

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B** **REGOLAMENTO (UE) N. 691/2010 DELLA COMMISSIONE**  
**del 29 luglio 2010**

**che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <b><u>M1</u></b>	Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione del 7 luglio 2011	L 185	1	15.7.2011
► <b><u>M2</u></b>	Regolamento di esecuzione (UE) n. 1034/2011 della Commissione del 17 ottobre 2011	L 271	15	18.10.2011
► <b><u>M3</u></b>	Regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 della Commissione del 17 ottobre 2011	L 271	23	18.10.2011

Rettificato da:

- **C1** Rettifica, GU L 229 del 6.9.2011, pag. 18 (691/2010)

**REGOLAMENTO (UE) N. 691/2010 DELLA COMMISSIONE****del 29 luglio 2010****che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea****(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») <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 11,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 549/2004 prevede che venga istituito, attraverso delle norme di attuazione, un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete.
- (2) Il sistema di prestazioni deve contribuire allo sviluppo sostenibile del trasporto aereo migliorando l'efficienza complessiva dei servizi di navigazione aerea attraverso i settori essenziali di prestazione che sono la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficienza economica, coerenti con quelli identificati nel quadro delle prestazioni del piano generale ATM, sempre tenendo conto dei preminenti obiettivi di sicurezza.
- (3) Il sistema di prestazioni deve fornire indicatori e obiettivi vincolanti relativi ai settori essenziali di prestazione tramite i quali vengono pienamente rispettati e mantenuti i livelli di sicurezza richiesti pur consentendo di fissare degli obiettivi prestazionali in altri settori essenziali di prestazione.
- (4) Il sistema di prestazioni deve essere istituito e gestito con una visione di lungo termine sugli obiettivi societari di alto livello.
- (5) Il sistema di prestazioni deve coprire i servizi di navigazione con un'impostazione «gate-to-gate» che includa gli aeroporti al fine di migliorare le prestazioni complessive della rete.
- (6) In fase di preparazione e monitoraggio del sistema di prestazioni è necessario tenere nel debito conto le interdipendenze esistenti tra i livelli nazionale e di blocco funzionale di spazio aereo e il livello di rete, nonché le interdipendenze tra obiettivi prestazionali, sempre tenendo conto dei preminenti obiettivi di sicurezza.

<sup>(1)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

**▼B**

- (7) I piani prestazionali devono registrare l'impegno degli Stati membri, per la durata del periodo di riferimento, di raggiungere gli obiettivi del cielo unico europeo e l'equilibrio tra le esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo e l'offerta di servizi forniti dai prestatori di servizi di navigazione aerea.
- (8) Le autorità nazionali di vigilanza sono chiamate a svolgere un ruolo essenziale nell'attuazione del sistema di prestazioni. Gli Stati membri devono quindi provvedere affinché esse siano in grado di esercitare effettivamente queste responsabilità aggiuntive.
- (9) I piani prestazionali devono definire le misure, ad esempio sistemi di incentivazione, dirette a spingere le parti interessate a migliorare le prestazioni ai livelli nazionale, di blocco funzionale dello spazio aereo ed europeo.
- (10) In circostanze che erano imprevedibili al momento dell'adozione dei piani prestazionali e che si rivelano insuperabili e al di fuori del controllo degli Stati membri e degli organi soggetti agli obiettivi prestazionali, l'introduzione di opportuni sistemi di allarme dovrebbe consentire l'attuazione di misure adeguate dirette a salvaguardare le norme di sicurezza nonché la continuità dell'offerta di servizi.
- (11) È necessario tenere consultazioni effettive delle parti interessate ai livelli nazionale e/o di blocco funzionale di spazio aereo, nonché dell'Unione europea.
- (12) Tenendo nel debito conto l'efficienza della missione militare, la cooperazione e il coordinamento civile-militare sono di estrema importanza per il conseguimento degli obiettivi prestazionali.
- (13) Il sistema di prestazioni non pregiudica il disposto dell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 549/2004 diretto alla salvaguardia di interessi essenziali in materia di sicurezza e difesa.
- (14) È necessario scegliere indicatori essenziali di rendimento specifici e misurabili e consentire la ripartizione delle responsabilità per il conseguimento degli obiettivi prestazionali. Gli obiettivi associati devono essere raggiungibili, realistici e tempestivi e mirare all'effettivo indirizzo delle prestazioni sostenibili dei servizi di navigazione aerea.
- (15) L'attuazione di obiettivi prestazionali vincolanti sostenuti da incentivi che possono essere di natura finanziaria richiede un adeguato collegamento con il regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> GU L 341 del 7.12.2006, pag. 3.

**▼B**

- (16) L'istituzione e l'attuazione di indicatori essenziali di rendimento e di obiettivi prestazionali richiede l'appropriata coerenza con gli obiettivi e le norme di sicurezza previsti dal regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, e le sue norme di attuazione assieme alle misure adottate dall'Unione europea per raggiungere e mantenere questi obiettivi.
- (17) Durante i periodi di riferimento è necessario istituire una efficiente procedura di monitoraggio delle prestazioni per garantire il conseguimento degli obiettivi e, se necessario, introdurre le opportune misure.
- (18) Al momento dell'adozione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea per il primo periodo di riferimento, è necessario che la Commissione tenga conto della effettiva situazione finanziaria dei fornitori di servizi di navigazione aerea, derivante in particolare da misure di contenimento dei costi già adottate, in particolare dal 2009, nonché da eventuali attivi o passivi di recuperi di tariffe relative alle rotte da riportare dagli esercizi precedenti. È necessario inoltre tener conto dei progressi già ottenuti dai blocchi funzionali di spazio aereo esistenti.
- (19) Ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 549/2004, il presente regolamento si applica alle funzioni della rete di gestione del traffico aereo di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>, tramite una appropriata modifica del presente regolamento.
- (20) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

**DISPOSIZIONI GENERALI**

*Articolo 1*

**Oggetto e campo di applicazione**

1. Il presente regolamento stabilisce le misure necessarie per migliorare le prestazioni complessive dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete per il traffico aereo generale all'interno della regioni EUR e AFI dell'ICAO dove gli Stati membri sono responsabili della prestazione di servizi di navigazione aerea allo scopo di soddisfare le esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo.

<sup>(1)</sup> GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

**▼B**

2. Ai fini della fissazione di obiettivi, il presente regolamento si applica ai servizi di navigazione aerea prestati da fornitori di servizi di traffico aereo designati in conformità all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio<sup>(1)</sup>, e da fornitori di servizi meteorologici, se designati in conformità all'articolo 9, paragrafo 1, del medesimo regolamento.

3. Gli Stati membri possono decidere di non applicare il presente regolamento ai servizi di navigazione aerea terminali prestati in aeroporti con meno di 50 000 movimenti di trasporto aereo commerciale all'anno. Essi ne informano la Commissione. Se nessuno degli aeroporti di uno Stato membro raggiunge la soglia di 50 000 movimenti di trasporto aereo commerciale all'anno, gli obiettivi prestazionali si applicano come minimo all'aeroporto che registra i movimenti di trasporto aereo commerciale più elevati.

4. Se uno Stato membro ritiene che alcuni o tutti i suoi servizi di navigazione aerea terminali siano soggetti a condizioni di mercato, esso valuta, in conformità alle procedure di cui all'articolo 1, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1794/2006, e con l'assistenza dell'autorità nazionale di vigilanza, non oltre 12 mesi prima dell'inizio di ogni periodo di riferimento, se le condizioni stabilite all'allegato I del suddetto regolamento siano soddisfatte. In caso affermativo, indipendentemente dal numero di movimenti di trasporto aereo commerciale effettuati, può stabilire di non fissare costi predeterminati, a norma del suddetto regolamento o di non applicare degli obiettivi vincolanti all'efficienza economica dei servizi in questione.

5. Ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 6, lettera c), punto ii), del regolamento (CE) n. 549/2004 e dell'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 550/2004, e fatto salvo l'articolo 4, paragrafo 2, del presente regolamento, la fissazione di obiettivi in materia di efficienza economica si applica a tutti i costi determinati imputabili agli utenti dello spazio aereo.

6. Gli Stati membri possono inoltre applicare il presente regolamento:

a) nello spazio aereo sottostante la loro responsabilità nell'ambito di altre regioni ICAO, a condizione che ne informino la Commissione e gli altri Stati membri e fermi restando i diritti e i doveri degli Stati membri a norma della convenzione di Chicago sulla aviazione civile internazionale del 1944 (la convenzione di Chicago);

b) ai fornitori di servizi di navigazione aerea che sono stati autorizzati a fornire servizi di navigazione aerea senza certificato, in conformità all'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 550/2004.

<sup>(1)</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

**▼B**

7. Ferma restando la protezione delle informazioni trasmesse ai sensi della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, e dei suoi regolamenti di attuazione, regolamenti della Commissione (CE) n. 1321/2007 <sup>(2)</sup> e (CE) n. 1330/2007 <sup>(3)</sup>, le norme relative alla trasmissione di dati di cui al capitolo V si applicano alle autorità nazionali, ai fornitori di servizi di navigazione aerea, ai gestori aeroportuali, ai coordinatori aeroportuali e ai vettori aerei alle condizioni stabilite all'allegato IV.

*Articolo 2***Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 549/2004.

Inoltre, si intende per

- a) «gestore aeroportuale»: l'«ente di gestione di un aeroporto», ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità <sup>(4)</sup>;
- b) «dati»: informazioni di tipo qualitativo, quantitativo o di altro tipo, relative alle prestazioni di navigazione aerea raccolte e sistematicamente elaborate dalla Commissione, o per conto di essa, ai fini dell'attuazione del sistema di prestazioni;
- c) «indicatori di rendimento»: gli indicatori utilizzati ai fini di monitoraggio, riferimento e controllo delle prestazioni;
- d) «indicatori essenziali di prestazioni»: gli indicatori di prestazioni utilizzati per stabilire degli obiettivi prestazionali;
- e) «movimenti di trasporto aereo commerciale»: la somma di decolli e atterraggi che comporta il trasporto di passeggeri, merci o posta, a titolo oneroso o tramite noleggio, calcolata come la media registrata nel corso dei tre anni che precedono l'adozione del piano di prestazioni, indipendentemente dalla massa massima al decollo e dal numero di posti passeggeri utilizzati;
- f) «obiettivo vincolante»: un obiettivo prestazionale adottato dagli Stati membri nell'ambito di un piano di prestazioni nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo e soggetto ad un sistema di incentivi che prevede premi, disincentivi e/o piani di azione correttivi;
- g) «vettore aereo»: impresa di trasporto aereo provvista di licenza di esercizio valida rilasciata da uno Stato membro in conformità alla normativa dell'Unione europea;
- h) «rappresentante degli utenti dello spazio aereo»: qualsiasi persona giuridica o ente che rappresenta gli interessi di una o più categorie di utenti dei servizi di navigazione aerea;

<sup>(1)</sup> GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

<sup>(2)</sup> GU L 294 del 13.11.2007, pag. 3.

<sup>(3)</sup> GU L 295 del 14.11.2007, pag. 7.

<sup>(4)</sup> GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1.

**▼B**

- i) «costi determinati»: i costi secondo la definizione di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 550/2004;
- j) «autorità nazionali»: le autorità di regolamentazione a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo le cui spese possono essere recuperate presso gli utenti dello spazio aereo quando siano sostenute in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea, in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1794/2006;
- k) «cultura giusta»: cultura nella quale gli operatori a contatto con il pubblico non vengono sanzionati per azioni, omissioni o decisioni da loro prese sulla base della loro esperienza e formazione, ma nella quale non sono ammesse la colpa grave, le infrazioni intenzionali e le azioni lesive;
- l) «coordinatore di aeroporto»: la funzione istituita negli aeroporti coordinati in applicazione del regolamento (CEE) n. 95/93;
- m) «monitoraggio delle prestazioni»: il processo continuo di raccolta e analisi dei dati diretto a misurare gli effettivi risultati di un sistema nei confronti di obiettivi predefiniti.

*Articolo 3***Organo di valutazione delle prestazioni**

1. Quando la Commissione decide di designare un organo di valutazione delle prestazioni per assisterla nell'attuazione del sistema di prestazioni, tale designazione vale per un determinato periodo di tempo compatibile con i periodi di riferimento.
2. L'organo di valutazione delle prestazioni deve avere la competenza e l'imparzialità adeguate per svolgere in piena indipendenza i compiti assegnatigli dalla Commissione, in particolare nei settori essenziali di prestazioni.
3. L'organo di valutazione delle prestazioni assiste la Commissione nell'attuazione del sistema di prestazioni, in particolare nei seguenti compiti:
  - a) raccolta, esame, convalida e diffusione di dati relativi alle prestazioni;
  - b) la definizione di nuovi settori di prestazioni essenziali o il loro adeguamento, coerentemente con quelli individuati nel quadro delle prestazioni del Piano direttore ATM (Air Traffic Management), di cui all'articolo 8, paragrafo 1, e i relativi indicatori di prestazione essenziali;
  - c) per il secondo periodo di riferimento e oltre, la definizione di indicatori di prestazione essenziali per coprire in tutti i settori di prestazione essenziali la prestazione delle funzioni di rete e dei servizi di navigazione aerea sia nei servizi di rotta che nei servizi terminali;
  - d) l'istituzione o la revisione di obiettivi prestazionali per tutta l'Unione europea;

**▼B**

- e) l'istituzione di soglie per attivare i meccanismi di allarme di cui all'articolo 9, paragrafo 3;
- f) la valutazione di coerenza dei piani di prestazioni adottati, inclusi gli obiettivi prestazionali, con gli obiettivi a livello di Unione europea;
- g) se del caso, la valutazione di coerenza delle soglie di allarme adottate in applicazione dell'articolo 18, paragrafo 3, con le soglie di allarme a livello dell'Unione europea di cui all'articolo 9, paragrafo 3;
- h) se del caso, la valutazione degli obiettivi prestazionali riveduti o le misure correttive adottate dagli Stati membri interessati;
- i) il monitoraggio, il raffronto e la valutazione delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo e di Unione europea;
- j) il monitoraggio, il raffronto e la valutazione delle prestazioni delle funzioni di rete;
- k) il monitoraggio in atto delle prestazioni complessive della rete ATM, inclusa la preparazione di relazioni annuali al comitato per il cielo unico;
- l) la valutazione del conseguimento degli obiettivi prestazionali alla fine di ogni periodo di riferimento in vista della preparazione del periodo successivo;

**▼M1**

- m) la valutazione del piano prestazionale del gestore della rete, compresa la coerenza di tale piano con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

**▼B**

4. Su richiesta della Commissione, l'organo di valutazione delle prestazioni fornisce informazioni ad hoc o relazioni su questioni attinenti alle prestazioni.
5. L'organo di valutazione delle prestazioni può riferire e presentare raccomandazioni alla Commissione per il miglioramento del sistema.
6. Per quanto riguarda le relazioni con le autorità nazionali di vigilanza:
  - a) Per poter esercitare la sua funzione di monitoraggio continuo delle prestazioni complessive della rete ATM, l'organo di valutazione delle prestazioni riceve dalle autorità nazionali di vigilanza le informazioni necessarie in relazione ai piani prestazionali nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo.
  - b) L'organo di valutazione delle prestazioni assiste, su loro richiesta, le autorità nazionali di vigilanza fornendo un parere indipendente in merito a questioni relative alle prestazioni a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, come raffronti fattuali tra fornitori di servizi di navigazione aerea che operano in ambienti simili (benchmarking), analisi delle modifiche a livello di prestazioni negli ultimi 5 anni o analisi previsionali.

**▼B**

c) Le autorità nazionali di vigilanza possono chiedere l'assistenza dell'organo di valutazione delle prestazioni per la definizione di forcelle di valori indicativi per la fissazione degli obiettivi nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo, tenendo conto della prospettiva europea. Tali valori saranno messi a disposizione delle autorità nazionali di vigilanza, dei fornitori di servizi di navigazione aerea, dei gestori aeroportuali e degli utenti dello spazio aereo.

7. L'organo di valutazione delle prestazioni coopera, nelle opportune modalità, con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea per quanto riguarda i compiti di cui al paragrafo 3 quando riguardano la sicurezza, per garantire la coerenza con gli obiettivi e le norme stabilite e attuate in conformità al regolamento (CE) n. 216/2008.

8. Per poter esercitare la propria funzione di monitoraggio continuo delle prestazioni complessive della rete di gestione del traffico aereo, l'organo di valutazione delle prestazioni elabora le opportune modalità operative con i fornitori di servizi di navigazione aerea, i gestori aeroportuali, i coordinatori di aeroporto e i vettori aerei.

*Articolo 4***Autorità nazionali di vigilanza**

1. Le autorità nazionali di vigilanza sono responsabili dell'elaborazione, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, dei piani prestazionali, della sorveglianza delle prestazioni e del monitoraggio di piani e obiettivi prestazionali. Nello svolgimento di questi compiti, esse agiscono in modo imparziale, indipendente e trasparente.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali di vigilanza dispongano, o possano accedervi, delle risorse e capacità necessarie in tutti i settori essenziali di prestazione per lo svolgimento delle funzioni previste dal presente regolamento, tra cui i poteri di indagine per lo svolgimento dei compiti di cui all'articolo 19.

3. Quando in uno Stato membro esistono diverse autorità nazionali di vigilanza, lo Stato in questione comunica alla Commissione qual è l'autorità di vigilanza competente per il coordinamento nazionale e le relazioni con la Commissione per l'attuazione del regolamento.

*Articolo 5***Blocchi funzionali di spazio aereo**

1. Gli Stati membri promuovono la stretta cooperazione tra le loro autorità nazionali di vigilanza allo scopo di stabilire un piano di prestazioni a livello di blocco funzionale di spazio aereo.

**▼B**

2. Quando gli Stati membri decidono di adottare un piano di prestazioni a livello di blocco funzionale di spazio aereo:
- a) provvedono affinché il piano di prestazioni sia conforme al modello che figura all'allegato II;
  - b) comunicano alla Commissione qual è l'autorità nazionale di vigilanza competente per il coordinamento all'interno del blocco funzionale di spazio aereo e le relazioni con la Commissione per l'attuazione del piano di prestazioni;
  - c) adottano le disposizioni appropriate affinché:
    - i) venga stabilito un unico obiettivo per ogni indicatore essenziale di prestazioni;
    - ii) vengano definite e applicate le misure di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera d), del regolamento (CE) n. 549/2004, durante il periodo di riferimento quando gli obiettivi non sono conseguiti. A questo fine vengono utilizzati i valori annuali del piano di prestazioni;
    - iii) le conseguenze del conseguimento o del mancato conseguimento degli obiettivi vengono opportunamente ripartite all'interno del blocco funzionale di spazio aereo;
  - d) sono congiuntamente responsabili per il conseguimento degli obiettivi prestazionali stabiliti per il blocco funzionale di spazio aereo;
  - e) nel caso in cui non siano state fissate zone di tariffazione comuni ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1794/2006, essi aggregano gli obiettivi nazionali di efficienza economica e comunicano, a titolo informativo, una cifra complessiva che dimostra lo sforzo effettuato sotto il profilo dell'efficienza economica a livello del blocco funzionale di spazio aereo.
3. Quando gli Stati membri di un blocco funzionale di spazio aereo non adottano un piano di prestazioni con obiettivi a livello di blocco funzionale di spazio aereo, comunicano, a titolo informativo, alla Commissione obiettivi prestazionali aggregati che evidenziano la coerenza a livello di blocco funzionale di spazio aereo con gli obiettivi prestazionali dell'Unione europea.

**▼M1***Articolo 5 bis***Gestore della rete**

1. Il gestore della rete nominato a norma dell'articolo 3 del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione <sup>(1)</sup> svolge i seguenti compiti in relazione al sistema di prestazioni:
- a) sostegno alla Commissione consistente nella messa a disposizione di informazioni rilevanti per la predisposizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione prima dei periodi di riferimento e per l'attività di monitoraggio durante il periodo di riferimento. In particolare, il gestore della rete richiama l'attenzione della Commissione su ogni eventuale riduzione significativa e persistente delle prestazioni operative;
  - b) ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 5, garantisce alla Commissione l'accesso a tutti i dati di cui all'allegato IV;

<sup>(1)</sup> GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1.

