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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

(1) Secondo il regolamento (CE) n. 549/2004 la Commissione adotta per ciascun periodo di riferimento obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nei settori di prestazione essenziali di sicurezza, ambiente, capacità ed efficacia sotto il profilo dei costi. Il regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione ([2]) stabilisce norme di attuazione relative a tali obiettivi. In particolare, l'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 prevede che la Commissione adotti, insieme agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, i seguenti valori: un «valore di riferimento per i costi determinati» a livello dell'Unione, un «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. La fissazione dei costi determinati si basa sull'articolo 15 del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]).

(2) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento («PR3»), che riguarda gli anni civili dal 2020 al 2024 compreso, i valori di riferimento a livello dell'Unione, le soglie di allarme e i gruppi a fini comparativi dovrebbero essere definiti prima del 1º giugno 2019, in modo da lasciare il tempo necessario per la preparazione dei piani di miglioramento delle prestazioni, che dovrebbero essere presentati alla Commissione, a fini di valutazione, entro il 1º ottobre 2019.

(3) A norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004 e della decisione di esecuzione (UE) 2016/2296 della Commissione ([4]), il 16 dicembre 2016 la Commissione ha designato un organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo con il compito di assisterla nell'attuazione del sistema di prestazioni.

(4) Per agevolare l'adozione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il PR3, l'organo di valutazione delle prestazioni ha condotto, a nome della Commissione, una consultazione delle parti interessate tra il 20 giugno 2018 e il 16 gennaio 2019. Sono state consultate tutte le parti interessate elencate all'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004, compresi gli utenti dello spazio aereo, i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli enti rappresentativi del personale, che sono stati consultati in merito agli intervalli indicativi per gli obiettivi prestazionali nonché all'approccio e alla metodologia per la definizione di tali obiettivi e di altri valori.

(5) L'organo di valutazione delle prestazioni ha presentato una relazione finale alla Commissione il 22 febbraio 2019. La relazione prende in considerazione le modifiche introdotte dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, le pertinenti osservazioni delle parti interessate così come le ultime statistiche e previsioni sul PR3 rese disponibili dal servizio di previsioni e statistiche di Eurocontrol («Statfor») e dall'Ufficio centrale dei canoni di rotta. La relazione dell'organo di valutazione delle prestazioni indica i presupposti e le motivazioni alla base degli obiettivi proposti, dei valori di riferimento, delle soglie di allarme e dei gruppi a fini comparativi.

([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]) 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).
([4]) Decisione di esecuzione (UE) 2016/2296 della Commissione, del 16 dicembre 2016, che istituisce il gruppo indipendente di esperti designato come organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo (GU L 344 del 17.12.2016, pag. 92).

(6) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione definiti nella presente decisione tengono conto dei contributi ricevuti dall'organo di valutazione delle prestazioni, dal gestore della rete, dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («AESA») e dalle autorità nazionali di vigilanza. In gennaio e febbraio 2019 la Commissione ha inoltre organizzato riunioni e scambi con gli Stati membri, le autorità nazionali di vigilanza, il gestore della rete e l'organo di valutazione delle prestazioni al fine di condividere le ultime informazioni pertinenti per la definizione degli obiettivi prestazionali. Nell'ambito di tali discussioni gli Stati membri sono stati invitati ad aggiornare i dati sui costi iniziali e le informazioni sulle previsioni di traffico. Gli obiettivi prestazionali definiti nella presente decisione tengono conto di tali informazioni.

(7) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e i valori di riferimento si basano su dati relativi alla portata geografica degli Stati membri, della Norvegia e della Svizzera e utilizzano le previsioni del traffico di rotta, espresse in termini di movimenti secondo le regole del volo strumentale (*instrument flight rules* – IFR) e di unità di servizio basate sulle previsioni di base del servizio Statfor di Eurocontrol, del 18 febbraio 2019. Tali previsioni relative al traffico di rotta corrispondono a: 10 534 000 movimenti IFR e 139 141 000 unità di servizio per il 2019, 10 824 000 movimenti IFR e 143 878 000 unità di servizio per il 2020, 10 996 000 movimenti IFR e 146 980 000 unità di servizio per il 2021, 11 191 000 movimenti IFR e 150 398 000 unità di servizio per il 2022, 11 355 000 movimenti IFR e 153 368 000 unità di servizio per il 2023, e 11 523 000 movimenti IFR e 156 359 000 unità di servizio per il 2024.

