DECISIONE (UE) 2024/350 DELLA COMMISSIONE

del 13 dicembre 2023

concernente la conformità delle misure correttive presentate dal Belgio con la decisione di esecuzione (UE) 2023/1336

[notificata con il numero C(2023) 8616]

(Il testo in lingua inglese 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 («regolamento quadro») ([1]), in particolare l'articolo 11, paragrafo 3, lettera c),

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 e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013 ([2]), in particolare l'articolo 15, paragrafo 7, secondo comma,

considerando quanto segue:

CONSIDERAZIONI GENERALI

(1) A seguito dell'esame dettagliato di cui all'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha rilevato che gli obiettivi prestazionali di efficienza economica per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo non erano coerenti con gli obiettivi prestazionali di efficienza economica a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento («RP3»).

(2) Pertanto, a norma della decisione di esecuzione (UE) 2023/1336 della Commissione ([3]), è stato imposto al Belgio e al Lussemburgo di definire e comunicare alla Commissione le misure correttive volte a garantire la coerenza dei rispettivi obiettivi prestazionali di efficienza economica a livello nazionale con gli obiettivi prestazionali di efficienza economica a livello dell'Unione per l'RP3. Tali misure correttive avrebbero dovuto essere attuate nell'ambito dei progetti di piani definitivi di miglioramento delle prestazioni stabiliti a livello nazionale rispettivamente dal Belgio e dal Lussemburgo.

(3) Il 16 settembre 2023 il Belgio ha presentato alla Commissione per valutazione una prima versione del suo progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni contenente misure correttive. Dopo avere verificato che fosse completo, la Commissione ha invitato il Belgio ad aggiornare il suo progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni al fine di integrarvi taluni elementi mancanti e di porre rimedio ad alcune carenze individuate. La presente decisione valuta tale versione aggiornata del progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni contenente misure correttive («il progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni») presentata dal Belgio alla Commissione il 7 novembre 2023.

(4) L'organo di valutazione delle prestazioni («PRB»), 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 sulla valutazione del progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni contenente misure correttive presentato dal Belgio.

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) GU L 56 del 25.2.2019, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([3]) Decisione di esecuzione (UE) 2023/1336 della Commissione, del 16 giugno 2023, sulle misure correttive che il Belgio e il Lussemburgo devono adottare in relazione a taluni obiettivi prestazionali per il terzo periodo di riferimento, conformemente al regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 166 del 30.6.2023, pag. 119; ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/1336/oj).

(5) Il Belgio conviene in via eccezionale di rinunciare ai diritti conferiti ai sensi dell'articolo 342 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in combinato disposto con l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1 ([4]), e di acconsentire all'adozione e alla notifica in inglese della presente decisione.

VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

Ambito di applicazione

(6) Ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 7, primo comma, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, è necessario valutare le misure correttive indicate nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni al fine di stabilire se siano sufficienti a garantire la conformità con le misure correttive definite nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336 e dunque a garantire la coerenza degli obiettivi prestazionali di efficienza economica per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP3. Tali misure correttive sono state stabilite congiuntamente dal Belgio e dal Lussemburgo per la loro zona tariffaria comune.

(7) La Commissione rileva che gli obiettivi prestazionali concernenti la sicurezza, la capacità e l'ambiente stabiliti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni restano invariati nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni. Nella sua decisione di esecuzione (UE) 2023/1336, la Commissione non ha sollevato preoccupazioni in merito a tali obiettivi prestazionali. Pertanto gli obiettivi prestazionali concernenti la sicurezza, la capacità e l'ambiente dovrebbero essere ritenuti coerenti con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

Misure correttive volte a garantire la coerenza degli obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica con gli obiettivi prestazionali di efficienza economica a livello dell'Unione, soggette alla valutazione della Commissione

Misure correttive

(8) La Commissione rileva che il progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni comprende, in sostanza, le seguenti misure correttive nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati, ossia skeyes e il centro di controllo dello spazio aereo superiore di Maastricht («MUAC»):

a) esame delle basi di calcolo dei costi di skeyes e del MUAC per gli anni 2023 e 2024 («misura correttiva A»);

b) rimborso agli utenti dello spazio aereo dell'eccedenza per l'anno civile 2022 derivante dalla differenza tra costi determinati e costi effettivi («misura correttiva B»);

c) rimborso agli utenti dello spazio aereo degli importi addebitati nel secondo periodo di riferimento («RP2») in relazione agli investimenti in attività fisse posticipati o annullati («misura correttiva C»).

