2024/1688

17.6.2024

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2024/1688 DELLA COMMISSIONE

del 12 giugno 2024

relativa alla definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il quarto periodo di riferimento compreso tra il 1º gennaio 2025 e il 31 dicembre 2029

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

(1) Le prescrizioni dettagliate relative all'adozione, da parte della Commissione, di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nei settori essenziali di prestazione concernenti la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficienza economica sono stabilite all'articolo 9, paragrafi 3 e 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione ([2]).

(2) Conformemente all'articolo 9, paragrafo 3, primo comma, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento («RP4»), che copre gli anni civili da 2025 a 2029 compreso, devono essere adottati prima del 1º giugno 2024 in modo da lasciare agli Stati membri il tempo di preparare i piani di miglioramento delle prestazioni, che dovrebbero essere presentati alla Commissione entro il 1º ottobre 2024 ai fini di valutazione.

(3) Per la preparazione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4, la Commissione ha pubblicato intervalli indicativi per gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione allo scopo di consultare le parti interessate di cui all'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004, altre persone e organizzazioni pertinenti e, per quanto riguarda gli aspetti di sicurezza, l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («AESA»). Tali intervalli indicativi per gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione sono stati formalmente stabiliti nella decisione (UE) 2023/2481 della Commissione ([3]), sulla base delle raccomandazioni ricevute dall'organo di valutazione delle prestazioni (*Performance Review Body*, «PRB») designato dalla Commissione conformemente all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004. Le attività di consultazione condotte dalla Commissione, con il sostegno del PRB, sugli intervalli per gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione hanno compreso una riunione delle parti interessate, tenutasi l'8 novembre 2023, e un'indagine online disponibile dal 4 ottobre al 1º dicembre 2023.

(4) Nel marzo 2024 il PRB ha presentato alla Commissione la sua relazione finale sugli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione proposti per l'RP4. Tale relazione presenta in dettaglio le ipotesi, le motivazioni e l'analisi alla base degli obiettivi proposti e dei valori di riferimento associati, delle soglie di allarme e dei gruppi a fini comparativi. La relazione illustra inoltre i risultati della consultazione delle parti interessate di cui al considerando (3). Nella relazione il PRB ha utilizzato le più recenti ipotesi di traffico per l'RP4 messe a disposizione dal servizio di previsioni e statistiche di Eurocontrol («STATFOR»).

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Decisione (UE) 2023/2481 della Commissione, del 10 novembre 2023, che definisce intervalli indicativi per gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il quarto periodo di riferimento (2025-2029) (GU L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4 definiti nella presente decisione sono basati sui contributi ricevuti dal PRB, dal gestore della rete, dall'AESA e dalle autorità nazionali di vigilanza, e tengono conto delle consultazioni delle parti interessate.

(6) La presente decisione riguarda l'ambito di applicazione geografico del sistema di prestazioni e di tariffazione, vale a dire gli Stati membri, la Norvegia e la Svizzera. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4 e i valori di riferimento associati sono stati stabiliti sulla base delle previsioni di base di traffico STATFOR pubblicate nel febbraio 2024, espresse in movimenti secondo le regole del volo strumentale (*Instrument Flight Rules*, «IFR») e unità di servizio. A livello dell'Unione, tali previsioni del traffico di rotta corrispondono a un totale di 9 552 000 movimenti IFR e 128 933 200 unità di servizio per il 2024, 9 787 000 movimenti IFR e 133 040 200 unità di servizio per il 2025, 10 004 000 movimenti IFR e 136 927 200 unità di servizio per il 2026, 10 209 000 movimenti IFR e 140 566 200 unità di servizio per il 2027, 10 430 000 movimenti IFR e 144 385 200 unità di servizio per il 2028 e 10 594 000 movimenti IFR e 147 464 200 unità di servizio per il 2029.

(7) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione (*key performance area*, «KPA») concernente la sicurezza, misurati come livello di efficienza della gestione della sicurezza che deve essere raggiunto dai fornitori di servizi di navigazione aerea (*air navigation service providers*, «ANSP») abilitati a prestare servizi di traffico aereo, dovrebbero far sì che le prestazioni in materia di sicurezza vadano al di là del livello minimo di conformità alle prescrizioni relative ai sistemi di gestione della sicurezza degli ANSP. Il livello di tali obiettivi prestazionali dovrebbe essere fissato tenendo conto delle prestazioni effettive e di quelle obiettivo nel KPA concernente la sicurezza nel terzo periodo di riferimento («RP3») e degli ulteriori miglioramenti necessari nell'RP4 alla luce dei più recenti sviluppi normativi e operativi.