(8) La definizione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dovrebbe tenere conto di considerazioni di ordine economico, ambientale, operativo e di sicurezza. Per garantire che gli svantaggi, o una combinazione di svantaggi, non superino i benefici previsti è necessario un equilibrio. Per gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il PR3 è pertanto opportuno tenere conto 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.

(9) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione definiti nella presente decisione riflettono l'ambizione di una rete efficace nel suo complesso. In conformità agli articoli 14 e 15 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione tiene conto delle circostanze locali nel valutare la coerenza degli obiettivi prestazionali nazionali o degli obiettivi prestazionali a livello di blocchi funzionali di spazio aereo, indicati nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione di cui alla presente decisione.

(10) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza (*safety*), sviluppati in collaborazione con l'AESA, dovrebbero essere considerati come il livello minimo di efficacia della gestione della sicurezza che deve essere raggiunto dai fornitori di servizi di navigazione aerea certificati per fornire servizi di traffico aereo. Per tali obiettivi prestazionali è opportuno tenere conto delle prestazioni effettive e previste nel secondo periodo di riferimento e andare al di là del livello minimo di conformità alle prescrizioni previsto per gli elementi del sistema di gestione della sicurezza. La Commissione ha inoltre incaricato l'AESA di aggiornare i documenti di conformità e di orientamento al fine di monitorare e garantire la corretta attuazione degli indicatori di sicurezza di cui all'allegato I, sezione 1, punto 1, e sezione 2, punto 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Il quadro utilizzato per misurare i livelli di efficienza della gestione della sicurezza è pertanto più rigoroso rispetto a quello usato nel secondo periodo di riferimento, il che si riflette nell'approccio seguito per definire gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza per il PR3. Per tali obiettivi è inoltre opportuno tenere conto delle implicazioni per la gestione della sicurezza dei cambiamenti apportati all'ATM a seguito dell'attuazione dei progetti SESAR di cui all'articolo 15 *bis*, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004, concentrandosi sugli obiettivi di garanzia della sicurezza e di gestione dei rischi per la sicurezza.

(11) Per gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, 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, delle misure attuate per ottimizzare le operazioni di ATM e dei pertinenti contributi dell'organo di valutazione delle prestazioni, del gestore della rete e delle autorità nazionali di vigilanza.

(12) L'impatto ambientale del trasporto aereo è in aumento, ma a un ritmo inferiore al previsto considerando l'aumento del numero di voli nel secondo periodo di riferimento. Le emissioni di CO_2 supplementari «gate-to-gate», causate dall'inefficienza della rete ATM e calcolate confrontando le traiettorie effettive e quelle prive di ostacoli di tutti i voli europei, sono rimaste stabili a circa 6 % negli ultimi sei anni, nonostante la crescita del numero di voli, grazie all'ottimizzazione delle operazioni ATM connesse alla progettazione, alla pianificazione e al flusso nonché alla gestione della capacità della rete ATM europea. L'inefficienza di volo orizzontale di rotta è complessivamente diminuita e l'obiettivo prestazionale fissato per il secondo periodo di riferimento dovrebbe essere conseguito.

(13) I miglioramenti per il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente sono determinati principalmente dall'attuazione dello spazio aereo con rotte libere, che consente rotte più brevi e un uso più efficiente dello spazio aereo europeo. Si prevede che lo spazio aereo con rotte libere sarà attuato nella maggior parte dello spazio aereo europeo entro la fine del 2019 e nella sua totalità entro il 2022. Insieme alla graduale attuazione delle attività transfrontaliere connesse alle rotte libere, ciò può portare a rotte più dirette e 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. Tale attuazione graduale giustifica pertanto un miglioramento dell'efficienza di volo orizzontale di rotta fino al 2022. Dopo il 2022 l'efficienza di volo orizzontale di rotta dovrebbe rimanere stabile. In base alle misure attualmente previste e considerando che gli aeromobili devono evitare condizioni meteorologiche avverse e zone di pericolo sempre più frequenti e che le operazioni ATM devono garantire una separazione minima tra gli aeromobili, non si prevede che l'efficienza di volo orizzontale di rotta migliori ulteriormente nel 2023 e nel 2024.

