DECISIONI

DECISIONE (UE) 2023/176 DELLA COMMISSIONE

del 14 dicembre 2022

relativa alla coerenza degli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dalla Francia 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) 9230]

(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 2,

considerando quanto segue:

CONSIDERAZIONI GENERALI

(1) A norma dell'articolo 10 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, gli Stati membri devono elaborare piani di miglioramento delle prestazioni, a livello nazionale o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo («FAB»), che includano 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.

(2) 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]). Dal momento che tali obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per l'RP3 successivamente presentati dagli Stati membri nell'ottobre 2019 erano stati definiti prima dell'insorgere della pandemia di COVID-19 nel marzo 2020 non hanno tenuto conto della significativa riduzione del traffico aereo dovuta alle misure adottate dagli Stati membri e dai paesi terzi per contenere la pandemia.

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.
([2]) 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).

(3) 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]) erano state stabilite misure eccezionali per l'RP3, che derogano alle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Il 2 giugno 2021 la Commissione ha adottato la decisione di esecuzione (UE) 2021/891 della Commissione ([5]) relativa alla definizione di obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3. Su tale base, nell'ottobre 2021 gli Stati membri hanno presentato alla Commissione progetti di piani di miglioramento delle prestazioni contenenti obiettivi prestazionali locali rivisti per l'RP3.

(4) Il 13 aprile 2022 la Commissione ha adottato la decisione di esecuzione (UE) 2022/728 della Commissione ([6]), destinata a Belgio, Germania, Grecia, Francia, Cipro, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Romania e Svezia. Tale decisione ha stabilito che, per quanto riguarda il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni istituito a livello di blocco funzionale di spazio aereo dalla Repubblica francese («Francia») congiuntamente a Belgio, Germania, Lussemburgo e Paesi Bassi («progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC»), gli obiettivi prestazionali di efficienza economica di rotta per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e ha formulato raccomandazioni per la revisione di tali obiettivi. La decisione di esecuzione (UE) 2022/728 non conteneva constatazioni in merito agli obiettivi prestazionali applicabili ai servizi di navigazione aerea prestati nello spazio aereo della Francia.

(5) In risposta alla guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, iniziata il 24 febbraio 2022, l'Unione ha imposto 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 restrittive e le contromisure adottate dalla Russia hanno comportato cambiamenti del traffico aereo nello spazio aereo europeo. Alcuni Stati membri sono stati fortemente interessati da una riduzione significativa del numero di sorvoli nello spazio aereo di loro responsabilità. A livello dell'Unione l'impatto osservato sul numero di voli è stato tuttavia limitato, in contrasto con la netta riduzione del traffico aereo in tutta Europa dovuta all'insorgere della pandemia di COVID-19.

(6) Il 13 luglio 2022 la Francia, congiuntamente a Belgio, Germania, Lussemburgo e Paesi Bassi, ha presentato alla Commissione un progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC per l'RP3.

(7) Il 24 ottobre 2022 la Commissione ha concluso che gli obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica proposti per la zona tariffaria di rotta Belgio-Lussemburgo continuano a suscitare dubbi circa la loro coerenza con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. La Commissione ha pertanto avviato l'esame dettagliato conformemente all'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 per quanto riguarda tali obiettivi prestazionali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC presentato il 13 luglio 2022. La Commissione ne ha informato il Belgio, la Francia, la Germania, il Lussemburgo e i Paesi Bassi con la decisione (UE) 2022/2255 ([7]).

(8) Il 28 ottobre 2022 la Francia ha informato la Commissione di essersi ritirata dal progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC e ha presentato alla Commissione un progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni per l'RP3 stabilito a livello nazionale («progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale»). Il progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale mantiene gli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea prestati nello spazio aereo della Francia al livello stabilito nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC presentato il 13 luglio 2022. Il progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC non ha di fatto prodotto sinergie o benefici aggiuntivi in termini di prestazioni per la Francia. Il progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale non riporta alcun impatto negativo derivante dall'interruzione delle attività di pianificazione del miglioramento delle prestazioni e di definizione degli obiettivi a livello del FABEC.

([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).

([6]) Decisione di esecuzione (UE) 2022/728 della Commissione, del 13 aprile 2022, relativa all'incoerenza di taluni obiettivi prestazionali contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo, presentati da Belgio, Germania, Grecia, Francia, Cipro, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Romania e Svezia 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, recante raccomandazioni per la revisione di tali obiettivi (GU L 135 del 12.5.2022, pag. 4).

([7]) Decisione (EU) 2022/2255 della Commissione, del 24 ottobre 2022, relativa all'avvio dell'esame dettagliato di taluni obiettivi prestazionali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni per il terzo periodo di riferimento presentato a livello di blocchi funzionali di spazio aereo da Belgio, Germania, Francia, Lussemburgo e Paesi Bassi a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 297 del 17.11.2022, pag. 71).

(9) 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 la sua valutazione del progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale.

(10) Conformemente all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione, tenendo conto delle circostanze locali, ha valutato la coerenza degli obiettivi prestazionali locali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale della Francia sulla base dei criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1, del medesimo regolamento. In relazione a ciascun settore essenziale di prestazione e ai relativi obiettivi prestazionali, la Commissione ha integrato la valutazione con la revisione degli elementi di cui all'allegato IV, punto 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(11) Le previsioni di base di traffico del servizio di previsioni e statistiche di Eurocontrol («STATFOR») pubblicate nel giugno 2022 tengono conto del mutamento di circostanze per quanto riguarda il traffico aereo nello spazio aereo europeo a seguito della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina. Sulla base di tali previsioni, la Commissione osserva che la Francia non dovrebbe subire cambiamenti significativi nei flussi di traffico aereo durante l'RP3 a seguito della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina. Pertanto tale mutamento di circostanze non incide direttamente sugli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale o sulla valutazione, da parte della Commissione, di tali obiettivi per quanto riguarda la loro coerenza con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

(12) La Francia 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. 1/1958 ([8]), e di acconsentire all'adozione e alla notifica in inglese della presente decisione.

VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

Valutazione degli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza

(13) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza, la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale presentato dalla Francia in merito all'efficienza della gestione della sicurezza dei fornitori di servizi di navigazione aerea conformemente all'allegato IV, punto 1.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(14) Gli obiettivi prestazionali locali in materia di sicurezza proposti dalla Francia in relazione all'efficienza della gestione della sicurezza, suddivisi per obiettivo di gestione della sicurezza ed espressi come livello di attuazione, sono i seguenti:

Francia	**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**	**2022**	**2023**	**2024**	***Obiettivi a livello dell'Unione (2024)***
DSNA	Politica e obiettivi di sicurezza	C	C	**C**	***C***
	Gestione dei rischi per la sicurezza	D	D	**D**	***D***
	Garanzia di sicurezza	C	C	**C**	***C***
	Promozione della sicurezza	C	C	**C**	***C***
	Cultura della sicurezza	C	C	**C**	***C***

([8]) CEE Consiglio: Regolamento n. 1 che stabilisce il regime linguistico della Comunità economica europea (GU 17 del 6.10.1958, pag. 385/58).

(15) Gli obiettivi prestazionali in materia di sicurezza proposti dalla Francia per il fornitore di servizi di navigazione aerea, ossia Direction des Services de la Navigation Aerienne («DSNA»), sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

(16) La Commissione osserva che il progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale stabilisce per DSNA misure volte al conseguimento degli obiettivi prestazionali locali in materia di sicurezza, quali azioni a sostegno della cultura della sicurezza, processi aggiornati per l'individuazione e l'analisi dei pericoli e miglioramenti nella gestione dei rischi per la sicurezza.

(17) Pertanto, alla luce dei considerando 14, 15 e 16, e tenendo presente che gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione in materia di sicurezza stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891 devono essere conseguiti entro l'ultimo anno dell'RP3, ossia il 2024, gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale dovrebbero considerarsi coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

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

(18) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, la coerenza degli obiettivi presentati dalla Francia per quanto attiene all'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva è stata valutata conformemente all'allegato IV, punto 1.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza gli obiettivi proposti inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale 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 alla data di adozione degli obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3, ossia giugno 2021.

(19) Per quanto riguarda l'anno 2020, l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'RP3 nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, che era stato inizialmente stabilito nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903 prima dell'insorgere della pandemia di COVID-19, non è stato rivisto nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891, in quanto il periodo per l'applicazione di tale obiettivo era scaduto e la sua attuazione era quindi divenuta definitiva, non lasciando alcuna possibilità di adeguamento retroattivo. Analogamente, nei progetti rivisti di piani di miglioramento delle prestazioni non è possibile modificare retroattivamente gli obiettivi prestazionali locali in materia di ambiente per l'anno 2021, stabiliti dagli Stati membri nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati nell'ottobre 2021. Alla luce di tali considerazioni, la coerenza degli obiettivi prestazionali locali in materia di ambiente con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è stata valutata per gli anni 2022, 2023 e 2024.

(20) Gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente proposti dalla Francia 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:

Francia	**2022**	**2023**	**2024**
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	**2,83 %**	**2,83 %**	**2,83 %**
Valori di riferimento	2,83 %	2,83 %	2,83 %

(21) La Commissione osserva che gli obiettivi prestazionali in materia di ambiente proposti dalla Francia equivalgono ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.

(22) La Commissione osserva che nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale la Francia ha presentato varie misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali locali che comprendono una maggiore disponibilità delle rotte, la diffusione della navigazione basata sulle prestazioni e operazioni di discesa continua, il miglioramento dell'uso flessibile dello spazio aereo nonché l'attuazione di uno spazio aereo con rotte libere. La Commissione invita inoltre la Francia a mettere in atto tutte le misure raccomandate dall'ERNIP, volte a migliorare le traiettorie di rotta.

(23) Pertanto, alla luce dei considerando 20, 21 e 22, gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale dovrebbero considerarsi coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

Valutazione degli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità

(24) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, la coerenza degli obiettivi presentati dalla Francia per quanto attiene al ritardo medio nella gestione dei flussi di traffico aereo («ATFM») di rotta per volo è stata valutata conformemente all'allegato IV, punto 1.3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza gli obiettivi inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete disponibile alla data di adozione degli obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3, ossia il 2 giugno 2021.

(25) Per quanto riguarda l'anno 2020, l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'RP3 nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, che era stato inizialmente stabilito nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903 prima dell'insorgere della pandemia di COVID-19, non è stato rivisto nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891, in quanto il periodo per l'applicazione di tale obiettivo era scaduto e la sua attuazione era quindi divenuta definitiva, non lasciando alcuna possibilità di adeguamento retroattivo. Analogamente, nei progetti rivisti di piani di miglioramento delle prestazioni non è possibile modificare retroattivamente gli obiettivi prestazionali locali in materia di capacità per l'anno 2021, stabiliti dagli Stati membri nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati nell'ottobre 2021. 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 2022, 2023 e 2024.

(26) Gli obiettivi di capacità di rotta proposti dalla Francia 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:

Francia	**2022**	**2023**	**2024**
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM per volo	**0,25**	**0,25**	**0,25**
Valori di riferimento	0,25	0,25	0,25

(27) La Commissione osserva che gli obiettivi di capacità proposti dalla Francia equivalgono ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.

(28) La Commissione osserva che nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale la Francia ha presentato misure per il conseguimento degli obiettivi locali di capacità di rotta. Tali misure comprendono la modernizzazione dei sistemi e degli strumenti di gestione del traffico aereo, un aumento del numero di controllori del traffico aereo equivalenti a tempo pieno, miglioramenti nell'organizzazione della formazione e dei turni dei controllori del traffico aereo e una maggiore flessibilità per quanto riguarda l'orario di lavoro dei controllori del traffico aereo.

(29) Pertanto, alla luce dei considerando 26, 27 e 28, gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale dovrebbero considerarsi coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

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

(30) 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 degli obiettivi di capacità di rotta con la revisione degli 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. Per quanto riguarda la Francia, tali obiettivi non sono stati ritenuti fonte di preoccupazione.

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

(31) La Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi di efficienza economica proposti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale conformemente all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(32) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dalla Francia per l'RP3 sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta della Francia	**Valore di riferimento 2014**	**Valore di riferimento 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017)	**65,2-4 EUR**	**59,4-3 EUR**	**132,0-6 EUR**	**76,1-4 EUR**	**62,0-9 EUR**	**58,5-6 EUR**

(33) Per quanto riguarda l'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che la tendenza del costo unitario determinato («DUC») di rotta a livello di zona tariffaria, pari a -0,4 % nell'RP3, è migliore rispetto alla tendenza a livello dell'Unione, pari a +1,0 %, nello stesso periodo.

(34) Per quanto riguarda l'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che la tendenza a lungo termine del DUC di rotta a livello di zona tariffaria nel secondo periodo di riferimento («RP2») e nell'RP3, pari a -1,2 %, è peggiore rispetto alla tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a -1,3 %, nello stesso periodo.

(35) Per quanto riguarda l'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento per il DUC della Francia, pari a EUR 59,43, espresso ai prezzi del 2017 («EUR2017»), è inferiore dell'1,8 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a EUR 60,53 in EUR2017, del pertinente gruppo ai fini comparativi.

(36) È evidente che la tendenza del DUC della Francia nell'RP3 supera la corrispondente tendenza a livello dell'Unione e che il valore di riferimento della Francia per il 2019 è inferiore alla media del gruppo ai fini comparativi. La Francia dà inoltre prova di una notevole riduzione del DUC nell'RP2 e nell'RP3. La Commissione ritiene pertanto che, per quanto riguarda la Francia, la lieve deviazione dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione di cui al considerando 34 non osti a che gli obiettivi prestazionali di efficienza economica siano coerenti con gli obiettivi prestazionali di efficienza economica a livello dell'Unione.

(37) Pertanto, alla luce dei considerando da 32 a 36, gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale dovrebbero considerarsi coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

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

(38) 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 degli obiettivi di efficienza economica di rotta con la revisione degli 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. Per quanto riguarda la Francia, tali obiettivi non sono stati ritenuti fonte di preoccupazione.

Revisione dei sistemi di incentivi di cui all'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che integra la valutazione, da parte della Commissione, degli obiettivi di capacità

(39) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha integrato la sua valutazione degli obiettivi di capacità con una revisione dei sistemi di incentivi di cui all'articolo 11 del medesimo regolamento. A tale riguardo, la Commissione ha esaminato se i sistemi di incentivi proposti soddisfino i requisiti sostanziali di cui all'articolo 11, paragrafi 1 e 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(40) Nella decisione di esecuzione (UE) 2022/728 la Commissione ha concluso che la Francia debba rivedere i propri sistemi di incentivi per il conseguimento degli obiettivi di capacità di rotta e presso i terminali in modo che lo svantaggio finanziario massimo derivante da tali sistemi di incentivi sia fissato a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio. La Commissione osserva tuttavia che la Francia non ha apportato modifiche a tali sistemi di incentivi rispetto al progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC presentato nel 2021 e al progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC presentato il 13 luglio 2022.

(41) Pertanto, alla luce del considerando 40, la Commissione conclude che i sistemi di incentivi stabiliti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale continuano a destare preoccupazioni. La Commissione ribadisce pertanto il suo parere secondo cui la Francia dovrebbe rivedere, 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, i propri sistemi di incentivi per il conseguimento degli obiettivi di capacità di rotta e presso i terminali in modo che gli svantaggi finanziari massimi derivanti da tali sistemi di incentivi siano fissati a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come esplicitamente richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, il che, secondo il parere della Commissione, dovrebbe comportare uno svantaggio finanziario massimo pari o superiore all'1 % dei costi determinati.

CONCLUSIONI

(42) Alla luce di quanto precede, la Commissione constata che gli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale presentato dalla Francia sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dalla Francia il 28 ottobre 2022, a norma del Regolamento (CE) n. 549/2004, ed 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 Francia è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 14 dicembre 2022

Per la Commissione
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro della Commissione

ALLEGATO

Obiettivi prestazionali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dalla Francia 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

Francia	**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**	**2022**	**2023**	**2024**
DSNA	Politica e obiettivi di sicurezza	C	C	**C**
	Gestione dei rischi per la sicurezza	D	D	**D**
	Garanzia di sicurezza	C	C	**C**
	Promozione della sicurezza	C	C	**C**
	Cultura della sicurezza	C	C	**C**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'AMBIENTE

Efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva

Francia	**2022**	**2023**	**2024**
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	**2,83 %**	**2,83 %**	**2,83 %**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Ritardo medio ATFM di rotta in minuti per volo

Francia	**2022**	**2023**	**2024**
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM per volo	**0,25**	**0,25**	**0,25**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

Zona tariffaria di rotta della Francia	**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 ai prezzi del 2017)	**65,24 EUR**	**59,43 EUR**	**132,06 EUR**	**76,14 EUR**	**62,09 EUR**	**58,56 EUR**