anno civile 2021.

(12) Per quanto riguarda l'anno civile 2020, gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nei settori essenziali di prestazione concernenti l'ambiente e la capacità sono stati definiti nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903. Tali obiettivi non dovrebbero essere rivisti né essere inclusi nella presente decisione dato che il termine per la loro applicazione è scaduto e che la loro attuazione è diventata definitiva, senza possibilità di adeguamenti retroattivi.

(13) Per la revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente per i restanti anni del'RP3, misurati come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva, è opportuno tenere conto del livello di prestazione conseguito nel secondo periodo di riferimento e nell'anno civile 2020 come pure delle misure attuate per ottimizzare le operazioni di ATM. È opportuno prestare particolare attenzione all'impatto derivante dalla crisi della COVID-19 per quanto riguarda l'efficienza di volo orizzontale.

(14) I dati sulle effettive prestazioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea nel 2019 evidenziano, a livello dell'Unione, una correlazione statisticamente significativa tra le carenze di capacità riscontrate da alcuni fornitori di servizi di navigazione aerea e l'ampliamento delle rotte aeree. Tale correlazione ha comportato un allungamento delle rotte effettivamente percorse durante i mesi civili in cui si sono registrati livelli elevati di ritardo nella gestione dei flussi di traffico aereo (*air traffic flow management* – ATFM), mentre l'efficienza di volo orizzontale è nettamente migliorata durante i mesi civili con ritardi ATFM inferiori. Tale osservazione è ulteriormente confermata in relazione al 2020, quando è stata riscontrata un'inefficienza di volo orizzontale del 2,51 % per l'intero anno e del 2,13 % per il periodo, tra marzo e dicembre, successivo allo scoppio della pandemia di COVID-19.

(15) La crisi della COVID-19 non dovrebbe rallentare la realizzazione di miglioramenti strutturali nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, tra i quali è previsto, in particolare, il completamento dell'attuazione dello spazio aereo con rotte libere. Insieme alla graduale attuazione delle attività transfrontaliere connesse alle rotte libere, ciò può portare a rotte più dirette e dovrebbe ridurre il numero di miglia nautiche di volo e le emissioni causate dal traffico aereo, sostenendo in tal modo una riduzione sostenibile dell'intensità di carbonio del trasporto aereo. Alla luce dei livelli di traffico più bassi attesi nell'RP3, che dovrebbero consentire ulteriori miglioramenti dell'efficienza di volo, è opportuno rivedere gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente per gli anni 2021 e 2022 al fine di ridurre ulteriormente l'impatto dell'ATM sulle prestazioni ambientali. Gli obiettivi per gli anni 2023 e 2024 dovrebbero tuttavia essere mantenuti, tenendo conto della ripresa del traffico aereo prevista verso la fine dell'RP3 nonché dell'impatto sull'efficienza di volo orizzontale di elementi che esulano dal controllo dei fornitori di servizi di navigazione aerea, tra cui la pianificazione del volo e le decisioni operative degli utenti dello spazio aereo.

(16) Per la revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, misurati come ritardo medio ATFM di rotta per volo attribuibile ai servizi di navigazione aerea, è opportuno tenere conto del livello di prestazione conseguito nel secondo periodo di riferimento e nell'anno civile 2020. È opportuno prestare particolare attenzione all'impatto derivante dalla crisi della COVID-19 per quanto riguarda i ritardi ATFM di rotta.

(17) Negli anni precedenti l'RP3 problemi di capacità strutturale e di personale sono stati all'origine di livelli elevati di ritardi ATFM in molti Stati membri, nel contesto di una forte e continua crescita del traffico. Il ritardo ATFM effettivo per volo nell'anno civile 2020 è stato di 0,35 minuti per volo, mentre nel 2019 il corrispondente ritardo ATFM è arrivato a 1,67 minuti per volo.

(18) Alla luce della significativa riduzione del traffico, i fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero mirare a mantenere i ritardi ATFM nel 2021 a un livello non superiore alla cifra effettiva del 2020. Per i tre anni successivi dell'RP3, in cui il traffico riprenderà gradualmente fino ai livelli pre-crisi, è opportuno definire gli obiettivi di capacità a livello dell'Unione tenendo conto del ritardo medio ATFM ottimale per volo nell'intero sistema. È inoltre lecito attendersi che i fornitori di servizi di navigazione aerea siano in grado di fornire una capacità adeguata per soddisfare la domanda di traffico durante l'intero arco temporale dell'RP3, affrontando nel contempo anche questioni strutturali connesse alla capacità al fine di prepararsi a una domanda di traffico più elevata successivamente all'RP3.

(19) Per gli anni civili 2020 e 2021 il regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627 dispone la revisione degli obiettivi prestazionali in termini di efficienza economica a livello dell'Unione, che sono espressi in percentuale e rispecchiano la variazione su base annua del «costo unitario determinato» (DUC) medio a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta, come un unico periodo, in deroga al regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che prescrive valori obiettivo annuali.

(20) Per la revisione degli obiettivi prestazionali in termini di efficienza economica a livello dell'Unione è opportuno tenere conto delle prestazioni effettive, compresi i costi effettivi sostenuti, conseguite dai fornitori di servizi di navigazione aerea e dagli Stati membri nei periodi di riferimento precedenti come pure delle più recenti informazioni disponibili per l'anno civile 2020.

(21) I valori di riferimento a livello dell'Unione per l'RP3 indicati nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903 sono stati definiti sulla base di stime e previsioni relative ai costi e al traffico, in assenza di dati effettivi per l'anno civile 2019. È pertanto opportuno rivedere tali valori di riferimento al fine di riflettere accuratamente le unità di servizio e i costi effettivi registrati per il 2019 a livello dell'Unione.

(22) Gli obiettivi prestazionali in termini di efficienza economica a livello dell'Unione per l'RP3 definiti nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903 si basavano sull'ipotesi di una crescita sostenuta del traffico durante l'intero periodo di riferimento, con un conseguente aumento dei costi per i fornitori di servizi di navigazione aerea in relazione alla fornitura di capacità supplementare. Poiché tali ipotesi di traffico sono state significativamente riviste al ribasso a seguito della crisi della COVID-19, anche il livello dei costi totali determinati dovrebbe essere modificato in risposta a questa situazione sfavorevole.

(23) Le stime più recenti sui costi effettivi per l'anno civile 2020 indicano, a livello dell'Unione, una diminuzione dell'1 % rispetto al livello del 2019, a fronte di una riduzione su base annua delle unità di servizio del 58 %. È comprensibile che i fornitori di servizi di navigazione aerea non siano pienamente in grado di adeguare le loro basi di calcolo in funzione di una diminuzione del traffico senza precedenti, a causa dell'elevata percentuale dei costi fissi e dell'obbligo di mantenere costantemente la disponibilità dei servizi.

(24) I fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero tuttavia adottare misure commisurate al fine di migliorare la propria efficienza economica durante l'RP3 e sfruttare tutte le sinergie e gli incrementi di efficienza disponibili attraverso iniziative di cooperazione transfrontaliera e di ristrutturazione. I cambiamenti strutturali, compresi gli incrementi di efficienza offerti dalle nuove soluzioni tecnologiche incluse nel piano generale ATM e la razionalizzazione delle infrastrutture di comunicazione, navigazione e sorveglianza ridondanti, dovrebbero essere perseguiti in via prioritaria. Dovrebbero essere possibili ulteriori risparmi per quanto riguarda i costi per le ore di lavoro straordinario, che dovrebbero rimanere molto contenuti nell'RP3.

(25) Le stime prospettiche dei costi per l'RP3 ricevute dalla Commissione indicano che i costi cumulati dell'RP3 supererebbero dell'8 % i costi effettivi dell'RP2. È da notare che in passato i dati prospettici hanno portato a sovrastimare i costi effettivamente sostenuti per la fornitura di servizi di navigazione aerea. Per l'RP2 si è trattato di una sovrastima dei costi in media dell'8 %. Si può presumere che i dati prospettici sui costi relativi all'RP3 includano un margine analogo e non tengano ancora conto della possibilità di ulteriori incrementi di efficienza economica.

(26) È pertanto lecito attendersi che i fornitori di servizi di navigazione aerea adattino le proprie basi di calcolo in modo adeguato in risposta alla riduzione della domanda di traffico nell'RP3 e che, di conseguenza, gli obiettivi prestazionali in termini di efficienza economica a livello dell'Unione per l'RP3 debbano basarsi sull'ipotesi che i costi determinati a livello dell'Unione nel biennio costituito dagli anni 2020 e 2021 non superino in media il 97 % dei costi effettivi a livello dell'Unione registrati per l'anno civile 2019 e che negli anni 2022, 2023 e 2024 i costi determinati a livello dell'Unione non superino, rispettivamente, il 94 %, 96 % e 97 % dei costi effettivi a livello dell'Unione registrati per l'anno civile 2019.

(27) Sulla base dell'analisi condotta dal PRB, questo livello di costi determinati a livello dell'Unione dovrebbe consentire ai fornitori di servizi di navigazione aerea di fornire la capacità necessaria durante l'RP3 e di attuare le misure richieste per far fronte a una futura crescita del traffico, tra l'altro garantendo risorse adeguate, la formazione dei controllori del traffico aereo e investimenti nelle tecnologie moderne. Il regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 consente inoltre possibili deviazioni dagli obiettivi prestazionali in termini di efficienza economica a livello dell'Unione qualora tali deviazioni risultino giustificate da misure di ristrutturazione che comportano un vantaggio netto per gli utenti dello spazio aereo al più tardi nel periodo di riferimento successivo. I fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero pertanto essere in grado di far fronte alle circostanze derivanti dalla crisi della COVID-19, sviluppando nel contempo le capacità necessarie a soddisfare la futura domanda di traffico e affrontando le questioni strutturali che incidono sulle prestazioni operative.

(28) Le soglie di allarme per l'RP3 oltre le quali gli Stati membri possono chiedere una revisione degli obiettivi prestazionali indicati nei piani di miglioramento delle prestazioni dovrebbero essere mantenute ai livelli stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903. Si ritiene che tali soglie di allarme continuino ad essere adeguate in quanto consentono un livello ragionevole di variazione del traffico rispetto alle previsioni di base di traffico Statfor («scenario 2») pubblicate nel novembre 2020, offrendo nel contempo agli Stati membri la possibilità di chiedere una revisione dei rispettivi piani locali di miglioramento delle prestazioni nel caso in cui il traffico effettivo evolva piuttosto secondo le previsioni alte Statfor («scenario 1») o le previsioni basse Statfor («scenario 3»).

(29) I gruppi, a fini comparativi, di fornitori di servizi di navigazione aerea con un ambiente economico e operativo simile, definiti all'articolo 7, lettera a), della decisione di esecuzione (UE) 2019/903, sono utilizzati nel contesto della valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, in particolare al fine di confrontare i valori di riferimento DUC delle pertinenti zone tariffarie. Tali gruppi chiaramente riflettono la situazione prima dell'inizio dell'RP3 e pertanto la loro composizione, come stabilita nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903, dovrebbe essere mantenuta.

(30) È opportuno abrogare la decisione di esecuzione (UE) 2019/903.

(31) Il comitato per il cielo unico non ha espresso un parere. Poiché è stato ritenuto necessario un atto di esecuzione, il presidente ha sottoposto il progetto di tale atto al comitato di appello per una nuova delibera. Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato di appello,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

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

Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza, definiti per l'indicatore essenziale di prestazione di cui all'allegato I, sezione 1, punto 1.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che i fornitori di servizi di navigazione aerea certificati per la prestazione dei servizi di traffico aereo devono conseguire entro la fine del 2024, sono fissati ai seguenti livelli di efficienza della gestione della sicurezza:

a) almeno il livello C per gli obiettivi di gestione della sicurezza «cultura della sicurezza», «politica e obiettivi di sicurezza», «garanzia della sicurezza» e «promozione della sicurezza»;

b) almeno il livello D per l'obiettivo di gestione della sicurezza «gestione dei rischi per la sicurezza».

Articolo 2

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

Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, definiti per l'indicatore essenziale di prestazione di cui all'allegato I, sezione 1, punto 2.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, sono espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva e misurati come distanza supplementare media percorsa in volo rispetto alla distanza ortodromica e non superano le seguenti percentuali: 2,37 % nel 2021, 2,37 % nel 2022, 2,40 % nel 2023 e 2,40 % nel 2024.

Articolo 3

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

Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, definiti per l'indicatore essenziale di prestazione di cui all'allegato I, sezione 1, punto 3.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, consistono in un ritardo medio ATFM di rotta attribuibile ai servizi di navigazione aerea pari a un massimo di 0,35 minuti per volo nel 2021, 0,5 minuti per volo nel 2022, 0,5 minuti per volo nel 2023 e 0,5 minuti per volo nel 2024.

Articolo 4

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

1. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, definiti per l'indicatore essenziale di prestazione di cui all'allegato I, sezione 1, punto 4.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, e soggetti, per gli anni civili 2020 e 2021, all'articolo 2, paragrafo 4, e all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627, consistono in una variazione su base annua del DUC medio a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta:

a) per il biennio costituito dagli anni civili 2020 e 2021, per il quale è calcolato un unico DUC medio in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627: una variazione pari a +120,1 % rispetto al valore di riferimento per il DUC a livello dell'Unione per il DUC di cui al paragrafo 3;

b) per l'anno civile 2022: una variazione pari a -38,5 % rispetto all'unico DUC medio a livello dell'Unione per il biennio costituito dagli anni civili 2020 e 2021, calcolato in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627;

c) per l'anno civile 2023: una variazione pari a -13,2 % rispetto al DUC medio a livello dell'Unione per l'anno civile 2022;

d) per l'anno civile 2024: una variazione pari a -11,5 % rispetto al DUC medio a livello dell'Unione per l'anno civile 2023.

2. Il valore di riferimento per i costi determinati a livello dell'Unione è fissato a 6 265 631 152 EUR in EUR2017.

3. Il valore di riferimento per il DUC a livello dell'Unione è fissato a 50,23 EUR in EUR2017.

Articolo 5

Soglie di allarme

1. Gli Stati membri possono chiedere la revisione di uno o più obiettivi prestazionali indicati nei piani di miglioramento delle prestazioni, in conformità all'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, qualora:

a) il traffico effettivo, registrato da Eurocontrol, si discosti almeno del 10 % dei movimenti IFR dalle previsioni di traffico del piano di miglioramento delle prestazioni adottato a norma dell'articolo 16 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 in un determinato anno civile;

b) il traffico effettivo, registrato da Eurocontrol, si discosti almeno del 10 % delle unità di servizio dalle previsioni di traffico del piano di miglioramento delle prestazioni adottato a norma dell'articolo 16 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 in un determinato anno civile.

2. Gli Stati membri possono chiedere la revisione di uno o più obiettivi prestazionali indicati nei piani di miglioramento delle prestazioni, in conformità all'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, se la variazione dei valori di riferimento a seguito degli aggiornamenti stagionali del piano operativo della rete di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera a), e all'articolo 9, paragrafo 8, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione ([5]), rispetto ai valori di riferimento dell'ultima versione del piano operativo della rete disponibile al momento della redazione del piano di miglioramento delle prestazioni, è almeno pari a:

a) 0,05 minuti di ritardo ATFM di rotta se il valore di riferimento dell'ultima versione del piano operativo della rete disponibile al momento della redazione del piano di miglioramento delle prestazioni è inferiore a un ritardo ATFM di rotta di 0,2 minuti; oppure

b) 0,04 minuti di ritardo ATFM di rotta maggiorato del 5 % del valore di riferimento dell'ultima versione del piano operativo della rete disponibile al momento della redazione del piano di miglioramento delle prestazioni, se il valore di riferimento è pari o superiore a un ritardo ATFM di rotta di 0,2 minuti.

Articolo 6

Gruppi a fini comparativi

I gruppi, a fini comparativi, di fornitori di servizi di navigazione aerea con un ambiente economico e operativo simile, per valutare gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, sono i seguenti:

a) gruppo A: i fornitori di servizi di navigazione aerea di Germania, Francia, Spagna e Italia;

b) gruppo B: i fornitori di servizi di navigazione aerea di Norvegia, Svezia, Danimarca, Finlandia e Irlanda;

c) gruppo C: i fornitori di servizi di navigazione aerea di Cechia, Croazia, Slovenia, Ungheria, Slovacchia, Bulgaria, Polonia, Romania e Portogallo;

d) gruppo D i fornitori di servizi di navigazione aerea di Cipro, Malta, Estonia, Lettonia, Lituania e Grecia;

e) gruppo E: i fornitori di servizi di navigazione aerea di Austria, Svizzera, Belgio-Lussemburgo e Paesi Bassi.

Articolo 7

Abrogazione

La decisione di esecuzione (UE) 2019/903 è abrogata.

Articolo 8

Entrata in vigore

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

Fatto a Bruxelles, il 2 giugno 2021

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

([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).