(14) Per l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, misurato come ritardo medio di gestione del flusso di traffico aereo (*air traffic flow management* – «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 dei pertinenti contributi dell'organo di valutazione delle prestazioni, del gestore della rete e delle autorità nazionali di vigilanza.

(15) Come documentato dal gestore della rete, il traffico aereo in Europa è cresciuto in misura significativa nel secondo periodo di riferimento ed è attualmente ai massimi storici. I movimenti IFR sono aumentati del 13 % nei primi quattro anni del secondo periodo di riferimento e il ritardo medio ATFM di rotta è passato da 0,73 minuto per volo nel 2015 a 1,73 minuto per volo nel 2018, il che rappresenta un aumento del ritardo pari al 137 %. In alcune zone dell'Unione, in particolare in un numero limitato di centri di controllo di area nella zona centrale dell'Europa e nelle zone adiacenti dell'Europa centrale, la capacità di gestione del traffico aereo non è stata sufficiente per far fronte a questa crescita del traffico. Cinque centri di controllo di area sono responsabili di oltre la metà del ritardo complessivo ATFM di rotta attribuito alla capacità e al personale di controllo del traffico aereo in Europa, e alcuni di tali centri non hanno rispettato i piani di capacità concordati nel piano operativo della rete (NOP). Ne è conseguito che l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento di un ritardo medio ATFM di 0,5 minuto per volo non è stato raggiunto. Si prevede un peggioramento della carenza di capacità nei prossimi anni.

(16) Considerando le previsioni di traffico per il PR3, secondo il gestore della rete e l'organo di valutazione delle prestazioni, la maggior parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbe essere in grado di soddisfare i requisiti di capacità per il PR3. Secondo le informazioni trasmesse dalle autorità nazionali di vigilanza, la qualità del servizio proposta dai fornitori di servizi di navigazione aerea nel NOP dovrebbe tuttavia rimanere problematica per alcuni centri di controllo di area a causa, in particolare, di livelli inadeguati di personale, soprattutto nei primi tre anni del PR3. Si prevede quindi di raggiungere il ritardo medio ATFM ottimale di 0,5 minuto per volo nell'intero sistema solo alla fine del PR3. Per far fronte alla carenza di capacità e conseguire gli obiettivi definiti nella presente decisione, il gestore della rete e l'organo di valutazione delle prestazioni raccomandano che i fornitori di servizi di navigazione aerea adottino misure specifiche a livello dei centri di controllo di area interessati.

(17) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica per ciascun anno del periodo di riferimento dovrebbero essere espressi in percentuale per riflettere la variazione su base annua del «costo unitario determinato» medio a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta. Per gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica è opportuno tenere conto del livello di prestazione conseguito nel primo e nel secondo periodo di riferimento e dei pertinenti contributi dell'organo di valutazione delle prestazioni e delle autorità nazionali di vigilanza.

(18) A livello dell'Unione, dall'inizio del primo periodo di riferimento nel 2012, i costi effettivi di rotta, espressi in EUR2017, sono rimasti costanti nonostante l'aumento significativo del traffico. I costi effettivi dei primi tre anni del secondo periodo di riferimento sono inferiori ai corrispondenti costi determinati. L'eccedenza aggregata dei fornitori di servizi di navigazione aerea a livello dell'Unione è stata quindi superiore al previsto. Ciò, assieme all'analisi effettuata dall'organo di valutazione delle prestazioni, indica che la maggior parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea è in grado di migliorare ulteriormente l'efficienza economica nel PR3 e di rispondere anche alle esigenze in termini di capacità. Nel contempo il traffico aereo e i ritardi ATFM di rotta sono aumentati in modo significativo negli ultimi anni, il che può indicare che durante il secondo periodo di riferimento sono state investite risorse insufficienti nella rete. Gli obiettivi di efficienza economica per il PR3 dovrebbero mirare a migliorare l'efficienza economica, garantendo nel contempo che tali miglioramenti non vadano a scapito della necessità di fornire una capacità sufficiente.