(9) Nell'ambito del progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni il Belgio ha incaricato un consulente indipendente di effettuare, nell'estate nel 2023, un riesame della conformità di skeyes e del MUAC («riesame della conformità di skeyes e del MUAC») in relazione alle constatazioni formulate dalla Commissione nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336. Il 3 ottobre 2023 il Belgio ha trasmesso ai servizi della Commissione la relazione finale del riesame della conformità. Il Belgio spiega che si è tenuto conto dei risultati del riesame della conformità per stabilire le misure correttive contenute nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni.

Misura correttiva A

(10) La misura correttiva A consiste in una riduzione in termini reali dei costi determinati di skeyes e del MUAC in relazione agli anni 2023 e 2024. Si prevede che tale misura correttiva determini una riduzione dei costi totali per l'anno 2023 pari a 12,9 milioni di EUR, espressi in termini reali ai prezzi del 2017 («EUR 2017»), e una riduzione dei costi totali per l'anno 2024 pari a 9,1 milioni di EUR, espressi in EUR 2017.

(11) La tabella che segue illustra l'effetto della misura correttiva A sui costi determinati, secondo una ripartizione tra skeyes e il MUAC.

([4]) Regolamento n. 1 che stabilisce il regime linguistico della Comunità economica europea (GU 17 del 6.10.1958, pag. 385/58; ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

Misura correttiva A	Impatto sui costi determinati per il 2023, espressi in EUR 2017	Impatto sui costi determinati per il 2024, espressi in EUR 2017
skeyes	- 4,6 milioni di EUR	- 4,0 milioni di EUR
MUAC	- 8,2 milioni di EUR	- 5,0 milioni di EUR
Totale	**- 12,9 milioni di EUR**	**- 9,1 milioni di EUR**

(12) La Commissione rileva che la misura correttiva A contribuisce alla riduzione complessiva della base di calcolo dei costi per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo nel 2023 e nel 2024 e determina in particolare una riduzione dei costi di esercizio, compresi i costi del personale e altri costi di esercizio, sia di skeyes sia del MUAC, come prescritto a norma dell'articolo 1, paragrafo 2, della decisione di esecuzione (UE) 2023/1336.

Misura correttiva B

(13) La misura correttiva B riguarda il rimborso agli utenti dello spazio aereo dell'eccedenza per l'anno civile 2022 derivante dalla differenza tra costi determinati e costi effettivi. Tale eccedenza comprende specificamente il saldo tra i costi determinati e i costi effettivi relativi ai costi del personale e ad altri costi di esercizio di skeyes e del MUAC per il 2022. Le differenze in termini di costi per il 2022 relative ai costi di ammortamento e al costo del capitale sono escluse dall'ambito di applicazione della misura correttiva B, in quanto sono soggette alle disposizioni concernenti la ripartizione del rischio di costo di cui all'articolo 28, paragrafo 3, lettera a), e paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(14) Si prevede che la misura correttiva B produca effetti attraverso una riduzione dei costi una tantum nella misura di 7,7 milioni di EUR, espressi in EUR 2017, per l'anno 2024, secondo la ripartizione tra skeyes e il MUAC illustrata nella tabella che segue.

Misura correttiva B	Impatto sui costi determinati per il 2024, espressi in EUR 2017
skeyes	- 0,1 milioni di EUR
MUAC	- 7,6 milioni di EUR
Totale	**- 7,7 milioni di EUR**

(15) La Commissione rileva che la misura correttiva B contribuisce alla riduzione complessiva dei costi determinati di skeyes e del MUAC per il 2024, come prescritto a norma dell'articolo 1, paragrafo 2, della decisione di esecuzione (UE) 2023/1336.

Misura correttiva C

(16) La misura correttiva C riguarda il rimborso agli utenti dello spazio aereo della spesa in conto capitale non effettuata nell'RP2 riguardante investimenti in attività fisse posticipati o annullati.

(17) La Commissione ha rilevato che durante l'RP2 sia skeyes sia il MUAC hanno rinviato o cancellato diversi investimenti previsti in attività fisse, che facevano parte del piano di miglioramento delle prestazioni dell'RP2. Tali investimenti sono stati parzialmente addebitati agli utenti dello spazio aereo come parte della base di calcolo dei costi dell'RP2 per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo, nonostante gli investimenti in questione non siano stati effettuati e quindi non abbiano fornito i benefici operativi previsti. A norma della decisione di esecuzione (UE) 2023/1336, la Commissione ha pertanto chiesto alle autorità nazionali di vigilanza del Belgio e del Lussemburgo di verificare che i costi imputati nell'RP2 per gli investimenti cancellati e ritardati in attività fisse non fossero addebitati due volte agli utenti dello spazio aereo nel caso in cui tali investimenti si fossero concretizzati in una fase successiva.

(18) Nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni il Belgio indica che dall'esame della conformità di skeyes e del MUAC è emerso che taluni importi compresi nelle basi di calcolo dei costi dell'RP3 devono effettivamente essere rimborsati agli utenti al fine di evitare il doppio addebito per gli investimenti annullati o posticipati nell'RP2. A tal fine deve essere applicata per l'anno 2024 una riduzione dei costi una tantum nella misura di 6,1 milioni di EUR, espressi in EUR 2017, secondo la ripartizione tra skeyes e il MUAC illustrata nella tabella che segue.

Misura correttiva C	Impatto sui costi determinati per il 2024, espressi in EUR 2017
skeyes	- 4,4 milioni di EUR
MUAC	- 1,6 milioni di EUR
Totale	**- 6,1 milioni di EUR**

(19) Per quanto riguarda skeyes, la Commissione rileva che la misura correttiva C determina soltanto un rimborso parziale dei costi non sostenuti che sono stati addebitati agli utenti nell'RP2 per gli investimenti in attività fisse cancellati e ritardati. Sulla base dell'analisi effettuata dal PRB e illustrata nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336, skeyes ha addebitato un totale di 7,8 milioni di EUR nell'RP2 pera investimenti che non si sono concretizzati durante tale periodo di riferimento.

(20) Ciononostante, la Commissione rileva che la misura correttiva C contribuisce alla riduzione complessiva dei costi determinati di skeyes e del MUAC per il 2024, come prescritto a norma dell'articolo 1, paragrafo 2, della decisione di esecuzione (UE) 2023/1336.

Obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica

(21) La tabella che segue illustra gli obiettivi prestazionali di efficienza economica di rotta per l'RP3 per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni e i corrispondenti obiettivi prestazionali rivisti contenuti nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni.

Zona tariffaria di rotta Belgio-Lussemburgo	**Valore di riferimento 2014**	**Valore di riferimento 2019**	**2020-2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Obiettivi prestazionali di efficienza economica contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2017)	*81,78 EUR*	*83,26 EUR*	*189,52 EUR*	*104,47 EUR*	*94,18 EUR*	*89,87 EUR*
Obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica contenuti nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2017)	**81,78 EUR**	**83,26 EUR**	**189,52 EUR**	**104,47 EUR**	**90,34 EUR**	**80,26 EUR**

(22) La Commissione osserva che il Belgio ha rivisto al ribasso i suoi obiettivi prestazionali di efficienza economica per il 2023 e il 2024 nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni. Tale revisione al ribasso rappresenta una riduzione approssimativa del costo unitario determinato («DUC») del 4,1 % per il 2023 e del 10,7 % per il 2024. La Commissione rileva che i valori di riferimento per il 2014 e il 2019 restano invariati nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni rispetto al progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni.

(23) Le previsioni di traffico su cui si basano gli obiettivi prestazionali di efficienza economica per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo sono state aggiornate nell'ambito del progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni e sono conformi alle previsioni di base di traffico del servizio Statfor di Eurocontrol del marzo 2023. La tabella che segue illustra le ipotesi di traffico, che sono state riviste al ribasso per il 2023 (con un effetto negativo sul DUC) e al rialzo per il 2024 (con un effetto positivo sul DUC).

Zona tariffaria di rotta Belgio-Lussemburgo	**2023**	**2024**
Previsioni di traffico contenute nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni, espresse in migliaia di unità di servizio di rotta	*2 445*	*2 542*
Previsioni di traffico aggiornate, contenute nei progetti di piani definitivi di miglioramento delle prestazioni, espresse in migliaia di unità di servizio di rotta	**2 404**	**2 560**
Differenza	**- 1,7 %**	**+ 0,7 %**

Costi determinati per gli anni civili 2023 e 2024

(24) I costi determinati rivisti in termini reali, espressi in EUR 2017, per gli anni civili 2023 e 2024, derivanti dall'applicazione delle misure correttive di cui ai considerando da 8 a 19 e da altri adeguamenti applicati nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni, sono riportati nella tabella che segue:

Zona tariffaria di rotta Belgio-Lussemburgo	**2023**	**2024**
Costi determinati in EUR 2017, stabiliti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni	*230,2 milioni di EUR*	*228,5 milioni di EUR*
Costi determinati rivisti in EUR 2017, stabiliti nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni	217,2 milioni di EUR	205,5 milioni di EUR
Differenza espressa in EUR 2017 e in percentuale	**- 13,1 milioni di EUR** - 5,7 %	**- 23,0 milioni di EUR** - 10,1 %

(25) Rispetto al progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni, l'effetto combinato delle misure correttive stabilite nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni sulla base di calcolo dei costi della zona tariffaria Belgio-Lussemburgo ammonta a – 12,8 milioni di EUR, espressi in EUR 2017, per l'anno 2023 e a – 22,7 milioni di EUR, espressi in EUR 2017, per l'anno 2024. Ulteriori riduzioni dei costi residui pari a 0,3 milioni di EUR, espressi in EUR 2017, per il 2023 e a 0,2 milioni di EUR, espressi in EUR 2017, per il 2024 derivano da adeguamenti applicati in relazione alle basi di calcolo dei costi dell'amministrazione della navigazione aerea del Lussemburgo e delle autorità nazionali di vigilanza rispettivamente del Belgio e del Lussemburgo.

(26) A norma della decisione di esecuzione (UE) 2023/1336 la Commissione ha concluso che i costi determinati stabiliti per l'amministrazione della navigazione aerea del Lussemburgo e per le autorità nazionali di vigilanza del Belgio e del Lussemburgo non hanno destato preoccupazioni. Le relative constatazioni contenute nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336 restano valide, dato che non sono state apportate modifiche di rilievo al progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni in relazione a dette componenti di costo.

Valutazione degli obiettivi prestazionali rivisti

Valutazione degli obiettivi prestazionali rivisti sulla base dei criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317

(27) La Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica stabiliti nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni conformemente ai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(28) 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 a livello di zona tariffaria, pari a – 0,9 % nell'RP3, è migliore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a +1,0 %, nello stesso periodo.

(29) Per quanto riguarda il 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 a livello di zona tariffaria nell'RP2 e nell'RP3, pari a – 0,2 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a – 1,3 %, nello stesso periodo.

(30) 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 della zona tariffaria Belgio-Lussemburgo per il DUC, pari a 83,26 EUR, espressi in EUR 2017, è superiore del 13,2 % al valore di riferimento medio, pari a 73,53 EUR, espressi in EUR 2017, del pertinente gruppo a fini comparativi.

Valutazione delle misure connesse alla capacità invocate dal Belgio al fine di giustificare le deviazioni osservate dalle tendenze di efficienza economica a livello dell'Unione

(31) È necessario esaminare se le deviazioni dai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, menzionate ai considerando 29 e 30, possano essere ritenute necessarie e proporzionate in conformità del punto 1.4, lettera d), di tale allegato, a condizione che la deviazione osservata dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione sia dovuta esclusivamente ai costi determinati supplementari relativi alle misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità.

(32) Visti i calcoli effettuati dal PRB, la Commissione rileva che la differenza stimata tra i costi determinati per l'RP3 stabiliti nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo per l'anno 2024 e i costi determinati che sarebbero necessari per soddisfare la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione è di circa 19,4 milioni di EUR espressi in EUR 2017.

(33) In relazione al criterio di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione rileva che il progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni contiene sette misure per il conseguimento degli obiettivi di capacità («misure connesse alla capacità»), che il Belgio ritiene necessarie a tale scopo e che, a parere del Belgio, giustificherebbero le deviazioni degli obiettivi prestazionali locali di efficienza economica dagli obiettivi prestazionali di efficienza economica a livello dell'Unione. Due di tali misure connesse alla capacità («misure 1 e 2») riguardano skeyes mentre cinque («misure da 3 a 7») riguardano il MUAC. La Commissione ha già valutato tali misure connesse alla capacità, incluse nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni, nell'ambito dell'esame dettagliato di cui al considerando (1). Le relative constatazioni sono state formulate nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336.

(34) Le misure da 3 a 7 restano invariate nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni; pertanto le constatazioni formulate dalla Commissione nell'ambito dell'esame dettagliato in relazione a tali misure restano valide. Di conseguenza le misure da 3 a 7 sono ritenute necessarie e proporzionate per il conseguimento degli obiettivi prestazionali in materia di capacità, sulla base delle constatazioni dettagliate contenute nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336. Il Belgio ha invece modificato le misure 1 e 2 del progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni, pertanto è stato necessario sottoporre tali misure a una nuova valutazione.

Valutazione della misura modificata 1

(35) La misura 1 prevede l'assunzione e la formazione di controllori del traffico aereo da parte di skeyes al fine di mantenere livelli adeguati di personale controllore del traffico aereo nell'RP3 e nel quarto periodo di riferimento («RP4»).

(36) Nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336 la Commissione ha già concluso che la misura 1 è necessaria per il conseguimento degli obiettivi prestazionali locali in materia di capacità. Tuttavia la Commissione ha ritenuto che il Belgio non fosse riuscito a giustificare, nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni, la totalità dei costi che ha dichiarato di aver sostenuto in relazione alla misura 1. Si è pertanto ritenuto che una parte dei costi della misura 1 non fosse giustificata alla luce del conseguimento di obiettivi di capacità, dato che il Belgio non aveva dimostrato tali costi durante l'esame dettagliato di cui al considerando 1, anche per quanto riguarda l'impatto dell'inflazione sui costi dichiarati.

(37) La Commissione rileva che il Belgio ha presentato stime dei maggiori costi per la misura 1 per il 2023 e il 2024 nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni. Il Belgio spiega che ciò è dovuto a importi aggiuntivi in relazione ai costi del personale sostenuti da skeyes per la retribuzione di tirocinanti controllori del traffico aereo per i servizi di rotta. Il Belgio sostiene che tali costi erano stati erroneamente omessi dai costi della misura 1 nei precedenti progetti di piani di miglioramento delle prestazioni da esso presentati per l'RP3.

(38) Sulla base delle informazioni contenute nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni, i costi del personale aggiuntivi di cui al considerando 37 sono direttamente legati alle misure di aumento della capacità adottate nell'ambito della misura 1, che la Commissione, nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336, ha già ritenuto pertinenti per il conseguimento degli obiettivi prestazionali locali in materia di capacità. Tali costi del personale aggiuntivi dovrebbero inoltre essere ritenuti proporzionati alla luce dell'obiettivo di garantire la fornitura sicura e continua, da parte di skeyes, della capacità di controllo del traffico aereo prescritta nell'RP3. È pertanto opportuno, in relazione alla misura 1, includere tali costi del personale nel calcolo dei costi ritenuti necessari e proporzionati per il conseguimento degli obiettivi di capacità.

(39) Per quanto riguarda tutti gli altri aspetti della misura 1, sono mantenute le conclusioni di cui nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336, dato che il progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni non contiene argomentazioni o prove tali da rendere necessaria una riapertura dell'analisi della Commissione.

Valutazione della misura modificata 2

(40) La misura 2 riguarda l'ammodernamento da parte di skeyes del suo sistema di gestione del traffico aereo («ATM») per sostenere l'integrazione dei servizi di navigazione aerea civili e militari e migliorare la capacità e le efficienze operative.

(41) Nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336 la Commissione ha osservato che la misura 2 comprendeva due elementi, ossia l'aggiornamento a metà della durata di utilizzo dell'attuale sistema ATM di skeyes e la sostituzione, a più lungo termine, dell'attuale sistema ATM con un sistema unico, integrato e armonizzato di gestione dello spazio aereo, da sviluppare con il MUAC e la difesa belga nell'ambito del progetto «Shared Air Traffic Services System 3» («progetto SAS 3»). La Commissione ha tuttavia osservato, alla luce di informazioni attendibili di cui disponeva all'epoca, che esistevano seri dubbi sull'effettiva attuazione del progetto SAS 3. Inoltre la Commissione ha escluso alcuni costi presentati nell'ambito della misura 2 dai costi aggiuntivi ritenuti necessari e proporzionati per quanto riguarda il conseguimento degli obiettivi di capacità e che pertanto giustificano una deviazione dagli obiettivi prestazionali di efficienza economica a livello dell'Unione.

(42) La Commissione rileva che, nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni, il Belgio ha modificato sia il contenuto, sia i costi della misura 2. Da un lato il Belgio conferma che il previsto aggiornamento a metà della durata di utilizzo del sistema ATM dovrebbe essere attuato nel periodo 2023-2024 come misura transitoria prima dell'introduzione di un nuovo sistema ATM che dovrebbe diventare operativo alla fine dell'RP4. Dall'altro lato il Belgio riconosce che il progetto SAS 3, il cui obiettivo era sviluppare il nuovo sistema ATM, è stato sospeso in quanto «i rischi del progetto in termini di ambito di applicazione, pianificazione e portata erano troppo elevati per skeyes». Secondo il Belgio «skeyes sta discutendo con la difesa belga per definire il modo migliore di procedere all'ammodernamento del sistema che sarà messo in esercizio nel 2028». Tuttavia nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni il Belgio non presenta alcuna opzione per la sostituzione o la modifica del progetto SAS3.

(43) La Commissione rileva inoltre che, nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni, i costi associati alla misura 2 sono stati modificati per il 2023 e il 2024. Tali costi sono stati rivisti al ribasso alla luce dello stato più recente degli investimenti programmati nel sistema ATM.

(44) Sulla base dell'analisi delle argomentazioni e delle informazioni aggiornate presentate dal Belgio, la Commissione conferma, in relazione alla misura 2, le conclusioni contenute nel regolamento di esecuzione (UE) 2023/1336. È evidente che l'inclusione di eventuali costi afferenti al nuovo sistema ATM futuro, sulla base del progetto SAS3 o di qualsiasi soluzione tecnica alternativa selezionata da skeyes, sarebbe prematura, dato che non è stata presa la relativa decisione di investimento e che l'investimento non è previsto prima della fine dell'RP4. Inoltre la Commissione ribadisce l'osservazione secondo cui per giustificare deviazioni dagli obiettivi prestazionali di efficienza economica a livello dell'Unione si deve tenere conto soltanto dei costi di ammortamento e del costo del capitale direttamente sostenuto per gli investimenti nell'aggiornamento o nella sostituzione del sistema ATM.

(45) Pertanto, per quanto riguarda i costi aggiuntivi ritenuti necessari e proporzionati per il conseguimento degli obiettivi prestazionali in materia di capacità, i costi di cui tenere conto per la misura 2 sono quelli relativi ai costi di ammortamento e al costo del capitale sostenuto per l'aggiornamento a metà della durata di utilizzo del sistema ATM di skeyes, come precisato nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336.

Conclusioni in merito alle misure connesse alla capacità invocate dal Belgio e dal Lussemburgo al fine di giustificare le deviazioni osservate dalle tendenze di efficienza economica a livello dell'Unione

(46) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione conclude, sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 31 a 45, che i costi presentati nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni per le misure 1 e 2 sono parzialmente necessari e proporzionati per il conseguimento degli obiettivi prestazionali in materia di capacità, mentre per le misure da 3 a 7 i costi presentati sono pienamente necessari e proporzionati per il conseguimento di tali obiettivi.

(47) Vista l'analisi effettuata dal PRB, la tabella che segue illustra l'impatto monetario calcolato delle misure connesse alla capacità sulla tendenza del DUC per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo per quanto riguarda l'anno pertinente, ossia il 2024:

Misure connesse alla capacità presentate nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni	Impatto monetario sulla tendenza del DUC per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo, espresso in EUR 2017, tenendo conto dei costi che la Commissione ritiene necessari e proporzionati per il conseguimento degli obiettivi di capacità ([1])
Misura 1	8,2 milioni di EUR ([2])
Misura 2	0,3 milioni di EUR ([3])
Misura 3	4,3 milioni di EUR
Misura 4	0,3 milioni di EUR
Misura 5	4,7 milioni di EUR
Misura 6	1,4 milioni di EUR
Misura 7	0,3 milioni di EUR
Totale	**19,5 milioni di EUR**

([1]) Calcoli basati sull'indice di inflazione aggiornato utilizzato nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni.
([2]) Importo riveduto corrispondente alla quota dei costi della misura 1 che la Commissione ha ritenuto necessaria e proporzionata per il conseguimento degli obiettivi prestazionali locali in materia di capacità conformemente alle constatazioni di cui ai considerando 47 e 48.
([3]) Importo corrispondente alla quota dei costi della misura 2 che la Commissione ha ritenuto necessaria e proporzionata per il conseguimento degli obiettivi prestazionali locali in materia di capacità conformemente al considerando 54. Tale importo è rimasto invariato da quando sono state definite le misure correttive che il Belgio e il Lussemburgo devono adottare a norma della decisione di esecuzione (UE) 2023/1336.

(48) Le misure connesse alla capacità riportate nella tabella di cui al considerando 52 rappresentavano un eccesso complessivo di 19,5 milioni di EUR, espressi in EUR 2017, rispetto alla base di calcolo dei costi per il 2024. Di conseguenza la deviazione osservata di 19,4 milioni di EUR, espressi in EUR 2017, dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione, delineata al considerando 32, dovrebbe essere ritenuta interamente giustificata dai costi determinati supplementari relativi alle misure connesse alla capacità presentate nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni.

(49) La Commissione conclude pertanto che il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 è soddisfatto.

Conclusione sulla valutazione delle misure correttive volte a garantire la coerenza degli obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica con gli obiettivi prestazionali di efficienza economica a livello dell'Unione

(50) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 6 a 49, la Commissione conclude che le misure correttive contenute nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni comportano una riduzione dei costi determinati per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo. Si ottengono così gli obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica, che dovrebbero essere ritenuti coerenti con gli obiettivi prestazionali di efficienza economica a livello dell'Unione per l'RP3.

Riesame degli obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica per i servizi di navigazione aerea presso i terminali

(51) Nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336 la Commissione ha espresso preoccupazione per quanto riguarda gli obiettivi di efficienza economica presso i terminali proposti dal Belgio nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni e ha ritenuto che il Belgio dovesse giustificare ulteriormente tali obiettivi o rivederli al ribasso.

(52) La Commissione osserva che il progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni contiene una versione migliorata degli obiettivi prestazionali di efficienza economica presso i terminali per il Belgio per gli anni civili 2023 e 2024, compresa una riduzione dei costi determinati di 1,8 milioni di EUR, espressi in EUR 2017, per il 2023 e di 1,4 milioni di EUR, espressi in EUR 2017, per il 2024. Ciononostante il dato della tendenza del DUC presso i terminali del Belgio, pari a +3,1 % nell'RP3, continua a essere superiore al dato della tendenza del DUC di rotta, pari a – 0,9 % nell'RP3, nonché al dato della tendenza effettiva del DUC presso i terminali, pari a +0,5 %, osservata nell'RP2. Inoltre il DUC presso i terminali rimane più alto, con un margine significativo stimato al 52,8 %, rispetto al DUC medio presso i terminali del pertinente gruppo di aeroporti a fini comparativi. La Commissione rileva inoltre che il Belgio non ha presentato ulteriori giustificazioni nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni per quanto riguarda il livello dei suoi obiettivi prestazionali di efficienza economica presso i terminali.

(53) Sulla base delle constatazioni di cui al considerando (52), la Commissione conclude che gli obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica presso i terminali del Belgio continuano a essere fonte di preoccupazione. La Commissione ribadisce pertanto il proprio parere, già formulato nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336, secondo cui il Belgio dovrebbe rivedere al ribasso tali obiettivi o fornire adeguate giustificazioni a riguardo. Il Belgio dovrebbe rispondere a tale osservazione in relazione all'adozione del proprio piano definitivo di miglioramento delle prestazioni a norma dell'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

Riesame dei sistemi di incentivi di cui all'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317

(54) Nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336 la Commissione ha concluso che il Belgio deve rivedere i propri sistemi di incentivi per conseguire gli obiettivi di capacità di rotta e presso i terminali, in modo tale che lo svantaggio finanziario massimo derivante da tali sistemi di incentivi abbia un impatto rilevante sulle entrate a rischio. La Commissione rileva che il Belgio ha comunque mantenuto invariati i propri sistemi di incentivi nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni.

(55) La Commissione conclude pertanto che i sistemi di incentivi per la capacità di rotta e presso i terminali definiti dal Belgio nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni continuano a essere fonte di preoccupazione. La Commissione ribadisce pertanto che il Belgio dovrebbe rivedere, in relazione all'adozione del proprio piano definitivo di miglioramento delle prestazioni ai sensi dell'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, i suoi sistemi di incentivi per conseguire gli obiettivi di capacità di rotta e presso i terminali, in modo tale che lo svantaggio finanziario massimo derivante da tali sistemi di incentivi sia fissato a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come espressamente prescritto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Secondo il parere della Commissione, tale revisione dovrebbe determinare uno svantaggio finanziario massimo pari o superiore all'1 % dei costi determinati annuali.

CONCLUSIONE

(56) Le misure correttive contenute nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni in relazione agli obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo dovrebbero essere ritenute conformi alla decisione di esecuzione (UE) 2023/1336. A seguito di tali misure correttive, gli obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica dovrebbero essere ritenuti coerenti con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP3.

(57) La Commissione rileva che il Belgio non ha tuttavia affrontato, in relazione al suo progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni, le seguenti questioni concernenti le constatazioni formulate dalla Commissione durante l'esame dettagliato di cui al considerando 1 e presentate nella decisione di esecuzione (UE) 2023/1336:

a) applicazione errata delle rispettive disposizioni di legge che disciplinano la ripartizione del rischio di traffico, la ripartizione del rischio di costo e i sistemi di incentivi in relazione al MUAC;

b) modalità di finanziamento non corrette per i costi sostenuti per i servizi forniti da skeyes e dal MUAC nelle aree transfrontaliere;

c) ripartizione errata dei costi di avvicinamento tra i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali in relazione a skeyes;

d) livello errato degli svantaggi finanziari massimi nei sistemi di incentivi del Belgio a sostegno del conseguimento degli obiettivi di capacità di rotta e presso i terminali, di cui ai considerando (54) e (55).

(58) Pertanto la Commissione conclude che il Belgio dovrebbe affrontare senza indugio le constatazioni di cui al considerando 57. Questa conclusione non pregiudica eventuali procedimenti per violazione che la Commissione potrebbe intraprendere in merito a tali constatazioni.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le misure correttive contenute nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni presentato dal Belgio alla Commissione il 7 novembre 2023 a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 in relazione ai suoi obiettivi prestazionali di efficienza economica per il terzo periodo di riferimento sono conformi alla decisione di esecuzione (UE) 2023/1336 della Commissione.

Gli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni presentato dal Belgio il 7 novembre 2023 a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 e definiti 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 ([5]).

Articolo 2

Il Regno del Belgio è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 dicembre 2023

Per la Commissione
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro della Commissione

([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; ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/891/oj).

ALLEGATO

Obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano definitivo di miglioramento delle prestazioni presentato dal Belgio a norma del regolamento (CE) n. 549/2004, ritenuti 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

Belgio	**Obiettivi relativi all'efficienza della gestione della sicurezza**, espressi come livello di attuazione, dal livello A al livello D dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea («AESA»)		
Fornitore di servizi di navigazione aerea interessato	**Obiettivo di gestione della sicurezza**	**2023**	**2024**
skeyes	Politica e obiettivi di sicurezza	C	**C**
	Gestione dei rischi per la sicurezza	D	**D**
	Garanzia della sicurezza	C	**C**
	Promozione della sicurezza	C	**C**
	Cultura della sicurezza	C	**C**
MUAC	Politica e obiettivi di sicurezza	C	**C**
	Gestione dei rischi per la sicurezza	D	**D**
	Garanzia della sicurezza	C	**C**
	Promozione della sicurezza	C	**C**
	Cultura della sicurezza	C	**C**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'AMBIENTE

Efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva

Belgio	**2023**	**2024**
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	**3,00 %**	**3,00 %**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Ritardo medio ATFM di rotta in minuti per volo

Belgio	**2023**	**2024**
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM per volo	**0,17**	**0,17**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

Zona tariffaria di rotta Belgio-Lussemburgo	Valore di riferimento 2014	Valore di riferimento 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali in EUR 2017)	**81,78 EUR**	**83,26 EUR**	**189,52 EUR**	**104,47 EUR**	**90,34 EUR**	**80,26 EUR**