**▼ M1**

- c) sostegno agli Stati membri e ai fornitori di servizi di navigazione aerea nel raggiungimento dei propri obiettivi prestazionali durante i periodi di riferimento;
- d) elaborazione di un piano prestazionale che viene adottato nell'ambito del piano strategico della rete prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento. Tale piano prestazionale è pubblico e contiene le seguenti informazioni:
  - i) un obiettivo prestazionale ambientale coerente con l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'intero periodo di riferimento, con valori annui da utilizzarsi a fini di monitoraggio;
  - ii) un obiettivo prestazionale relativo ad altri ambiti chiave di prestazioni, coerente con l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'intero periodo di riferimento, con valori annui da utilizzarsi a fini di monitoraggio;
  - iii) una descrizione delle azioni previste per il raggiungimento degli obiettivi;
  - iv) indicatori essenziali di rendimento (*Key Performance Indicators*, KPI) e obiettivi ulteriori, se del caso o in seguito alla decisione della Commissione.

**▼ B***Articolo 6***Coordinamento con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA)**

In applicazione dell'articolo 13 *bis* del regolamento (CE) n. 549/2004 e in conformità al regolamento (CE) n. 216/2008, la Commissione coordina, con le opportune modalità, con l'AESA:

- a) gli aspetti attinenti alla sicurezza del piano di prestazioni, tra cui la fissazione, revisione e attuazione di indicatori essenziali di prestazioni in materia di sicurezza e obiettivi prestazionali in materia di sicurezza a livello dell'Unione europea, nonché la presentazione di proposte di iniziative e misure appropriate facenti seguito all'attivazione di un dispositivo di allarme;
- b) la coerenza di indicatori e obiettivi essenziali di prestazioni in materia di sicurezza con l'attuazione del Programma europeo per la sicurezza aerea quale può essere adottato dall'Unione europea.

*Articolo 7***Durata dei periodi di riferimento**

1. Il primo periodo di riferimento per il sistema di prestazioni riguarda gli anni dal 2012 al 2014 incluso. I periodi di riferimento successivi comprenderanno cinque anni civili, a meno che venga deciso altrimenti attraverso una modifica del presente regolamento.

**▼B**

2. Lo stesso periodo di riferimento si applica agli obiettivi prestazionali a livello di Unione europea e ai piani e obiettivi prestazionali nazionali e a livello di blocchi funzionali di spazio aereo.

*Articolo 8***Settori e indicatori essenziali di prestazioni**

1. Ai fini della fissazione degli obiettivi, l'eventuale aggiunta e adattamento di altri settori essenziali di prestazioni ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 4, lettera b), del regolamento (CE) n. 549/2004, vengono decisi dalla Commissione in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, dello stesso regolamento.

2. Ai fini della fissazione degli obiettivi, ad ogni settore essenziale di prestazione corrisponde un indicatore o un numero limitato di indicatori essenziali di prestazioni. La prestazione dei servizi di navigazione aerea viene valutata attraverso obiettivi vincolanti per ogni indicatore essenziale di prestazioni.

3. Gli indicatori essenziali di prestazioni ai fini della fissazione di obiettivi a livello dell'Unione europea, scelti per ogni settore essenziale di prestazione, figurano all'allegato I, parte 1.

4. Gli indicatori essenziali di prestazioni utilizzati per stabilire gli obiettivi prestazionali a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo figurano nell'allegato I, parte 2.

5. Gli indicatori essenziali di prestazioni rimangono invariati nel corso di un periodo di riferimento. I cambiamenti vengono adottati attraverso un emendamento al presente regolamento non oltre sei mesi prima dell'adozione di nuovi obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea.

6. Oltre ai settori e agli indicatori essenziali di prestazioni di cui al presente articolo, gli Stati membri, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, possono decidere di istituire e utilizzare ulteriori indicatori di prestazioni e obiettivi associati, oltre a quelli che figurano nell'allegato I, parte 2, per i loro monitoraggi delle prestazioni e/o nell'ambito dei rispettivi piani prestazionali. Tali indicatori e obiettivi supplementari contribuiscono al conseguimento degli obiettivi a livello dell'Unione europea e dei relativi obiettivi a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo. Ad esempio, essi possono integrare e descrivere la dimensione civile-militare o meteorologica del piano prestazionale. Tali indicatori e obiettivi supplementari possono essere accompagnati da opportuni sistemi di incentivazione decisi a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo.



## CAPO II

### LA PREPARAZIONE DI PIANI DI PRESTAZIONE

#### *Articolo 9*

##### **Obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea**

1. La Commissione adotta obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea, in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004, tenendo conto dei contributi pertinenti delle autorità nazionali di vigilanza e dopo aver consultato le parti interessate di cui all'articolo 10 del suddetto regolamento, altre organizzazioni pertinenti, se del caso, e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea per quanto riguarda gli aspetti della prestazione connessi alla sicurezza.

2. Gli obiettivi a livello dell'Unione europea vengono proposti dalla Commissione europea non oltre quindici mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento e vengono adottati non oltre dodici mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento.

3. Assieme all'adozione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea, la Commissione definisce per ogni indicatore essenziale di prestazioni delle soglie di allarme oltre le quali possono essere attivati i dispositivi di allarme di cui all'articolo 18. Le soglie di allarme per l'indicatore essenziale di prestazioni relativo all'efficienza economica riguardano sia il traffico che l'andamento dei costi.

4. La Commissione completa ogni obiettivo prestazionale a livello dell'Unione europea con una descrizione dei presupposti e delle motivazioni utilizzati per istituire tali obiettivi, come l'uso fatto di contributi delle autorità nazionali di vigilanza e altri dati fattuali, le previsioni sul traffico e, se del caso, i livelli previsti di costi determinati efficienti per l'Unione europea.

#### *Articolo 10*

##### **Elaborazione di piani di prestazione**

1. Le autorità nazionali di vigilanza, sia a livello nazionale che di blocco funzionale di spazio aereo, redigono piani di prestazioni che prevedono obiettivi coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea e i criteri di valutazione illustrati nell'allegato III. È consentito un solo piano prestazionale per Stato membro o per blocco funzionale di spazio aereo, quando gli Stati membri interessati decidono di elaborare un piano di prestazioni a livello di blocco funzionale di spazio aereo in applicazione dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2.

2. Per agevolare la preparazione dei piani di prestazione le autorità nazionali di vigilanza provvedono affinché:

a) i fornitori di servizi di navigazione aerea comunichino gli elementi pertinenti dei loro piani aziendali, preparati coerentemente con gli obiettivi a livello dell'Unione europea;

**▼B**

b) vengano consultate le parti interessate in conformità dell'articolo 10, del regolamento (CE) n. 549/2004 in merito a piani e obiettivi prestazionali. Almeno tre settimane prima della riunione di consultazione vengono fornite alle parti interessate le informazioni adeguate.

3. I piani di prestazione contengono, in particolare:

a) le previsioni di traffico, espresse in unità di servizio, che dovrà essere servito per ogni anno del periodo di riferimento, con la giustificazione delle cifre utilizzate;

b) i costi dei servizi di navigazione aerea stabiliti dagli Stati membri in conformità al disposto dell'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 550/2004;

c) una descrizione degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi prestazionali, della loro pertinenza in relazione al piano direttore europeo ATM e della loro compatibilità con i principali settori e orientamenti in materia di progressi e cambiamenti in esso indicate;

d) gli obiettivi prestazionali per ogni settore essenziale di prestazione, stabiliti con riferimento ad ogni indicatore essenziale di prestazione, per l'intero periodo di riferimento, con valori annuali da utilizzare a fini di monitoraggio e incentivazione;

e) una descrizione della dimensione civile-militare del piano che spiega l'applicazione della gestione flessibile dello spazio aereo, allo scopo di aumentare la capacità tenendo nel debito conto l'efficienza della missione militare e, se necessario, i pertinenti indicatori e obiettivi prestazionali compatibili con gli indicatori e gli obiettivi del piano di prestazioni;

f) una descrizione e motivazione di come gli obiettivi prestazionali di cui alla lettera d) si riconcilino e contribuiscano agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea;

g) l'indicazione precisa dei diversi enti responsabili del conseguimento degli obiettivi e il loro contributo specifico;

h) una descrizione dei dispositivi di incentivazione da applicare ai vari enti responsabili per promuovere il conseguimento degli obiettivi nel periodo di riferimento;

i) le misure adottate dalle autorità nazionali di vigilanza per monitorare il conseguimento degli obiettivi prestazionali;

j) una descrizione del risultato della consultazione delle parti interessate, incluse le questioni sollevate dai partecipanti nonché le iniziative decise.

4. I piani di prestazione si basano sulla descrizione di cui all'allegato II e possono, se gli Stati membri decidono in questo senso a norma dell'articolo 8, paragrafo 6, contenere indicatori supplementari con obiettivi associati.

*Articolo 11***Sistemi di incentivazione**

1. I sistemi di incentivazione applicati dagli Stati membri nell'ambito dei loro piani di prestazioni, sono conformi ai seguenti principi generali:

- a) devono essere efficaci, proporzionali, credibili e non devono essere modificati durante il periodo di riferimento;
- b) devono essere attuati su una base non discriminatoria e trasparente per sostenere miglioramenti nella fornitura di servizi;
- c) essi rientrano nel contesto normativo conosciuto ex ante da tutte le parti interessate e sono applicabili durante l'intero periodo di riferimento;
- d) orientano il comportamento degli enti soggetti alla fissazione di obiettivi al fine di raggiungere un alto livello di prestazioni e conseguire gli obiettivi associati.

2. Gli incentivi relativi agli obiettivi di sicurezza mirano a promuovere il pieno conseguimento e mantenimento degli obiettivi di sicurezza e a permettere miglioramenti delle prestazioni in altri settori essenziali di prestazione. Non devono essere di natura finanziaria e devono consistere in piani di azione con scadenze e/o misure associate in applicazione del regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione, del 20 dicembre 2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea <sup>(1)</sup> e/o norme di attuazione derivanti dal regolamento (CE) n. 216/2008.

3. Gli incentivi relativi agli obiettivi di efficienza economica sono di natura finanziaria e sono disciplinati da ►**C1** opportune disposizioni all'articolo 11 *bis* del regolamento (CE) n. 1794/2006 ◀. Essi consistono in un dispositivo di ripartizione del rischio, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo.

4. Gli incentivi relativi agli obiettivi di capacità possono essere di natura finanziaria o di altro tipo, come consistere in piani di azione correttivi con scadenze e misure associate, che possono includere dei bonus e delle penali, adottati dagli Stati membri. Quando gli incentivi sono di tipo finanziario, vengono disciplinati dalle disposizioni dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 1794/2006.

5. Gli incentivi relativi agli obiettivi ambientali mirano a promuovere il conseguimento dei livelli di prestazione ambientali previsti e permettere miglioramenti delle prestazioni in altri settori essenziali di prestazione. Possono essere di tipo finanziario o di altro tipo e vengono decisi dagli Stati membri tenendo conto delle circostanze locali.

<sup>(1)</sup> GU L 335 del 21.12.2005, pag. 13.

**▼B**

6. Inoltre, gli Stati membri, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, possono stabilire o approvare sistemi di incentivi per gli utenti dello spazio aereo, come prevede l'articolo 12 del regolamento (CE) n. 1794/2006.

## CAPO III

## L'ADOZIONE DI PIANI DI PRESTAZIONE

*Articolo 12***Adozione iniziale di piani di prestazione**

Su proposta delle autorità nazionali di vigilanza, gli Stati membri, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, adottano e comunicano alla Commissione, non oltre sei mesi dall'adozione degli obiettivi a livello di Unione europea, i loro piani di prestazione contenenti obiettivi prestazionali vincolanti.

*Articolo 13***Valutazione dei piani di prestazione e revisione degli obiettivi**

1. La Commissione valuta i piani di prestazione, i loro obiettivi e in particolare la loro conformità, e adeguato contributo, agli obiettivi prestazionali dell'Unione europea, sulla base dei criteri stabiliti nell'allegato III, tenendo nel debito conto gli sviluppi del contesto che possono essersi verificati tra la data di adozione degli obiettivi a livello di Unione europea e la data di valutazione del piano di prestazione.

2. Quando ritiene che gli obiettivi prestazionali contenuti in un piano di prestazione siano conformi, e presentino un adeguato contributo, agli obiettivi a livello dell'Unione europea, la Commissione ne informa ►C1 gli Stati membri di cui trattasi ◄ non oltre quattro mesi dalla data alla quale il piano le è pervenuto.

3. Quando ritiene che gli obiettivi prestazionali contenuti in un piano di prestazione non siano conformi, e non presentino un adeguato contributo, agli obiettivi a livello dell'Unione europea, la Commissione può decidere, non oltre quattro mesi dalla data alla quale il piano le è pervenuto e in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004, di raccomandare agli Stati membri interessati di adottare degli obiettivi prestazionali riveduti. Tale decisione viene presa dopo aver consultato gli Stati membri interessati e in essa vengono precisati gli obiettivi da rivedere nonché i motivi alla base della valutazione della Commissione.

4. In questo caso, trascorsi non più di due mesi dall'invio della raccomandazione, gli Stati membri interessati adottano gli obiettivi prestazionali riveduti, tenendo nel debito conto le osservazioni della Commissione, assieme alle misure appropriate per il conseguimento dei suddetti obiettivi e li comunica alla Commissione.

**▼B***Articolo 14***Valutazione degli obiettivi prestazionali riveduti e adozione di misure correttive**

1. Entro due mesi dalla notifica, la Commissione valuta gli obiettivi prestazionali riveduti e in particolare la loro conformità, e l'adeguato contributo, agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea, sulla base dei criteri stabiliti nell'allegato III.

2. Quando ritiene che gli obiettivi riveduti di cui all'articolo 13, paragrafo 4, siano conformi, e presentino un adeguato contributo, agli obiettivi a livello dell'Unione europea, la Commissione ne informa ►C1 gli Stati membri di cui trattasi ◄ trascorsi non oltre due mesi dalla data alla quale gli obiettivi riveduti le sono pervenuti.

3. Quando ritiene che gli obiettivi prestazionali riveduti e le relative misure appropriate non siano ancora conformi, e non presentino un adeguato contributo, agli obiettivi a livello dell'Unione europea, la Commissione può decidere, non oltre due mesi dalla data alla quale gli obiettivi riveduti le sono pervenuti e in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004, che gli Stati membri interessati debbano adottare misure correttive.

4. Tale decisione precisa quali obiettivi devono essere riveduti e le motivazioni alla base della valutazione della Commissione. Essa può contenere il livello di prestazione atteso per tali obiettivi per consentire agli Stati membri interessati di adottare le opportune misure correttive e/o contenere suggerimenti in merito alle suddette opportune misure.

5. Non oltre due mesi dalla decisione della Commissione, le misure correttive adottate dagli Stati membri interessati vengono comunicate alla Commissione, assieme agli elementi che ne dimostrano la conformità alla decisione della Commissione.

*Articolo 15***▼C1****Piani prestazionali o misure correttive adottati successivamente all'inizio del periodo di riferimento****▼B**

I piani di prestazione o le misure correttive adottate in un momento successivo all'inizio del periodo di riferimento in conseguenza dell'attuazione delle procedure di cui agli articoli 13 e 14 si applicano retroattivamente dal primo giorno del periodo di riferimento.

*Articolo 16***Revisione degli obiettivi a livello dell'Unione europea**

1. La Commissione può decidere di rivedere gli obiettivi a livello dell'Unione europea in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004:

- a) prima dell'inizio del periodo di riferimento quando dispone di elementi sostanziali che dimostrano che i dati, i presupposti e le motivazioni iniziali su cui ci si è basati per stabilire gli obiettivi iniziali a livello dell'Unione europea non sono più validi;

**▼B**

b) durante il periodo di riferimento, in conseguenza dell'applicazione di un dispositivo di allarme di cui all'articolo 18.

2. Una revisione degli obiettivi a livello dell'Unione europea può portare a una modifica dei piani di prestazione esistenti. In tal caso la Commissione può decidere una opportuna correzione del calendario che figura ai capi II e III del presente regolamento.

## CAPO IV

**MONITORAGGIO DEL CONSEGUIMENTO DELLA PRESTAZIONE***Articolo 17***Monitoraggio in atto e presentazione periodica di relazioni**

1. Le autorità nazionali di vigilanza, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, e la Commissione monitorano l'attuazione dei piani di prestazione. Se durante il periodo di riferimento gli obiettivi non sono conseguiti, le autorità nazionali di vigilanza applicano le opportune misure definite nel piano di prestazione allo scopo di correggere la situazione. A questo fine nel piano di prestazione vengono utilizzati i valori annuali.

2. Quando la Commissione constata un calo notevole e persistente delle prestazioni in uno Stato membro o in un blocco funzionale di spazio aereo, che colpisce altri Stati parti del cielo unico europeo e/o l'intero spazio europeo, può chiedere agli Stati membri interessati e all'autorità o ente di vigilanza nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo interessati di definire, applicare e comunicare alla Commissione le misure opportune per il conseguimento degli obiettivi stabiliti nel piano di prestazione.

**▼M1**

*2 bis.* La Commissione provvede a monitorare l'attuazione del piano prestazionale del gestore della rete. Qualora gli obiettivi non vengano raggiunti durante il periodo di riferimento, la Commissione applica opportune misure di cui al piano prestazionale con l'intento di correggere la situazione. A tal fine, vanno utilizzati i valori annuali del piano prestazionale.

**▼B**

3. Gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito al monitoraggio effettuato dalle rispettive autorità di vigilanza nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo dei piani e obiettivi prestazionali almeno una volta all'anno e quando gli obiettivi prestazionali rischiano di non essere conseguiti. La Commissione riferisce al comitato per il cielo unico in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali almeno una volta all'anno.

*Articolo 18***Dispositivi di allarme**

1. Quando, a causa di circostanze imprevedibili all'inizio del periodo e, allo stesso tempo, non superabili e che esulano dal controllo degli Stati membri, vengono raggiunte a livello dell'Unione europea le soglie di allarme di cui all'articolo 9, paragrafo 3, la Commissione rivede la situazione consultandosi con gli Stati membri attraverso il comitato per

**▼B**

il cielo unico e presenta entro tre mesi proposte di azioni opportune, che possono includere la revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea e di conseguenza la revisione degli obiettivi prestazionali nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo.

2. Quando, a causa di circostanze imprevedibili all'inizio del periodo e, allo stesso tempo, non superabili e che esulano dal controllo degli Stati membri e degli enti soggetti agli obiettivi prestazionali, vengono raggiunte a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo le soglie di allarme di cui all'articolo 9, paragrafo 3, l'autorità o l'ente nazionale di vigilanza interessati rivedono la situazione di concerto con la Commissione e possono presentare opportune proposte di azioni entro tre mesi, che possono includere la revisione degli obiettivi prestazionali a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo.

3. Gli Stati membri, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, possono decidere di adottare delle soglie di allarme diverse da quelle di cui all'articolo 9, paragrafo 3, per tener conto di circostanze e specificità locali. In questo caso, tali soglie sono indicate nei piani di prestazione e devono essere coerenti con le soglie adottate a norma dell'articolo 9, paragrafo 3. Le deroghe sono motivate da dettagliate giustificazioni. Quando tali soglie sono attivate, si applica la procedura di cui al paragrafo 2.

4. Quando l'attuazione di un dispositivo di allarme comporta la revisione di piani e obiettivi prestazionali, la Commissione facilita tale revisione correggendo opportunamente il calendario applicabile in conformità alla procedura di cui ai capi II e III del presente regolamento.

*Articolo 19***Facilitazione del controllo di conformità**

I fornitori di servizi di navigazione aerea facilitano le ispezioni e le indagini della Commissione e delle autorità nazionali di vigilanza responsabili della loro sorveglianza, attraverso un ente qualificato che agisce per conto di queste ultime, o tramite l'AESA se ciò si giustifica, includendo anche le visite in loco. Fatti salvi i poteri di sorveglianza conferiti alle autorità nazionali di vigilanza e all'AESA, i soggetti autorizzati possono:

- a) esaminare, in relazione a tutti i settori essenziali di prestazione, i documenti pertinenti e qualsiasi altro materiale rilevante per l'istituzione di piani e obiettivi prestazionali;
- b) fare copie o estratti di tali documenti;
- c) chiedere chiarimenti a voce in loco.

Le ispezioni e le indagini sono effettuate conformemente alle procedure in vigore nello Stato membro in cui hanno luogo.



## CAPO V

**RACCOLTA, CONVALIDA, ESAME, VALUTAZIONE E DIFFUSIONE  
DI INFORMAZIONI RELATIVE ALLE PRESTAZIONI DI NAVIGAZIONE  
AEREA PER IL CIELO UNICO EUROPEO***Articolo 20***Raccolta e convalida di dati per la valutazione delle prestazioni**

1. Oltre ai dati già raccolti dalla Commissione attraverso altri strumenti dell'Unione europea e che possono essere utilizzati anche ai fini della valutazione delle prestazioni, le autorità nazionali, i fornitori di servizi di navigazione aerea, i gestori aeroportuali, i coordinatori di aeroporto e i vettori aerei provvedono a trasmettere alla Commissione i dati di cui all'allegato IV alle condizioni stabilite nello stesso.

2. Le autorità nazionali possono delegare o riorganizzare in tutto o in parte il compito di trasmissione dei dati tra le loro autorità nazionali di vigilanza, i fornitori di servizi di navigazione aerea, i gestori e i coordinatori aeroportuali, per tener conto delle specificità locali e dei canali di comunicazione esistenti.

3. I fornitori di dati adottano le necessarie misure per garantire la qualità, la convalida e la trasmissione tempestiva dei dati, includendo le prove dei controlli di qualità e delle procedure di convalida, le spiegazioni a richieste specifiche della Commissione europea relative alla qualità dei dati e, se necessario, i piani di azione per migliorare la qualità dei dati. I dati vengono trasmessi gratuitamente, in formato elettronico ove possibile utilizzando il formato specificato dalla Commissione.

4. La Commissione valuta la qualità e convalida i dati trasmessi in conformità al paragrafo 1. Quando i dati non consentono un uso appropriato ai fini della valutazione delle prestazioni, la Commissione può adottare le opportune misure per valutare e migliorare la qualità dei dati di concerto con gli Stati membri, in particolare le rispettive autorità nazionali di vigilanza.

5. Ai fini del presente regolamento, i dati relativi alle prestazioni di cui al paragrafo 1 che sono già stati trasmessi a Eurocontrol si considerano trasmessi alla Commissione. Negli altri casi, la Commissione ed Eurocontrol adottano le necessarie disposizioni per garantire che i dati siano messi a disposizione della Commissione alle stesse condizioni di cui al paragrafo 3.

6. Qualora vengano individuate nuove importanti esigenze in materia di dati o si prevede un livello qualitativo dei dati insufficiente, la Commissione può svolgere degli studi pilota che dovranno essere completati, su base volontaria, dagli Stati membri prima che, attraverso emendamenti al presente regolamento, vengano introdotti nuovi requisiti in materia di dati. Tali studi pilota saranno realizzati per valutare la fattibilità della pertinente raccolta di dati, tenendo conto dei vantaggi della disponibilità dei dati in relazione ai costi della raccolta e agli oneri per i rispondenti.

*Articolo 21***Diffusione delle informazioni**

1. La Commissione diffonde le informazioni generali ai fini degli obiettivi di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004 in conformità al regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, e all'articolo 18 del regolamento (CE) n. 550/2004.
2. Le informazioni incluse nell'articolo 3, paragrafo 3, lettera a), sono accessibili liberamente alle parti interessate, in particolare per via informatica.
3. Le relazioni annuali di cui all'articolo 3, paragrafo 3, lettera k), sono rese pubbliche. Un riferimento a tali relazioni verrà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione può decidere di trasmettere periodicamente alle parti interessate altre informazioni generali, in particolare per via informatica.
4. Gli obiettivi a livello dell'Unione europea di cui all'articolo 9 e un riferimento ai piani di prestazione adottati, di cui al capo III, sono resi pubblici e vengono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
5. Ai fornitori di dati ai quali si riferiscono direttamente informazioni e attività viene consentito l'accesso individuale ad informazioni specifiche come dati e statistiche convalidati.

## CAPO VI

**DISPOSIZIONI FINALI***Articolo 22***Ricorso**

Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni prese ai sensi del presente regolamento siano debitamente motivate e possano formare oggetto di riesame o di ricorso.

*Articolo 23***Misure transitorie**

Quando gli Stati membri decidono di adottare un piano di prestazioni con obiettivi a livello di blocco funzionale di spazio aereo durante il primo periodo di riferimento, provvedono affinché:

- a) il piano sostituisca i piani nazionali dal 1° gennaio di uno degli anni del periodo di riferimento;
- b) la durata del piano non superi la durata residua del periodo di riferimento;

<sup>(1)</sup> GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

**▼B**

- c) il piano dimostri che i suoi obiettivi prestazionali sono almeno altrettanto ambiziosi quanto il consolidamento dei precedenti obiettivi nazionali.

*Articolo 24***Valutazione del sistema**

Entro il 1° luglio 2013, la Commissione esaminerà l'efficacia della procedura. Entro la fine del 2014 e successivamente a intervalli periodici, la Commissione esaminerà il sistema di prestazioni e, in particolare, analizzerà l'impatto, l'efficacia e il campo di applicazione del sistema, tenendo nel debito conto il lavoro svolto dall'ICAO in questo campo.

**▼M3****▼B***Articolo 26***Entrata in vigore**

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Il capo V si applica a partire dal 1° gennaio 2011. Il primo periodo di riferimento inizia il 1° gennaio 2012.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.



*ALLEGATO I*

**INDICATORI ESSENZIALI DI PRESTAZIONE (IEP)**

**Parte 1: Fissazione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea**

**1. INDICATORI ESSENZIALI DI PRESTAZIONE IN MATERIA DI SICUREZZA**

- a) Il primo IEP a livello di Unione europea sarà costituito dal livello minimo del primo indicatore essenziale di prestazione in materia di sicurezza definito alla parte 2, punto 1, lettera a), infra rispettivamente per i fornitori di servizi di navigazione aerea e le autorità nazionali di vigilanza.
- b) Il secondo indicatore essenziale di prestazione in materia di sicurezza a livello di Unione europea sarà la percentuale di applicazione della classifica di gravità dello strumento di analisi di rischio definito alla parte 2, punto 1, lettera b), negli Stati ove si applica il presente regolamento, per consentire una comunicazione armonizzata della valutazione di gravità per non rispetto dei valori minimi di separazione, invasioni di pista e eventi tecnici specifici all'ATM.
- c) Il terzo indicatore essenziale di prestazione in materia di sicurezza a livello di Unione europea sarà il livello minimo della misura di cultura giusta alla fine del periodo di riferimento, secondo la definizione che figura alla parte 2, punto 1, lettera c), infra.

Nel primo periodo di riferimento non vi saranno obiettivi a livello dell'UE per gli indicatori essenziali di prestazione. Durante il primo periodo di riferimento, la Commissione utilizzerà i dati raccolti per convalidare questi indicatori essenziali di prestazione e li valuterà al fine di garantire una adeguata identificazione, mitigazione e gestione del rischio di sicurezza. Su questa base, la Commissione adotterà, se necessario, nuovi indicatori essenziali di prestazione in materia di sicurezza, attraverso una revisione del presente allegato.

**2. INDICATORE AMBIENTALE**

**2.1. Per il primo periodo di riferimento:**

il primo IEP in materia di ambiente a livello dell'Unione europea sarà l'efficienza media di volo orizzontale di crociera, definita come segue:

- l'indicatore dell'efficienza media di volo orizzontale di crociera è la differenza tra la lunghezza della parte della traiettoria effettiva e la traiettoria ottimale che, in genere, è la linea ortodromica,
- per «crociera» si intende la distanza percorsa al di fuori di un cerchio di 40 NM attorno all'aeroporto,
- i voli considerati ai fini di questo indicatore sono:
  - a) tutti i voli commerciali IFR [Instrumental Flight Rules (regole per il volo strumentale)] all'interno dello spazio aereo europeo;
  - b) quando un volo inizia o termina al di fuori dello spazio aereo europeo, si prende in considerazione solo la parte all'interno dello spazio aereo europeo,
- sono esclusi i voli circolari e i voli con un distanza ortodromica inferiore a 80 NM tra terminali.

**▼B**

Il secondo IEP ambientale a livello dell'Unione europea sarà l'uso effettivo delle strutture aerospaziali civili/militari, ad esempio le rotte sotto condizione. Per il primo periodo di riferimento, questo indicatore sarà monitorato dalla Commissione. La fissazione di obiettivi inizierà dal secondo periodo di riferimento.

- 2.2. A partire dal secondo periodo di riferimento, verrà elaborato un terzo IEP ambientale a livello dell'Unione europea per affrontare le questioni ambientali connesse ai servizi di navigazione aerea specifici agli aeroporti.

### 3. INDICATORE DI CAPACITÀ

#### 3.1. Per il primo periodo di riferimento:

L'IEP di capacità a livello dell'Unione europea sarà costituito dai minuti di ritardo ATFM (a causa della Gestione dei flussi di traffico aereo) durante la rotta per volo, definito come segue:

- a) il ritardo ATFM durante la rotta è il ritardo calcolato dall'unità centrale di ATFM secondo la definizione del regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo<sup>(1)</sup> ed espresso come la differenza tra l'orario di decollo richiesto dall'operatore dell'aeromobile nell'ultimo piano di volo presentato e l'orario di decollo calcolato e assegnato dall'unità centrale di ATFM;
- b) l'indicatore comprende tutti i voli IFR all'interno dello spazio aereo europeo e copre le cause di ritardo ATFM;
- c) l'indicatore viene calcolato per l'intero anno civile.

Allo scopo di preparare lo sviluppo di un secondo IEP di capacità a livello dell'Unione europea, la Commissione raccoglie, consolida e monitora a partire dal primo periodo di riferimento

- a) il totale dei ritardi ATFM attribuibili a servizi di navigazione aerea terminali e aeroportuali;
  - b) il tempo supplementare trascorso nella fase di rullaggio alla partenza;
  - c) per gli aeroporti con più di 100 000 movimenti commerciali all'anno il tempo supplementare trascorso nell'area ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area).
- 3.2. A partire dal secondo periodo di riferimento, verrà elaborato un secondo IEP di capacità a livello dell'Unione europea sulla base del monitoraggio descritto al punto 3.1 per affrontare le questioni di capacità connesse a specifici servizi di navigazione aerea negli aeroporti.

### 4. INDICATORE DI EFFICIENZA ECONOMICA

#### 4.1. Per il primo periodo di riferimento:

L'IEP dell'efficienza economica a livello dell'Unione europea sarà il tasso unitario medio determinato a livello dell'Unione europea per servizi di navigazione aerea di rotta, definito come segue:

- a) l'indicatore è il risultato del rapporto tra i costi determinati e il traffico previsto, espresso in unità di servizio, atteso per il periodo a livello dell'Unione europea, contenuto nelle ipotesi adottate dalla Commissione per stabilire obiettivi a livello dell'Unione europea in applicazione dell'articolo 9, paragrafo 4;
- b) l'indicatore è espresso in euro e in termini reali;

<sup>(1)</sup> GU L 80 del 26.3.2010, pag. 10.

**▼B**

- c) l'indicatore è fornito per ogni anno del periodo di riferimento.

Per il primo periodo di riferimento, la Commissione raccoglie, consolida e monitora i costi dei servizi di navigazione aerea terminali e i tassi unitari in conformità al regolamento (CE) n. 1794/2006.

- 4.2. A partire dal secondo periodo di riferimento, il secondo indicatore essenziale di prestazione di efficienza economica a livello dell'Unione europea sarà il tasso unitario medio determinato a livello dell'Unione europea per i servizi di navigazione aerea terminali.

**Parte 2: Fissazione di obiettivi nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo (BFSA)**

**1. INDICATORI ESSENZIALI DI PRESTAZIONE IN MATERIA DI SICUREZZA**

- a) Il primo IPE di sicurezza nazionale o di BFSA è costituito dall'efficienza della gestione della sicurezza misurata attraverso una metodologia basata sul «ATM Safety Maturity Survey Framework». Questo indicatore viene sviluppato congiuntamente dalla Commissione, dagli Stati membri, dall'AESA ed Eurocontrol e viene adottato dalla Commissione precedentemente al primo periodo di riferimento. Durante questo primo periodo di riferimento, le autorità nazionali di vigilanza monitorano e pubblicano ► **CI** questo indicatore essenziale di prestazione ◀ mentre gli Stati membri possono stabilire obiettivi corrispondenti.

- b) Il secondo IEP di sicurezza nazionale o di BFSA è costituito dall'applicazione della classifica di gravità dello strumento di analisi di rischio per consentire una comunicazione armonizzata della valutazione di gravità per non rispetto dei valori minimi di separazione, invasioni di pista e eventi tecnici specifici relativi all'ATM presso tutti i Centri di controllo del traffico aereo e aeroporti con più di 150 000 movimenti di trasporto aereo commerciale all'anno nell'ambito di applicazione del presente regolamento (valore sì/no). La classificazione del livello di gravità viene sviluppata congiuntamente dalla Commissione, dagli Stati membri, dall'AESA e Eurocontrol e viene adottata dalla Commissione precedentemente al primo periodo di riferimento. Durante questo primo periodo di riferimento, le autorità nazionali di vigilanza monitorano e pubblicano questi indicatori essenziali di prestazione mentre gli Stati membri possono stabilire obiettivi corrispondenti.

- c) Il terzo IEP di sicurezza nazionale o di BFSA è la comunicazione di cultura giusta. Questa misura viene sviluppata congiuntamente dalla Commissione, dagli Stati membri, dall'AESA e Eurocontrol e viene adottata dalla Commissione precedentemente al primo periodo di riferimento. Durante questo primo periodo di riferimento, le autorità nazionali di vigilanza monitorano e pubblicano questa misura mentre gli Stati membri possono stabilire obiettivi corrispondenti.

**2. INDICATORE AMBIENTALE**

- 2.1. Per il primo periodo di riferimento non vi sono IEP ambientali obbligatori nazionali o di BFSA.

Fatte salve le prescrizioni locali in materia di ambiente, gli Stati membri collaborano inoltre con la Commissione al fine di stabilire un IEP ambientale per affrontare le questioni ambientali specifiche connesse ai servizi di navigazione aerea aeroportuali e che verrà attuato a partire dal secondo periodo di riferimento.

**▼B**

2.2. Per il secondo periodo di riferimento, l'IEP ambientale nazionale o di BFSA è rappresentato dallo sviluppo di una procedura nazionale o di BFSA di miglioramento della concezione delle rotte prima della fine del periodo di riferimento, includendo l'uso efficiente delle strutture aerospaziali civili/militari (ad esempio le rotte sotto condizione).

### 3. INDICATORE DI CAPACITÀ

3.1. Per il primo periodo di riferimento:

l'IEP di capacità nazionale o di BFSA è costituito dai minuti di ritardo ATFM (Air Traffic Flow Management) durante la rotta per volo. Esso è così definito:

- a) l'indicatore è definito alla parte 1, punto 3.1;
- b) l'indicatore è fornito per ogni anno del periodo di riferimento.

Allo scopo di preparare lo sviluppo di un secondo IEP di capacità nazionale o di BFSA, gli Stati membri comunicano a partire dal primo periodo di riferimento:

- a) il totale dei ritardi ATFM attribuibili a servizi di navigazione aerea terminali e aeroportuali;
- b) il tempo supplementare trascorso nella fase di rullaggio alla partenza;
- c) per gli aeroporti con più di 100 000 movimenti commerciali all'anno il tempo supplementare trascorso nella zona ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area).

3.2. A partire dal secondo periodo di riferimento, verrà attuato un secondo IEP di capacità nazionale o di BFSA per affrontare le specifiche questioni di capacità connesse ad aeroporti e terminali.

### 4. INDICATORE DI EFFICIENZA ECONOMICA

4.1. Per il primo periodo di riferimento, l'IEP in materia di efficienza economica nazionale o di BFSA è costituito dal tasso unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta, definito come segue:

- a) L'indicatore è il risultato del rapporto tra i costi determinati e il traffico previsto contenuto nei piani di prestazione in conformità all'articolo 10, paragrafo 3, lettere a) e b);
- b) l'indicatore è espresso in divisa nazionale e in termini reali;
- c) l'indicatore è fornito per ogni anno del periodo di riferimento.

Inoltre, gli Stati comunicano i rispettivi costi di servizi di navigazione aerea terminali e i tassi unitari in conformità al regolamento (CE) n. 1794/2006 e motivano presso la Commissione eventuali scostamenti dalle previsioni.

4.2. A partire dal secondo periodo di riferimento, viene attuato ►C1 un secondo IEP in materia di efficienza economica nazionale o di BFSA ◄: il tasso unitario determinato nazionale o di BFSA per servizi di navigazione aerea terminali.

**▼B***ALLEGATO II***STRUTTURA DEI PIANI DI PRESTAZIONE**

I piani di prestazione nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo si basano sulla seguente struttura.

**1. INTRODUZIONE**

- 1.1. Descrizione della situazione (campo di applicazione del piano, enti coperti, piano nazionale o di BFSA, ecc.).
- 1.2. Descrizione dello scenario macroeconomico per il periodo di riferimento che comprende ipotesi globali ► **C1** (previsioni di traffico, ecc.) ◄.
- 1.3. Descrizione del risultato della consultazione delle parti interessate nella preparazione del piano di prestazione (principali questioni sollevate dai partecipanti e se possibile compromessi adottati).

**2. OBIETTIVI PRESTAZIONALI A LIVELLO NAZIONALE E/O DI BLOCCO FUNZIONALE DI SPAZIO AEREO**

- 2.1. Gli obiettivi prestazionali per ogni settore essenziale di prestazione, stabiliti con riferimento ad ogni indicatore essenziale di prestazione, per l'intero periodo di riferimento, con valori annuali da utilizzare a fini di monitoraggio e incentivazione.

**a) Sicurezza**

- Efficienza della gestione della sicurezza: obiettivi nazionali/BFSA definiti in conformità all'allegato I, parte 2, punto 1, lettera a), per ogni anno del periodo di riferimento (facoltativo nel primo periodo di riferimento),
- applicazione della classificazione del livello di gravità dello strumento di analisi dei rischi: obiettivi nazionali/BFSA definiti in conformità all'allegato I, parte 2, punto 1, lettera b), per ogni anno del periodo di riferimento (valori sì/no),
- cultura giusta: obiettivi nazionali/BFSA definiti in conformità all'allegato I, parte 2, punto 1, lettera c), per ogni anno del periodo di riferimento (facoltativo nel primo periodo di riferimento).

**b) Capacità**

- Minuti di ritardo ATFM (Air Traffic Flow Management) durante la rotta per volo.

**c) Ambiente**

- Descrizione del progetto di procedura di miglioramento nazionale o di BFSA della concezione delle rotte (facoltativa nel primo periodo di riferimento).

**d) Efficienza economica**

- Costi determinati per servizi di navigazione aerea di rotta e terminali in conformità alle disposizioni dell'articolo 15, paragrafo 2, lettera a) e b), del regolamento (CE) n. 550/2004 e in applicazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1794/2006 per ogni anno del periodo di riferimento,
- previsioni di unità di servizio di rotta per ogni anno del periodo di riferimento,

**▼B**

- di conseguenza, i tassi unitari determinati per il periodo di riferimento,
  - descrizione e giustificazione del ROE (rendimento su capitale) dei fornitori di servizi di navigazione aerea in relazione all'effettivo rischio sostenuto,
  - descrizione degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi prestazionali con una descrizione della loro pertinenza in relazione al Piano direttore europeo ATM e la loro coerenza con i principali settori e orientamenti di progresso e modifiche in esso indicate.
- 2.2. Descrizione e spiegazione della coerenza degli obiettivi prestazionali con gli obiettivi prestazionali a livello di Unione europea.
- 2.3. Descrizione e spiegazione dei riporti dagli esercizi precedenti il periodo di riferimento.
- 2.4. Descrizione dei parametri utilizzati dagli Stati membri per stabilire la ripartizione del rischio e gli incentivi.
3. CONTRIBUTO DI OGNI ENTE RESPONSABILE
- 3.1. Obiettivi prestazionali individuali per ogni ente responsabile.
- 3.2. Descrizione dei dispositivi di incentivazione da applicare ad ogni ente per promuovere il conseguimento degli obiettivi nel periodo di riferimento.
4. DIMENSIONE MILITARE DEL PIANO
- Descrizione della dimensione civile-militare del piano relativa all'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo allo scopo di aumentare la capacità tenendo nel debito conto l'efficienza delle missioni militari e, se ritenuti appropriati, i pertinenti indicatori e obiettivi prestazionali coerenti con gli indicatori e gli obiettivi del piano di prestazione.
5. ANALISI DELLA SENSIBILITÀ E RAFFRONTO CON IL PRECEDENTE PIANO DI PRESTAZIONE
- 5.1. Sensibilità alle ipotesi esterne.
- 5.2. Raffronto con il precedente piano di prestazione (non applicabile per il primo periodo di riferimento).
6. ATTUAZIONE DEL PIANO DI PRESTAZIONE
- Descrizione delle misure poste in essere dalle autorità nazionali di vigilanza per il conseguimento degli obiettivi prestazionali, come:
- dispositivi di monitoraggio per garantire che vengano attuati i programmi di sicurezza e i piani industriali relativi ai servizi di navigazione aerea,
  - misure per monitorare e riferire in merito all'attuazione dei piani di prestazione tra cui come affrontare una situazione se gli obiettivi non sono conseguiti durante il periodo di riferimento.

**▼B***ALLEGATO III***PRINCIPI PER VALUTARE LA COERENZA TRA OBIETTIVI PRESTAZIONALI A LIVELLO DI UNIONE EUROPEA E NAZIONALI O DI BLOCCO FUNZIONALE DI SPAZIO AEREO**

La Commissione utilizza i seguenti criteri di valutazione.

**1. Criteri generali**

- a) Conformità ai requisiti connessi alla preparazione e all'adozione del piano di prestazione e in particolare valutazione delle giustificazioni fornite nel piano di prestazione;
- b) analisi fattuale che tiene conto della situazione complessiva di ogni singolo Stato;
- c) interrelazioni tra tutti gli obiettivi prestazionali;
- d) norme di prestazione all'inizio del periodo di riferimento e conseguente margine di ulteriore miglioramento.

**2. Sicurezza**

- a) Efficienza della gestione della sicurezza: l'ulteriore margine per fornitori di servizi di navigazione aerea e autorità nazionali di vigilanza, utilizzato nel piano di prestazione e valutato dalla Commissione, deve essere uguale o più elevato dei risultati dell'indicatore corrispondente a livello di Unione europea al termine del periodo di riferimento (facoltativo nel primo periodo di riferimento);
- b) applicazione della classificazione del livello di gravità dello strumento di analisi dei rischi: coerenza dell'indicatore di prestazione essenziale locale definito all'allegato I, parte 2, punto 1, lettera b), con l'indicatore a livello dell'UE per ogni anno del periodo di riferimento;
- c) cultura giusta: il livello dell'obiettivo prestazionale nazionale/BFSA alla fine del periodo di riferimento utilizzando l'indicatore di prestazione essenziale definito all'allegato I, parte 2, punto 1, lettera c), è uguale o superiore all'obiettivo a livello dell'UE definito in conformità all'allegato I, parte 1, punto 1, lettera c) (facoltativo nel primo periodo di riferimento).

**▼M1****3. Condizioni ambientali**

Configurazione della rotta: non applicabile durante il primo periodo di riferimento. Nel corso del secondo periodo di riferimento, valutazione del processo sulla configurazione della rotta impiegata nel piano prestazionale e relativa coerenza con il processo di sviluppo del piano di miglioramento della rete delle rotte europee sviluppato dal gestore della rete.

**4. Capacità**

Livello di ritardo: confronto fra il livello atteso di un ritardo di rotta ATFM utilizzato nei piani prestazionali e il valore di riferimento ottenuto dal processo di pianificazione della capacità di Eurocontrol e nel piano operativo della rete del manager di rete.

**▼B****5. Efficienza economica**

- a) Tendenza di tasso unitario: valutazione della possibilità che i tassi unitari determinati presentati possano svilupparsi coerentemente con l'obiettivo di efficienza economica livello dell'Unione europea e che essi contribuiscano in modo adeguato al conseguimento dell'obiettivo summenzionato durante l'intero periodo di riferimento nonché per ogni singolo anno;

**▼B**

- b) livello di tasso unitario determinato: raffronto dei tassi unitari locali presentati con il tasso unitario medio di Stati membri o BFSA con un ambiente economico e operativo simile definito dalla Commissione;
- c) ROE: valutazione del ROE (rendimento su capitale) dei fornitori di servizi di navigazione aerea in relazione all'effettivo rischio sostenuto;
- d) ipotesi di previsione del traffico: raffronto delle previsioni delle unità di servizio locale nel piano di prestazioni con una previsione di riferimento come le previsioni sul traffico di Eurocontrol Statistics and Forecast Service (STATFOR);
- e) ipotesi economiche: verifica che le ipotesi di inflazione utilizzata nel piano di prestazione siano coerenti con una previsione di riferimento come le previsioni dell'FMI (Fondo monetario internazionale)/Eurostat.

**▼B***ALLEGATO IV***ELENCO DI DATI DA FORNIRE AI FINI DEL PRESENTE  
REGOLAMENTO****1. DALLE AUTORITÀ NAZIONALI****1.1. Specifica della serie di dati**

Le autorità nazionali forniscono ai fini della valutazione delle prestazioni i seguenti dati:

- a) informazioni necessarie per ottemperare all'indicatore di prestazione essenziale in materia di sicurezza di cui all'allegato I, parte 2, punto 1, lettera a);
- b) programma statale in materia di sicurezza previsto dalla norma 2.27.1, allegato 11, emendamento 47-B del 20 luglio 2009, dell'ICAO.

Inoltre, le autorità nazionali provvedono a rendere disponibili i seguenti dati ai fini della valutazione delle prestazioni:

- c) dati utilizzati e calcolati dall'unità centrale di ATFM, definita nel regolamento (UE) n. 255/2010 sulla ATFM, come i piani di volo per il traffico aereo generale secondo le norme IFR, la rotta effettiva, i dati sulla sorveglianza, i ritardi a causa della gestione del traffico aereo in aeroporto e durante la rotta, le deroghe alle misure di gestione del flusso di traffico aereo, il rispetto di slot di gestione del traffico aereo, la frequenza di utilizzo delle rotte sotto condizione;
- d) eventi in materia di sicurezza connessi alla ATM secondo la definizione della norma di Eurocontrol — ESARR 2, Edizione 3.0 — intitolata «Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM (Comunicazione e valutazione di eventi in materia di sicurezza nell'ATM)»;

**▼M2**

- e) comunicazioni in materia di sicurezza NSA di cui agli articoli 7, 8 e 14 del regolamento di esecuzione (UE) n. 1034/2011<sup>(1)</sup>, nonché comunicazioni NSA sulla risoluzione di carenze in materia di sicurezza individuate e soggette a piani di azione correttivi;

**▼B**

- f) informazioni sulle raccomandazioni in materia di sicurezza e le azioni correttive adottate sulla base di analisi/indagini su incidenti connessi all'ATM in conformità alla direttiva 94/56/CE del Consiglio<sup>(2)</sup> sulle inchieste su incidenti e inconvenienti e alla direttiva 2003/42/CE sulla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile;
- g) informazioni sugli elementi in atto per promuovere l'applicazione di una cultura giusta;
- h) dati a sostegno dei compiti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere m) e n) del regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo<sup>(3)</sup> (FUA).

**1.2. Periodicità e termini per la fornitura di dati**

I dati di cui al punto 1.1, lettere a), b), d), e), g) e h), sono comunicati una volta all'anno.

I dati di cui al punto 1.1, lettere c) e f), sono comunicati una volta al mese.

<sup>(1)</sup> GU L 271 del 18.10.2011, pag. 15.

<sup>(2)</sup> GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14.

<sup>(3)</sup> GU L 342 del 24.12.2005, pag. 20.

**▼B****2. DAI FORNITORI DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA**

La presente parte si applica ai fornitori di servizi di navigazione aerea di cui all'articolo 1, paragrafo 2. In casi particolari, le autorità nazionali possono includere fornitori di servizi di navigazione aerea ►**CI** sotto il limite dell'articolo 1, paragrafo 3 ◀. Essi ne informano la Commissione.

**2.1. Specifica della serie di dati**

I fornitori di servizi di navigazione aerea forniscono ai fini della valutazione delle prestazioni i seguenti dati:

- a) i dati a cui si fa riferimento nella specifica Eurocontrol intitolata «Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure» (Specifica relativa alla pubblicazione di informazioni economiche, Edizione 2.6) del 31 dicembre 2008 con il riferimento Eurocontrol-SPEC-0117;
- b) le relazioni annuali e la parte relativa alla prestazione dei piani industriali nonché il piano annuale stabilito dal fornitore di servizi di navigazione aerea conformemente all'allegato I, parti 2.2 e 9 ►**CI** del regolamento (CE) n. 2096/2005 ◀;
- c) le informazioni necessarie per ottemperare all'indicatore di prestazione essenziale in materia di sicurezza di cui all'allegato I, parte 2, punto 1, lettera a);
- d) le informazioni sugli elementi in atto per promuovere l'applicazione di una cultura giusta.

**2.2. Periodicità e termini per la fornitura di dati**

I dati per l'anno (n) di cui all'articolo 2, lettera a), vengono forniti su base annuale entro il 15 luglio dell'anno (n + 1), tranne che per i dati di lungo termine che vengono forniti entro il 1° novembre dell'anno (n + 1). Il primo anno di riferimento (n) è il 2010.

I dati di cui all'articolo 2, lettere b) e c), sono comunicati una volta all'anno.

**3. DAI GESTORI AEROPORTUALI**

La presente parte si applica ai gestori aeroportuali che forniscono servizi negli aeroporti della Comunità con più di 150 000 movimenti di trasporto aereo commerciale all'anno e a tutti gli aeroporti coordinati e facilitati con più di 50 000 movimenti di trasporto aereo commerciale all'anno. In casi particolari, gli Stati membri possono includere aeroporti sotto questa soglia. Essi ne informano la Commissione.

**3.1. Definizioni**

Ai fini del presente allegato specifico s'intende per:

- a) «identificazione dell'aeroporto»: la descrizione dell'aeroporto utilizzando il codice a quattro lettere della norma ICAO di cui al documento ICAO 7910 (120<sup>a</sup> edizione — giugno 2006);
- b) «parametri di coordinamento»: i parametri di coordinamento definiti nel regolamento (CEE) n. 95/93;
- c) «capacità dichiarata dell'aeroporto»: i parametri di coordinamento forniti nella modalità che indica un numero massimo di slot per unità temporale (periodo di blocco) che possono essere assegnati dal coordinatore. La durata dei blocchi può variare; inoltre vari blocchi con diversa durata possono essere sovrapposti per controllare la concentrazione di voli all'interno di un determinato periodo di tempo. Utilizzare dei valori di capacità dichiarata per l'intera stagione significa stabilire già in fase anticipata la capacità stagionale dell'infrastruttura aeroportuale;
- d) «registrazione dell'aeromobile»: I caratteri alfanumerici corrispondenti all'effettiva registrazione dell'aeromobile;

**▼B**

- e) «tipo di aeromobile»: codice designatore del tipo di aeromobile (fino a 4 caratteri) indicato nelle direttive dell'ICAO;
- f) «codice di identificazione del volo»: gruppo di caratteri alfanumerici utilizzato per identificare un volo;
- g) «codice dell'aeroporto di partenza» e «codice dell'aeroporto di arrivo»: codice dell'aeroporto a quattro lettere dell'ICAO o il codice dell'aeroporto a tre lettere dell'IATA;
- h) «registrazioni Out-Off-On-In»: i dati seguenti, al minuto:
- orario programmato di partenza (distacco dalla rampa),
  - orario effettivo di distacco dalla rampa,
  - orario effettivo di decollo,
  - orario effettivo di atterraggio,
  - orario programmato di arrivo (alla rampa),
  - orario effettivo di arrivo alla rampa;
- i) «orario programmato di partenza (distacco dalla rampa)»: data e orario programmati di partenza di un volo dalla porta di imbarco;
- j) «orario effettivo di distacco dalla rampa»: data e orario effettivi ai quali l'aeromobile ha lasciato la posizione di parcheggio (trainato o con i propri motori);
- k) «orario effettivo di decollo»: data e orario ai quali un aeromobile è decollato dalla pista (ritiro del carrello);
- l) «orario di atterraggio effettivo»: data e orario ai quali l'aeromobile è atterrato (contatto con il suolo);
- m) «orario programmato di arrivo (alla rampa)»: data e orario programmati di arrivo di un volo alla porta di sbarco;
- n) «orario effettivo di arrivo alla rampa»: data e orario effettivi ai quali i freni di parcheggio sono stati agganciati alla porta di sbarco;
- o) «regole di volo»: le regole seguite nell'effettuazione del volo. «IFR» per aeromobile che vola secondo le regole del volo strumentale definite nell'allegato 2 della convenzione di Chicago o «VFR» per aeromobile che vola secondo le regole del volo a vista definite nello stesso allegato. Traffico aereo operativo (OAT) per aeromobile di Stato che non segue le regole definite nell'allegato 2 della convenzione di Chicago;

**▼B**

- p) ► **C1** «tipo di volo»: il tipo di volo definito nell'appendice 2 del documento 4444 dell'ICAO (15ª edizione — giugno 2007); ◀
- q) «slot aeroportuale di arrivo» e «slot aeroportuale di partenza»: slot aeroportuale assegnato ad un volo in arrivo o in partenza definito nel regolamento (CEE) n. 95/93;
- r) «identificatore di pista di atterraggio» e «identificatore di pista di decollo»: designatore ICAO della pista utilizzata per l'atterraggio o il decollo (ad esempio 10L);
- s) «porta di arrivo»: identificatore della prima posizione di parcheggio dove si trova l'aeromobile al momento dell'arrivo;
- t) «porta di partenza»: identificatore dell'ultima posizione di parcheggio dove si trova l'aeromobile prima di lasciare l'aeroporto;
- u) «cause di ritardo»: codici standard di ritardo dell'IATA definiti nell'allegato 2 del Digest — Annual 2008 Delays to Air Transport in Europe (ECODA) <sup>(1)</sup> con la durata del ritardo. Quando possono essere attribuibili diverse cause al ritardo, ne viene fornito l'elenco;
- v) «informazioni su operazioni di sghiacciamento o antighiaccio»: indicazione se sono state effettuate le operazioni di sghiacciamento o antighiaccio e, in caso affermativo, dove (prima di lasciare la porta di imbarco o in una posizione remota dopo aver lasciato la porta, vale a dire dopo il distacco dalla rampa);
- w) «cancellazione operativa»: volo programmato in arrivo o in partenza che risponde alle seguenti condizioni:
- il volo ha ricevuto uno slot aeroportuale, e
  - il volo è stato confermato dal vettore aereo il giorno precedente le operazioni e/o figurava nell'elenco giornaliero voli programmati trasmesso dal gestore aeroportuale il giorno precedente le operazioni, ma
  - l'atterraggio o il decollo effettivi non sono mai avvenuti.

**3.2. Specifica della serie di dati**

3.2.1. I gestori aeroportuali di aeroporti coordinati e facilitati forniscono i seguenti dati:

- identificazione dell'aeroporto,
- capacità dichiarata dell'aeroporto,
- tutti i parametri di coordinamento pertinenti ai servizi di navigazione aerea,
- livello programmato di qualità del servizio (ritardi, puntualità, ecc.) associato alla dichiarazione di capacità aeroportuale, se esistente,
- descrizione dettagliata degli indicatori che vengono utilizzati per stabilire il livello programmato di qualità del servizio, se esistente.

<sup>(1)</sup> [https://extranet.eurocontrol.int/http://prisme-web.hq.corp.eurocontrol.int/ecoda/coda/public/standard\\_page/codarep/2008/2008DIGEST.pdf](https://extranet.eurocontrol.int/http://prisme-web.hq.corp.eurocontrol.int/ecoda/coda/public/standard_page/codarep/2008/2008DIGEST.pdf)

**▼B**

3.2.2. I gestori aeroportuali forniscono ai fini della valutazione delle prestazioni i seguenti dati operativi per ogni volo che atterra o decolla:

- registrazione dell'aeromobile,
- tipo di aeromobile,
- identificativo del volo,
- codice dell'aeroporto di partenza e di arrivo,
- registrazioni Out-Off-On-In,
- regole e tipo di volo,
- slot aeroportuale di arrivo e di partenza, se disponibile,
- identificatore di pista di atterraggio e di decollo,
- porta di sbarco e di imbarco,
- cause di ritardi, se disponibili (solo per i voli in partenza),
- informazioni su operazioni di sghiacciamento o antighiaccio, se disponibili.

3.2.3. I gestori aeroportuali forniscono ai fini della valutazione delle prestazioni i seguenti dati operativi per ogni cancellazione operativa:

- identificativo del volo,
- tipo di aeromobile,
- aeroporto di partenza e di destinazione programmato,
- slot aeroportuale di arrivo e di partenza, se disponibili,
- motivo della cancellazione.

3.2.4. I gestori aeroportuali possono trasmettere ai fini della valutazione delle prestazioni:

- relazioni facoltative concernenti il degrado o l'interruzione di servizi di navigazione aerea presso gli aeroporti,
- relazioni facoltative connesse a eventi in materia di sicurezza dei servizi di navigazione aerea,
- relazioni facoltative su carenze di capacità dei terminali,
- relazioni facoltative su riunioni di consultazione con Stati e fornitori di servizi di navigazione aerea.

### 3.3. Periodicità e termini per la fornitura di dati

I dati di cui al punto 3.2.1. vengono trasmessi due volte all'anno, secondo il calendario stabilito all'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 95/93.

I dati di cui ai punti 3.2.2 e 3.2.3 vengono trasmessi a scadenza mensile entro un mese dalla fine del mese in cui è avvenuto il volo.

Le relazioni di cui al punto 3.2.4 possono essere trasmesse in qualsiasi momento.

## 4. DAI COORDINATORI AEROPORTUALI

### 4.1. Specifica della serie di dati

I coordinatori aeroportuali forniscono ai fini della valutazione delle prestazioni i seguenti dati:

i dati di cui all'articolo 4, paragrafo 8, del regolamento (CEE) n. 95/93.

**▼B****4.2. Periodicità e termini per la fornitura di dati**

I dati vengono trasmessi due volte all'anno, secondo il calendario stabilito all'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 95/93.

**5. DAI VETTORI AEREI**

La presente parte si applica ai vettori aerei che effettuano all'interno dello spazio aereo europeo in media più di 35 000 voli all'anno calcolati nei tre anni precedenti.

**5.1. Definizioni**

5.1.1. Ai fini del presente allegato specifico si applicano le stesse definizioni dell'allegato IV, punto 3.1 e inoltre:

a) *«carburante consumato»*: il quantitativo effettivo di carburante che è stato consumato durante il volo (gate-to-gate);

b) *«peso effettivo alla rampa»*: peso effettivo dell'aeromobile in tonnellate prima dell'accensione dei motori.

**5.2. Specifica della serie di dati**

5.2.1. I vettori aerei forniscono ai fini della valutazione delle prestazioni i seguenti dati per ogni volo che essi operano nell'ambito del campo di applicazione geografico del presente regolamento:

- registrazione dell'aeromobile,
- identificativo del volo,
- regole e tipo di volo,
- Codice dell'aeroporto di partenza e di arrivo,
- identificatore della pista di atterraggio e di decollo, se disponibile,
- identificatore delle porte di sbarco e di imbarco, se disponibile,
- registrazioni Out-Off-On-In programmate ed effettive,
- cause di ritardo,
- informazioni su operazioni di sghiacciamento o antighiaccio, se disponibili.

5.2.2. I vettori aerei forniscono ai fini della valutazione delle prestazioni i dati di cui all'allegato IV, punto 3.2.3 per ogni cancellazione operativa nell'ambito del campo di applicazione geografico del presente regolamento.

5.2.3. Oltre ai dati trasmessi a norma dell'allegato IV, parte B della direttiva 2003/87CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio <sup>(1)</sup>, i vettori aerei possono trasmettere alla Commissione i seguenti dati per ogni volo che essi operano all'interno del campo di applicazione geografico del presente regolamento:

- consumo di carburante,
- peso effettivo alla rampa.

<sup>(1)</sup> GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32.

**▼B**

5.2.4. I vettori aerei possono trasmettere ai fini della valutazione delle prestazioni:

- relazioni facoltative sull'accesso allo spazio aereo,
- relazioni facoltative concernenti il degrado o l'interruzione di servizi di navigazione aerea presso gli aeroporti,
- relazioni facoltative connesse a eventi in materia di sicurezza dei servizi di navigazione aerea,
- relazioni facoltative su carenze di capacità durante la rotta, limite massimo del livello di volo o inserimento su altre rotte,
- relazioni facoltative su riunioni di consultazione con Stati e fornitori di servizi di navigazione aerea.

5.3. **Periodicità della fornitura dei dati**

I dati di cui all'allegato IV, punti 5.2.1, 5.2.2 e 5.2.3 sono comunicati una volta al mese.

Le relazioni di cui al punto 5.2.4 possono essere trasmesse in qualsiasi momento.