(19) Gli utenti dello spazio aereo hanno espresso preoccupazione circa l'annullamento o il ritardo dei progetti di investimento volti a fornire la capacità necessaria. I costi derivanti da tali progetti sono stati spesso inclusi, in parte o interamente, nei costi determinati dei periodi di riferimento precedenti e quindi anche nelle tariffe. Qualora i fornitori di servizi di navigazione aerea abbiano generato parte dell'eccedenza a causa della mancata attuazione o dei ritardi nell'attuazione degli investimenti necessari, tali eccedenze potrebbero servire a finanziare gli investimenti necessari nel PR3, se non sono state versate sotto forma di dividendi agli azionisti o al bilancio dello Stato. Nel fissare i tassi di interesse ai fini del calcolo dei costi di capitale, i fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero inoltre tenere conto delle riduzioni dei rischi per i fornitori di servizi di navigazione aerea nell'ambito dei meccanismi di ripartizione dei rischi di traffico e di costo e delle condizioni di finanziamento generalmente favorevoli.

(20) Il miglioramento dell'efficienza economica previsto per il PR3 dovrebbe essere calcolato a partire dal valore di riferimento a livello dell'Unione per il costo unitario determinato, ottenuto dividendo il valore di riferimento dei costi determinati per le previsioni di traffico espresse in unità di servizio per il 2019. Il valore di riferimento per i costi determinati a livello dell'Unione è stimato utilizzando i costi effettivi degli anni 2015, 2016 e 2017 mediante un'analisi di regressione lineare ed è adeguato per tenere conto delle più recenti stime dei costi disponibili, delle variazioni di traffico e del rispettivo rapporto con i costi.

(21) I costi determinati a livello dell'Unione per il PR3 dovrebbero aumentare solo leggermente nel PR3 e passare al di sopra del livello del valore di riferimento per i costi determinati. Ciò è giustificato data la necessità di migliorare la qualità del servizio, in particolare affrontando il problema della carenza di capacità nello spazio aereo europeo. Nell'arco di un periodo di tempo che copre sia il PR3 che il secondo periodo di riferimento, la variazione su base annua del costo unitario determinato medio a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta dovrebbe essere pari al -2,7 % annuo.

(22) Oltre agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, è opportuno stabilire soglie di allarme oltre le quali gli Stati membri possono chiedere una revisione degli obiettivi prestazionali indicati nei piani di prestazione. Il regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 prevede tre diversi tipi di soglie, che si basano sui seguenti parametri: deviazioni del traffico effettivo dalla previsione di traffico in un determinato anno civile, espresse in percentuale di movimenti IFR, deviazioni del traffico effettivo dalla previsione di traffico in un determinato anno civile, espresse in percentuale di unità di servizio e la variazione dei valori di riferimento a seguito degli aggiornamenti stagionali del piano operativo della rete. Le variazioni dei fattori sottostanti di tali soglie di allarme possono avere impatti significativi sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea, sia sulle entrate effettive che sulle aspettative in termini di fornitura della capacità.

(23) Per stabilire le soglie di allarme dovrebbero essere presi in considerazione gli intervalli delle previsioni di traffico, in termini di unità di servizio di rotta e di movimenti IFR, con una crescita da bassa a elevata, sulla base del servizio Statfor di Eurocontrol. Il lungo periodo di previsione fino alla fine del 2024 comporta un grado di incertezza, in particolare per quanto riguarda la crescita economica, l'intenzione del Regno Unito di lasciare l'Unione, i rischi geopolitici che potrebbero causare la chiusura dello spazio aereo e la variabilità dei flussi di traffico, come dimostrato nel secondo periodo di riferimento, nonché lo sviluppo di legami economici con i mercati emergenti. Tali rischi sono presi in considerazione nelle previsioni, sulla base delle informazioni disponibili fino al febbraio 2019. Le prospettive economiche rimangono tuttavia incerte e il peso del rischio è molto variabile.

(24) Oltre agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, dovrebbero essere istituiti 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. Per istituire tali gruppi è opportuno tenere conto della complessità dello spazio aereo, dei livelli e della variabilità del traffico, del costo della vita e del costo unitario del lavoro dei controllori del traffico aereo per ciascun fornitore di servizi di navigazione aerea.

(25) I valori degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e di quelli delle soglie di allarme stabiliti al momento dell'adozione della presente decisione di esecuzione non dovrebbero variare anche se il diritto dell'Unione cessa di applicarsi al Regno Unito in una data successiva e se non è entrato in vigore alcun accordo di recesso. In effetti tale eventualità non inciderebbe in modo sostanziale sulla determinazione di tali valori. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza sono determinati da fattori indipendenti dal numero di Stati membri. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente dipendono dalle traiettorie, ma non è rilevante se tali traiettorie prevedono solo lo spazio aereo di Stati membri o anche quello di paesi terzi. Per gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per i settori essenziali di prestazione concernenti la capacità e l'efficienza economica, i calcoli hanno dimostrato che l'impatto del recesso del Regno Unito dall'Unione sarebbe trascurabile e che pertanto non sarebbe necessario modificare tali obiettivi in nessuno dei due scenari. I valori di riferimento per i costi determinati e per i costi unitari determinati e i gruppi a fini comparativi dovrebbero tuttavia dipendere dal fatto che al Regno Unito si applichi o no il diritto l'Unione o un accordo di recesso il giorno dell'entrata in vigore della presente decisione di esecuzione, o che non si applichi nessuno di questi due scenari.

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

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Ambito di applicazione

La presente decisione si applica al terzo periodo di riferimento di cui all'articolo 7 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

Articolo 2

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, 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 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 3

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, quale definito nell'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: 2,53 % nel 2020, 2,47 % nel 2021, 2,40 % nel 2022, 2,40 % nel 2023 e 2,40 % nel 2024.

Articolo 4

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, in conformità 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 0,9 minuto per volo nel 2020, 0,9 minuto per volo nel 2021, 0,7 minuto per volo nel 2022, 0,5 minuto per volo nel 2023 e 0,5 minuto per volo nel 2024.

Articolo 5

Obiettivi prestazionali 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, quali definiti nell'allegato I, sezione 1, punto 4.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, consistono in una variazione su base annua del costo unitario determinato medio a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta pari a: -1,9 % per il 2020, -1,9 % per il 2021, -1,9 % per il 2022, -1,9 % per il 2023 e -1,9 % per il 2024. La variazione su base annua è calcolata a partire dal valore di riferimento per il costo unitario determinato di cui al paragrafo 3.

2. Il valore di riferimento per i costi determinati è fissato a:

a) 6 245 065 000 EUR in EUR2017 nel caso in cui il diritto dell'Unione cessi di applicarsi al Regno Unito in una data anteriore alla data di entrata vigore della presente decisione di esecuzione e nessun accordo di recesso concluso con il Regno Unito sia entrato in vigore entro tale data;

b) 7 047 092 000 EUR in EUR2017 in tutti gli altri casi.

3. Il valore di riferimento per il costo unitario determinato è fissato a:

a) 49,29 EUR in EUR2017 nel caso in cui il diritto dell'Unione cessi di applicarsi al Regno Unito in una data anteriore alla data di entrata vigore della presente decisione di esecuzione e nessun accordo di recesso concluso con il Regno Unito sia entrato in vigore entro tale data;

b) 50,65 EUR in EUR2017 in tutti gli altri casi.

Articolo 6

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 prestazione, 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 ([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 minuto di ritardo ATFM di rotta se il valore di riferimento dall'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 minuto; oppure

b) 0,04 minuto di ritardo ATFM di rotta maggiorato del 5 % del valore di riferimento dall'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 minuto.

([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).

Articolo 7

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) nel caso in cui il diritto dell'Unione cessi di applicarsi al Regno Unito in una data anteriore alla data di entrata vigore della presente decisione di esecuzione e nessun accordo di recesso concluso con il Regno Unito sia entrato in vigore entro tale data:

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

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

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

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

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

b) in tutti gli altri casi:

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

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

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

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

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

Articolo 8

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

Fatto a Bruxelles, il 29 maggio 2019

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER