DECISIONE (UE) 2022/773 DELLA COMMISSIONE

del 13 aprile 2022

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

[notificata con il numero C(2022) 2294]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

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

considerando quanto segue:

CONSIDERAZIONI GENERALI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

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

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

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

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

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

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

(11) Per quanto riguarda i progetti di obiettivi di sicurezza proposti dall'Italia per il fornitore di servizi di navigazione aerea (ENAV), la Commissione ha constatato che si prevede il raggiungimento del livello dell'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione nel 2023 per quanto riguarda l'obiettivo «gestione dei rischi per la sicurezza», mentre per gli altri «obiettivi di gestione della sicurezza» gli obiettivi prestazionali locali raggiungono il livello dell'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per ogni anno civile dal 2021 al 2024.

(12) La Commissione osserva che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Italia stabilisce una serie di misure per l'ENAV finalizzate al conseguimento degli obiettivi locali di sicurezza, quali la centralizzazione dei dati di sicurezza e lo sviluppo di nuove metodologie per le inchieste di sicurezza, il miglioramento della «cultura della sicurezza» e dell'«efficienza della gestione della sicurezza» mediante nuove indagini e piani d'azione, nonché il miglioramento della «gestione dei rischi per la sicurezza» attraverso processi rafforzati di valutazione e monitoraggio.

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

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

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

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

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

	2021	2022	2023	2024
Progetti di obiettivi ambientali di rotta dell'Italia, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**
Valori di riferimento per l'Italia	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

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

(18) Per quanto riguarda l'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni l'Italia ha presentato misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali locali che comprendono un piano di transizione per la navigazione basata sulle prestazioni, miglioramenti nella gestione degli arrivi in cinque grandi aeroporti, la riorganizzazione di diverse zone di controllo e una maggiore applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo per rispondere in modo più adeguato alla domanda.

(19) La Commissione osserva inoltre che l'Italia ha già attuato uno spazio aereo con rotte libere (FRA) al di sopra del livello di volo 305 e incoraggia l'Italia a estendere l'applicazione del FRA durante l'RP3.

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

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

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

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

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

	2021	2022	2023	2024
Progetti di obiettivi di capacità di rotta dell'Italia, in minuti di ritardo ATFM per volo	**0,07**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valori di riferimento per l'Italia	0,07	0,11	0,11	0,11

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

(25) Per quanto riguarda l'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni l'Italia ha presentato una serie di misure per il conseguimento degli obiettivi locali di capacità di rotta. Tali misure comprendono ulteriori miglioramenti nell'applicazione del concetto di configurazione flessibile, l'introduzione di un nuovo sistema di gestione del traffico aereo (ATM), un aumento degli ETP dei controllori del traffico aereo (ATCO) nella maggior parte dei centri di controllo di area, nonché diverse misure di miglioramento della gestione dello spazio aereo.

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

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

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

(28) In primo luogo, la Commissione ha constatato che gli obiettivi proposti per l'RP3 per il ritardo ATFM medio all'arrivo, compresi tra 0,41 e 0,30 minuti per volo per gli anni civili dal 2021 al 2024, sono superiori alle prestazioni di ritardo ATFM all'arrivo conseguite verso la fine del secondo periodo di riferimento («RP2»), che vanno da 0,12 a 0,29 minuti per volo rispettivamente per gli anni civili 2018 e 2019.

(29) In secondo luogo, confrontando a livello aeroportuale i progetti di obiettivi nazionali sul ritardo ATFM medio all'arrivo con le prestazioni di aeroporti simili durante l'RP2, la Commissione ha osservato che si prevede che gli aeroporti di Milano Linate e Venezia registrino ritardi ATFM superiori a quelli previsti per aeroporti simili.

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

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

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

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

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

Zona tariffaria di rotta dell'Italia	**Valore di riferimento 2014**	**Valore di riferimento 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017)	**79,97 EUR**	**63,46 EUR**	**123,72 EUR**	**73,67 EUR**	**61,52 EUR**	**57,80 EUR**

(34) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza del DUC di rotta dell'Italia a livello di zona tariffaria, pari a -2,3 % nell'RP3, è migliore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a +1,0 % nello stesso periodo.

(35) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza a lungo termine del DUC di rotta dell'Italia a livello di zona tariffaria nell'RP2 e nell'RP3, pari a -3,5 %, è migliore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a -1,3 % nello stesso periodo.

(36) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento dell'Italia per il DUC, pari a 63,46 EUR in termini reali ai prezzi del 2017 («EUR2017»), è superiore del 7,2 % al valore di riferimento medio, pari a 59,18 EUR in EUR2017, del gruppo di riferimento pertinente. La Commissione rileva che il costo unitario determinato di rotta dell'Italia rimane al di sopra della media del gruppo di riferimento durante tutto l'RP3, con una differenza del 3,6 % osservata per il 2024.

(37) Come indicato nei considerando (34) e (35), è chiaro che l'Italia fa registrare risultati significativamente migliori rispetto sia alla tendenza nell'RP3 del DUC a livello dell'Unione sia alla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione. Inoltre il DUC dell'Italia nel 2024 è inferiore ai valori di riferimento del 2014 e del 2019, il che dimostra che si ottengono effettivi guadagni in termini di efficienza economica sia a medio sia a lungo termine. Indipendentemente dalla differenza tra il valore di riferimento dell'Italia e la media del gruppo di riferimento osservata al considerando (36), l'Italia ha fatto registrare un'evoluzione migliore in termini di efficienza economica rispetto alle tendenze a livello dell'Unione e ciò fornisce una base sufficiente per stabilire la coerenza con gli obiettivi prestazionali in materia di efficienza economica a livello dell'Unione per l'RP3.

(38) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da (34) a (37), i progetti di obiettivi inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Italia dovrebbero essere valutati come coerenti rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica.

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

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

(40) Confrontando il DUC presso i terminali con le prestazioni di aeroporti simili per l'RP3, la Commissione osserva che il DUC per gli aeroporti rispettivamente di Roma Fiumicino e Milano Linate è stimato significativamente al di sopra del DUC medio degli aeroporti interessati.

(41) La Commissione ritiene pertanto, in relazione all'adozione del suo piano di miglioramento delle prestazioni definitivo conformemente all'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che l'Italia dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di efficienza economica presso i terminali per l'RP3 alla luce delle osservazioni di cui al considerando (40), o dovrebbe rivedere al ribasso tali obiettivi.

CONCLUSIONI

(42) Sulla base della valutazione di cui ai considerando da (9) a (41), la Commissione ha constatato che gli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Italia sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

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

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

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

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

Articolo 2

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 aprile 2022

Per la Commissione
Adina VĂLEAN
Membro della Commissione

ALLEGATO

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

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA SICUREZZA

Efficienza della gestione della sicurezza

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

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'AMBIENTE

Efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Progetti di obiettivi ambientali di rotta dell'Italia, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**
Valori di riferimento per l'Italia	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Ritardo medio ATFM di rotta in minuti per volo

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Progetti di obiettivi di capacità di rotta dell'Italia, in minuti di ritardo ATFM per volo	**0,07**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valori di riferimento per l'Italia	0,07	0,11	0,11	0,11

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

Zona tariffaria di rotta dell'Italia	Valore di riferimento 2014	Valore di riferimento 2019	2020-20-21	2022	2023	2024
Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017)	**79,97 EUR**	**63,46 EUR**	**123,72 EUR**	**73,67 EUR**	**61,52 EUR**	**57,80 EUR**