(8) È inoltre opportuno tenere conto delle interdipendenze tra il KPA concernente la sicurezza e gli altri KPA del sistema di prestazioni e di tariffazione, riconoscendo che la gestione della sicurezza funge da meccanismo di controllo atto a garantire che i fattori esogeni o endogeni che incidono sulla sicurezza della fornitura di servizi di navigazione aerea siano debitamente identificati e affrontati. Di conseguenza è opportuno prestare particolare attenzione all'ulteriore rafforzamento delle capacità nel settore della gestione dei rischi per la sicurezza per il quale, analogamente a quanto avvenuto nell'RP3, il livello prestazionale obiettivo dovrebbe essere più ambizioso rispetto agli altri settori della gestione della sicurezza.

(9) La metodologia alla base della misurazione dell'indicatore essenziale di prestazione relativo all'efficienza della gestione della sicurezza è stata aggiornata dall'AESA in vista dell'RP4. La metodologia rivista mira a garantire l'allineamento con le pertinenti migliori pratiche del settore, tenendo conto degli sviluppi normativi e tecnici. Le condizioni che gli ANSP devono soddisfare per raggiungere un determinato valore obiettivo per l'efficienza della gestione della sicurezza, definite come «livelli di attuazione» che vanno dal livello A al livello D, sono diventate quindi più rigorose rispetto all'RP3. A seguito di tali modifiche i valori degli obiettivi prestazionali concernenti la sicurezza per l'RP3 e l'RP4 non sono direttamente comparabili.

(10) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4 nel KPA concernente l'ambiente, misurati come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva, dovrebbero rispecchiare l'agenda del Green Deal dell'Unione. L'Unione ha introdotto obblighi giuridici a norma del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]) per conseguire la neutralità climatica al più tardi entro il 2050 e ottenere entro il 2030 una riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra pari ad almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990. A tal fine tutti i settori economici, compreso il trasporto aereo, dovrebbero contribuire alle necessarie riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra. Per la gestione del traffico aereo (*air traffic management*, ATM) questo comporta la necessità di affrontare in modo efficace le inefficienze di volo che determinano un consumo di carburante ed emissioni di gas a effetto serra eccessivi. Ciò dovrebbe comprendere anche la mitigazione, attraverso misure operative adeguate, di inefficienze dovute a fattori che sfuggono al controllo degli ANSP, quali le condizioni meteorologiche e le zone di pericolo chiuse al traffico.

([4]) Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Nel fissare il livello degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione concernenti l'ambiente per l'RP4, è opportuno tenere in considerazione le prestazioni conseguite storicamente in tale KPA, i benefici stimati derivanti dalle misure stabilite nel piano di miglioramento della rete delle rotte europee di cui all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione ([5]) e le conseguenze della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina sui flussi di traffico aereo nello spazio aereo.

(12) È inoltre opportuno tenere conto dell'interdipendenza tra il KPA concernente l'ambiente e quello concernente la capacità. Dall'analisi del PRB emerge che le prestazioni ambientali e quelle di capacità sono strettamente interconnesse. Per raggiungere gli obiettivi di miglioramento dell'efficienza di volo orizzontale nell'RP4 è pertanto altresì necessario che gli ANSP affrontino efficacemente eventuali carenze di capacità esistenti che limitino la disponibilità di spazio aereo per gli utenti e comportino traiettorie di volo non ottimali al fine di aggirare le aree congestionate.

(13) Dato che le misure operative che gli ANSP devono adottare, compresi i benefici derivanti dalle misure previste nell'ambito del piano di miglioramento della rete delle rotte europee, si concretizzeranno gradualmente durante l'RP4, e considerata la crescita del traffico prevista nel corso di tale periodo, che potrebbe incidere sulla complessità delle operazioni, l'obiettivo per le prestazioni ambientali nell'RP4 dovrebbe essere un miglioramento conseguito attraverso un approccio graduale, tenendo anche conto delle conseguenze della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina sui flussi di traffico aereo in determinati Stati membri.

(14) Date le interdipendenze tra il KPA concernente la capacità e quello concernente l'ambiente di cui al considerando (12), e considerata l'importanza di ridurre l'impatto ambientale dell'ATM al fine di sostenere il conseguimento degli obiettivi del Green Deal dell'Unione, gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione concernenti la capacità per l'RP4, misurati come ritardo medio nella gestione dei flussi di traffico aereo (*air traffic flow management*, «ATFM») di rotta per volo attribuibile ai servizi di navigazione aerea, dovrebbero essere fissati a un livello tale da garantire un livello adeguato di qualità del servizio per gli utenti.

(15) Gli obiettivi a livello dell'Unione concernenti la capacità per l'RP4 dovrebbero, in particolare, promuovere la risoluzione rapida ed efficace delle carenze di capacità ATM che da tempo interessano alcuni ANSP. Tali problemi di capacità sono stati osservati a partire dal secondo periodo di riferimento («RP2», 2015-2019) e sono riemersi all'indomani della crisi COVID-19 che, in molti casi, ha provocato una notevole riduzione o una sospensione della formazione di nuovi controllori del traffico aereo, anche per i centri di controllo di area (*area control centres*, «ACC») in cui il numero di controllori del traffico aereo (*air traffic controller*, «ATCO») era storicamente troppo basso per soddisfare adeguatamente la domanda di traffico. Di conseguenza in alcune zone dell'Unione, in particolare in un numero limitato di ACC nella zona centrale dell'Europa, la capacità ATM non è stata sufficiente a gestire la ripresa del traffico aereo dopo il forte calo verificatosi durante la pandemia di COVID-19.

(16) È inoltre opportuno tenere conto dei cambiamenti del traffico derivanti dalla guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, che hanno comportato un aumento significativo del numero di voli in determinati Stati membri a causa di uno spostamento dei flussi di traffico. Tale situazione rappresenta una sfida per gli ANSP interessati, che dovranno gestire volumi di traffico elevati e in crescita anche nel corso dell'RP4. La condensazione dei flussi di traffico osservata in alcune zone è ulteriormente esacerbata dalla chiusura al traffico aereo civile di alcune parti dello spazio aereo controllato dagli Stati membri in prossimità del confine con l'Ucraina.

([5]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione, del 24 gennaio 2019, che reca norme dettagliate per l'attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e abroga il regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione (GU L 28 del 31.1.2019, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) È infine opportuno tenere conto delle misure di potenziamento della capacità degli ANSP che sono già state incluse nel piano operativo della rete europea di cui all'articolo 9 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123. L'ultima edizione disponibile del piano operativo della rete, relativa al periodo 2023-2027 ([6]), comprende miglioramenti di capacità per la maggior parte degli ACC che hanno storicamente contribuito in modo significativo ai ritardi ATFM di rotta, inclusa l'implementazione di sistemi ATM all'avanguardia e di strumenti ATC avanzati. Sulla base dell'analisi disponibile, tali investimenti miglioreranno in modo significativo le prestazioni di capacità in tali ACC nel corso dell'RP4. Nell'RP4 sono inoltre attesi benefici operativi specifici derivanti dalla parte del progetto comune uno SESAR relativa alle funzionalità ATM, stabilite nel regolamento di esecuzione (UE) 2021/116 della Commissione ([7]) e che saranno attuate nell'arco temporale dell'RP4.

(18) Conformemente al piano operativo della rete di cui al considerando (17), si prevede che una serie di ACC si troveranno tuttavia ad affrontare sfide nella gestione della domanda di traffico prevista nei primi anni dell'RP4, in particolare a causa del persistere di livelli inadeguati di personale ATCO. Gli ANSP interessati dovrebbero adottare tutte le misure a loro disposizione per affrontare i problemi di capacità strutturale e di personale che sono stati osservati e per ridurre al minimo gli eventuali conseguenti effetti negativi sulle prestazioni della rete. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione concernenti la capacità si basano sull'ipotesi che alla fine dell'RP3 saranno stati compiuti progressi per far fronte alle carenze di capacità e che nel corso dell'RP4 gli ANSP metteranno anticipatamente a disposizione una capacità supplementare significativa.

(19) Se uno Stato membro deve far fronte a un notevole traffico aggiuntivo e a un aumento significativo della complessità operativa, dovuti entrambi allo spostamento dei flussi di traffico risultante dalla guerra in Ucraina di cui al considerando (16), la situazione rende più difficile per lo Stato membro interessato il conseguimento della conformità agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione concernenti la capacità. Lo Stato membro interessato dovrebbe quindi presentare, nel proprio progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, informazioni adeguate sull'impatto operativo della guerra in Ucraina sui propri ANSP, al fine di consentire alla Commissione di tenere conto di tali circostanze nella valutazione della conformità degli obiettivi prestazionali locali proposti per l'RP4 agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione concernenti la capacità.

(20) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il KPA concernente l'efficienza economica per ciascun anno del periodo di riferimento, espressi in percentuale, riflettono la variazione su base annua del «costo unitario determinato» (*determined unit cost*, «DUC») medio a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta. I dati preliminari su costi e traffico per l'RP4 presentati dagli Stati membri nel giugno 2023 dovrebbero essere utilizzati come uno dei fattori per la definizione degli obiettivi a livello dell'Unione unitamente all'analisi prospettica degli esperti del PRB dei costi per l'RP4 e al potenziale di miglioramento dell'efficienza economica per l'RP4 stimato dal PRB, sulla base di un'analisi delle inefficienze esistenti in termini di costi nella fornitura di servizi di navigazione aerea di rotta.

(21) È inoltre opportuno tenere conto delle interdipendenze con altri KPA. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione concernenti l'efficienza economica per l'RP4 dovrebbero essere fissati a un livello che sostenga i necessari miglioramenti delle prestazioni operative nei KPA concernenti l'ambiente e la capacità. A tal fine è necessario aumentare i costi determinati a livello dell'Unione nell'RP4 rispetto all'RP3, con l'obiettivo di consentire un miglioramento della qualità del servizio, prevedendo misure per accelerare l'assunzione e la formazione di ATCO e maggiori investimenti nelle moderne tecnologie.

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027

([7]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/116 della Commissione, del 1º febbraio 2021, relativo all'istituzione del progetto comune uno a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa di cui al regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione e abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 716/2014 della Commissione (GU L 36 del 2.2.2021, pag. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Il tasso di aumento annuo dei costi determinati nell'RP4 dovrebbe rimanere inferiore al tasso di crescita del traffico previsto al fine di promuovere ulteriori miglioramenti dell'efficienza economica ed economie di scala nella fornitura di servizi. Gli ANSP dovrebbero sfruttare le sinergie disponibili attraverso la cooperazione transfrontaliera e attraverso altre modifiche strutturali nell'organizzazione e nella fornitura dei servizi. Nel periodo di tempo che copre sia l'RP4 che l'RP3, l'andamento a lungo termine del DUC a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta dovrebbe attestarsi al -1,0 % all'anno.

(23) A seguito della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina alcuni Stati membri hanno perso una quota significativa dei flussi di traffico aereo che servivano tradizionalmente. Nell'RP4 tale riduzione del traffico continua a incidere notevolmente sull'efficienza economica degli ANSP degli Stati membri interessati. Nell'RP3, nelle sue decisioni (UE) 2022/2423 ([8]) e (UE) 2022/2426 ([9]), la Commissione ha già stabilito un metodo per tenere conto di tali circostanze eccezionali nell'ambito della valutazione della conformità degli obiettivi prestazionali locali concernenti l'efficienza economica agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 549/2004.

(24) Il miglioramento dell'efficienza economica atteso per l'RP4 dovrebbe essere calcolato a partire dal valore di riferimento a livello dell'Unione per il DUC, ottenuto dividendo il valore di riferimento dei costi determinati a livello dell'Unione per le previsioni di base di traffico STATFOR espresse in unità di servizio per il 2024. Il valore di riferimento per i costi determinati a livello dell'Unione dovrebbe essere stimato utilizzando gli ultimi dati disponibili sui costi effettivi della fornitura di servizi di navigazione aerea nell'RP3, adeguati sulla base dei dati preliminari sui costi per il 2024 ricevuti dagli Stati membri nel giugno 2023 e delle stime sul livello dei costi per il 2024 derivanti dall'analisi del PRB. È opportuno tenere conto delle variazioni del traffico previste durante il restante periodo di tempo dell'RP3 e del loro rapporto con i costi.

(25) Per stabilire le soglie di allarme oltre le quali gli Stati membri possono chiedere una revisione degli obiettivi prestazionali contenuti nei piani di miglioramento delle prestazioni è opportuno tenere conto degli intervalli delle previsioni di traffico, in termini di unità di servizio di rotta e di movimenti IFR, con una crescita da bassa a elevata, sulla base delle previsioni STATFOR di Eurocontrol. Il lungo periodo di previsione fino alla fine del 2029 comporta un certo grado di incertezza, in particolare per quanto riguarda i rischi geopolitici, la crescita economica e la variabilità dei flussi di traffico osservata durante l'RP3, nonché lo sviluppo di legami economici con i mercati emergenti. Le soglie di allarme dovrebbero consentire un livello ragionevole di variazione del traffico rispetto alle previsioni di base di traffico STATFOR pubblicate nel febbraio 2024, offrendo nel contempo agli Stati membri la possibilità di chiedere una revisione dei propri piani di miglioramento delle prestazioni nel caso in cui il traffico effettivo evolva piuttosto secondo le previsioni alte STATFOR o le previsioni basse STATFOR.

(26) Oltre agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, dovrebbero essere istituiti gruppi, a fini comparativi, di ANSP con un ambiente economico e operativo simile, per valutare gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica. Per istituire tali gruppi è opportuno tenere conto della complessità dello spazio aereo, dei livelli e della variabilità del traffico, del costo della vita e del livello di inflazione.

(27) Il comitato per il cielo unico ha espresso un parere negativo. Dato che è stato ritenuto necessario un atto di esecuzione, il presidente ha sottoposto il progetto di tale atto al comitato di appello per una nuova delibera. Il comitato di appello non ha espresso alcun parere,

([8]) Decisione (UE) 2022/2423 della Commissione, del 5 dicembre 2022, relativa alla coerenza degli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dalla 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 (GU L 318 del 12.12.2022, pag. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Decisione (UE) 2022/2426 della Commissione, del 5 dicembre 2022, relativa alla coerenza degli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dalla Lettonia 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 (GU L 318 del 12.12.2022, pag. 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Ambito di applicazione

La presente decisione definisce obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il quarto periodo di riferimento che comprende i cinque anni civili dal 2025 al 2029.

Articolo 2

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

Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza, di cui all'allegato I, sezione 1, punto 1.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che devono essere raggiunti entro la fine del 2029 dai fornitori di servizi di navigazione aerea abilitati a prestare servizi, sono fissati ai seguenti livelli di efficienza della gestione della sicurezza, espressi come livello di attuazione, dal livello A al livello D dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («AESA»):

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

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

Articolo 3

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

Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, quale definito nell'allegato I, sezione 1, punto 2.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, sono espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva e misurati come distanza supplementare media percorsa in volo rispetto alla distanza ortodromica e non superano le seguenti percentuali: 2,80 % nel 2025, 2,75 % nel 2026, 2,71 % nel 2027, 2,68 % nel 2028 e 2,66 % nel 2029.

Articolo 4

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

Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, quale definito conformemente all'allegato I, sezione 1, punto 3.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, consistono in un ritardo medio nella gestione dei flussi di traffico aereo («ATFM») di rotta attribuibile ai servizi di navigazione aerea pari a un massimo di 0,9 minuti per volo nel 2025, 0,7 minuti per volo nel 2026, 0,6 minuti per volo nel 2027, 0,5 minuti per volo nel 2028 e 0,5 minuti per volo nel 2029.

Articolo 5

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

1. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, quali definiti nell'allegato I, sezione 1, punto 4.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, consistono in una variazione su base annua del costo unitario determinato medio a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta pari a: -1,2 % per il 2025, -1,2 % per il 2026, -1,2 % per il 2027, -1,2 % per il 2028 e -1,2 % per il 2029. La variazione su base annua è calcolata a partire dal valore di riferimento per il costo unitario determinato di cui al paragrafo 3.

2. Il valore di riferimento per i costi determinati a livello dell'Unione è fissato a 7 100 000 000 EUR, espressi in termini reali ai prezzi del 2022 («EUR2022»).

3. Il valore di riferimento per il costo unitario determinato a livello dell'Unione è fissato a 55,07 EUR in EUR2022.

Articolo 6

Soglie di allarme

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

a) il traffico effettivo, registrato da Eurocontrol, si discosti almeno del 10 % dei movimenti secondo le regole del volo strumentale («IFR») dalle previsioni di traffico del piano di miglioramento delle prestazioni adottato conformemente all'articolo 16 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 in un determinato anno civile; oppure

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

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

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

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

Articolo 7

Gruppi a fini comparativi

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

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

b) gruppo B: i fornitori di servizi di navigazione aerea di Cipro, Irlanda, Malta e Portogallo;

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

d) gruppo D: i fornitori di servizi di navigazione aerea di Cechia, Estonia, Lettonia, Lituania e Polonia;

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

f) gruppo F: i fornitori di servizi di navigazione aerea di Danimarca, Finlandia, Norvegia e Svezia.

Articolo 8

Entrata in vigore

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

Fatto a Bruxelles, il 12 giugno 2024

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN