

DECISIONI

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2022/728 DELLA COMMISSIONE

del 13 aprile 2022

relativa all'incoerenza di taluni obiettivi prestazionali contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo, presentati da Belgio, Germania, Grecia, Francia, Cipro, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Romania e Svezia a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento, recante raccomandazioni per la revisione di tali obiettivi

[notificata con il numero C(2022) 2283]

(I testi in lingua francese, greca, inglese, lettone, maltese, neerlandese, rumena, svedese e tedesca sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

previa consultazione del comitato per il cielo unico,

considerando quanto segue:

CONSIDERAZIONI GENERALI

Contesto

- (1) A norma dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004 è istituito un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete. Inoltre, a norma dell'articolo 10 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione⁽²⁾, gli Stati membri sono tenuti a elaborare, a livello nazionale o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo («FAB»), obiettivi prestazionali vincolanti per ciascun periodo di riferimento del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete. Tali obiettivi prestazionali devono essere coerenti con gli obiettivi a livello dell'Unione adottati dalla Commissione per il periodo di riferimento interessato. Alla Commissione spetta il compito di valutare se gli obiettivi prestazionali proposti, contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, siano coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, in base ai criteri di valutazione di cui all'allegato IV del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (2) L'insorgere della pandemia di COVID-19 ha avuto, dal primo trimestre dell'anno civile 2020, un impatto significativo sul settore del trasporto aereo e ha notevolmente ridotto i volumi di traffico aereo rispetto ai livelli precedenti la pandemia, a causa delle misure di contenimento della stessa adottate dagli Stati membri e dai paesi terzi.

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

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

- (3) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento («RP3») erano stati inizialmente stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903 della Commissione ⁽³⁾. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per l'RP3 successivamente presentati dagli Stati membri erano quindi stati definiti prima dell'insorgere della pandemia di COVID-19, pertanto non hanno potuto tenere conto del conseguente notevole cambiamento delle circostanze per il trasporto aereo.
- (4) Per far fronte all'impatto della pandemia di COVID-19 sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea, nel regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627 della Commissione ⁽⁴⁾ erano state stabilite misure eccezionali per l'RP3, che derogano alle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. A norma dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627, il 2 giugno 2021 la Commissione ha adottato la decisione di esecuzione (UE) 2021/891 della Commissione ⁽⁵⁾ relativa alla definizione di obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3 nei settori essenziali di prestazione concernenti la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficienza economica.
- (5) Tutti gli Stati membri hanno elaborato e adottato progetti di piani di miglioramento delle prestazioni contenenti obiettivi prestazionali locali rivisti per l'RP3, che sono stati presentati alla Commissione per valutazione entro il 1° ottobre 2021. In seguito alla verifica della completezza di tali progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, la Commissione ha chiesto agli Stati membri di presentare entro il 17 novembre 2021 i progetti aggiornati di piani di miglioramento delle prestazioni. La valutazione della Commissione inclusa nella presente decisione si basa sui progetti aggiornati di piani di miglioramento delle prestazioni presentati dagli Stati membri.
- (6) L'organo di valutazione delle prestazioni, che assiste la Commissione nell'attuazione del sistema di prestazioni a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004, ha presentato alla Commissione una relazione contenente il suo parere sulla valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per l'RP3.

Criteria per la valutazione

- (7) Conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi a livello nazionale o di FAB sulla base dei criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1, del medesimo regolamento di esecuzione e tenendo conto delle circostanze locali. In relazione a ciascun settore essenziale di prestazione e ai relativi obiettivi prestazionali, la Commissione ha integrato la valutazione con la revisione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni concernenti gli elementi di cui all'allegato IV, punto 2, del medesimo regolamento di esecuzione.
- (8) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza, la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi presentati dagli Stati membri in merito all'efficienza della gestione della sicurezza dei fornitori di servizi di navigazione aerea in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tale valutazione è stata condotta tenendo conto delle circostanze locali ed è stata integrata con la revisione delle misure previste per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza in relazione agli elementi di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. La Commissione ha ritenuto gli obiettivi prestazionali locali in materia di sicurezza proposti da tutti gli Stati membri coerenti con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e pertanto le relative constatazioni non figurano nella presente decisione.
- (9) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, la coerenza degli obiettivi presentati dagli Stati membri per quanto attiene all'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva è stata valutata in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza gli obiettivi proposti contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento per l'efficienza di volo orizzontale di rotta stabiliti nel piano di miglioramento della rete delle rotte europee. Tale valutazione è stata condotta tenendo conto delle circostanze locali ed è stata integrata con la revisione delle misure previste per il conseguimento degli obiettivi ambientali in relazione agli elementi di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

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

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

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

- (10) Per quanto riguarda l'anno civile 2020, l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'RP3 nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, inizialmente stabilito nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903, non è stato rivisto dalla decisione di esecuzione (UE) 2021/891, in considerazione del fatto che il periodo di tempo per l'applicazione di tale obiettivo era scaduto e che la sua attuazione era quindi divenuta definitiva, non lasciando alcuna possibilità di adeguamento retroattivo. Di conseguenza non era opportuno che gli Stati membri rivedessero, nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati entro il 1° ottobre 2021, i loro obiettivi prestazionali locali per l'anno civile 2020 nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente. Alla luce di tali considerazioni, la coerenza degli obiettivi prestazionali locali in materia di ambiente con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è stata valutata per gli anni civili 2021, 2022, 2023 e 2024. Su tale base la Commissione ha ritenuto gli obiettivi prestazionali locali in materia di ambiente proposti da tutti gli Stati membri coerenti con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e pertanto le relative constatazioni non figurano nella presente decisione.
- (11) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, la coerenza degli obiettivi presentati dagli Stati membri per quanto attiene al ritardo medio nella gestione dei flussi di traffico aereo («ATFM») di rotta per volo è stata valutata in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza gli obiettivi proposti contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete. Tale valutazione è stata condotta tenendo conto delle circostanze locali ed è stata integrata con la revisione delle misure previste per il conseguimento degli obiettivi di capacità di rotta, comprendenti in particolare la revisione dei grandi investimenti previsti e la revisione del sistema o dei sistemi di incentivi in relazione agli elementi di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (12) Per quanto riguarda l'anno civile 2020, l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'RP3 nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, inizialmente stabilito nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903, non è stato rivisto dalla decisione di esecuzione (UE) 2021/891, in considerazione del fatto che il periodo di tempo per l'applicazione di tale obiettivo era scaduto e che la sua attuazione era quindi divenuta definitiva, non lasciando alcuna possibilità di adeguamento retroattivo. Di conseguenza non era opportuno che gli Stati membri rivedessero, nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati entro il 1° ottobre 2021, i loro obiettivi prestazionali locali per l'anno civile 2020 nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità. Alla luce di tali considerazioni, la coerenza degli obiettivi prestazionali locali in materia di capacità con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è stata valutata per gli anni civili 2021, 2022, 2023 e 2024.
- (13) Inoltre, per quanto riguarda la valutazione dei progetti di obiettivi di capacità di rotta, per gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 in conformità all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento, la Commissione ha integrato la sua valutazione con la revisione dei progetti di obiettivi di capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali in conformità all'allegato IV, punto 2.1, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Qualora tali progetti di obiettivi siano stati ritenuti fonte di preoccupazione, le relative constatazioni figurano nella presente decisione.
- (14) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, la coerenza degli obiettivi presentati dagli Stati membri per quanto attiene ai costi unitari determinati («DUC») per i servizi di navigazione aerea di rotta è stata valutata in base ai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tali criteri consistono nella tendenza del costo unitario determinato nel corso dell'RP3, nella tendenza a lungo termine del costo unitario determinato nel corso del secondo periodo di riferimento («RP2») e dell'RP3 (2015-2024) e nel valore di riferimento per il costo unitario determinato a livello di zona tariffaria confrontato al valore medio nelle zone tariffarie in cui i fornitori di servizi di navigazione aerea hanno un contesto economico e operativo simile.
- (15) Qualora gli obiettivi di efficienza economica di rotta siano stati ritenuti incoerenti con i criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha ulteriormente esaminato, alla luce delle motivazioni e delle prove fornite nei piani di miglioramento delle prestazioni interessati, se una deviazione possa essere ritenuta necessaria e proporzionata in base all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, a condizione che la deviazione dalla tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del costo unitario determinato a livello dell'Unione sia dovuta esclusivamente a costi determinati supplementari relativi a misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione riguardante la capacità o a misure di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 2, punto 18, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

- (16) La valutazione degli obiettivi di efficienza economica di rotta è stata condotta tenendo conto delle circostanze locali. È stata integrata con la revisione degli elementi di cui all'allegato IV, punto 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, vale a dire i fattori e i parametri essenziali alla base di tali obiettivi, quali specificati al punto 2.1, lettera d), del medesimo allegato.
- (17) Inoltre, per quanto riguarda la valutazione dei progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, per gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 in conformità all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento, la Commissione ha integrato la sua revisione con la valutazione dei progetti di obiettivi di efficienza economica per i servizi di navigazione aerea presso i terminali in conformità all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Qualora tali progetti di obiettivi siano stati ritenuti fonte di preoccupazione, le relative constatazioni figurano nella presente decisione.
- (18) Conformemente all'allegato IV, punto 2, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, in relazione alla valutazione dei progetti di obiettivi di capacità la Commissione ha integrato la sua revisione con una valutazione dei progetti di sistemi di incentivi di cui all'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. A tale riguardo, la Commissione ha esaminato se i progetti di sistemi di incentivi soddisfino i requisiti sostanziali di cui all'articolo 11, paragrafi 1 e 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Qualora tali progetti di sistemi di incentivi siano stati ritenuti fonte di preoccupazione, le relative constatazioni figurano nella presente decisione.

Considerazioni particolari riguardanti l'evoluzione del traffico

- (19) Secondo le previsioni di base di traffico STATFOR dell'ottobre 2021, il traffico aereo a livello dell'Unione raggiungerà i livelli pre-pandemia nel corso del 2023 e supererà tali livelli nel 2024. Tuttavia il livello di incertezza riguardo allo sviluppo del traffico rimane particolarmente elevato, a causa dei rischi connessi all'evoluzione della situazione epidemiologica legata alla COVID-19. La Commissione osserva che si prevede una ripresa del traffico disomogenea tra gli Stati membri.
- (20) Di conseguenza la crescita del traffico prevista nell'RP3 in diversi Stati membri dovrebbe essere notevolmente inferiore alla crescita media del traffico a livello dell'Unione e per alcuni di tali Stati membri i volumi di traffico nell'RP3 dovrebbero rimanere al di sotto dei livelli pre-pandemia. La Commissione riconosce che ciò rende più impegnativo il conseguimento degli obiettivi di efficienza economica a livello dell'Unione per gli Stati membri interessati e ha tenuto conto di questo punto nella revisione delle circostanze locali pertinenti per la valutazione di ciascun progetto di piano di miglioramento delle prestazioni.

CONSTATAZIONI RELATIVE AL FABEC

Valutazione dei progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica — Belgio e Lussemburgo

- (21) I progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta proposti da Belgio e Lussemburgo per l'RP3 sono i seguenti:

| Zona tariffaria di rotta di Belgio e Lussemburgo | 2014 Valore di riferi- mento | 2019 Valore di riferi- mento | 2020-2- 021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--|--|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 73,13 EUR | 83,28 EUR | 189,52 EUR | 113,26 EUR | 108,51 EUR | 103,82 EUR |

- (22) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza del costo unitario determinato di rotta di Belgio e Lussemburgo a livello di zona tariffaria, pari a + 5,7 % l'anno nell'RP3, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a + 1,0 % nello stesso periodo.

- (23) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza a lungo termine del costo unitario determinato di rotta di Belgio e Lussemburgo a livello di zona tariffaria nell'RP2 e nell'RP3, pari a + 4,0 % l'anno, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,3 % nello stesso periodo.
- (24) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento di Belgio e Lussemburgo per il costo unitario determinato, pari a 83,28 EUR espressi in termini reali ai prezzi del 2017 («EUR2017»), è superiore del 13,2 % al valore di riferimento medio, pari a 73,56 EUR in EUR2017, del gruppo di riferimento pertinente. La Commissione osserva che tale differenza diventa ancora maggiore durante l'RP3, poiché il costo unitario determinato di rotta di Belgio e Lussemburgo per il 2024 è superiore del 49,9 % alla media del gruppo di riferimento.
- (25) Occorre inoltre esaminare se le suddette deviazioni dai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 possano essere ritenute necessarie e proporzionate a norma del punto 1.4, lettera d), di tale allegato.
- (26) La Commissione osserva che la differenza stimata dall'organo di valutazione delle prestazioni tra i costi determinati di rotta per l'RP3 indicati nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni e i costi determinati che sarebbero necessari per rispettare la tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione per l'RP3 ammonta a circa 41 milioni di EUR in EUR2017, mentre la deviazione stimata corrispondente dalla tendenza a lungo termine a livello dell'Unione ammonta a circa 92,6 milioni di EUR in EUR2017.
- (27) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, Belgio e Lussemburgo fanno riferimento ai costi determinati supplementari sostenuti nell'RP3 dai fornitori di servizi di navigazione aerea di rotta skeyes e MUAC in relazione alle misure per l'aumento della capacità.
- (28) Da un lato, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni si sottolinea che la complessità dello spazio aereo di Belgio e Lussemburgo costituisce un fattore che aumenta il carico di lavoro relativo dei controllori del traffico aereo e quindi incide negativamente sulla produttività dei controllori del traffico aereo e sulla base di calcolo dei costi di rotta. In base alla spiegazione fornita da Belgio e Lussemburgo cioè costituisce uno dei principali fattori alla base della deviazione dalla tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione.
- (29) D'altro canto, Belgio e Lussemburgo sostengono che entrambi i fornitori di servizi di navigazione aerea («ANSP») di rotta, vale a dire skeyes e MUAC, si trovano ad affrontare sfide specifiche in relazione alla fornitura di capacità adeguata per soddisfare la domanda di traffico aereo durante l'RP3 e oltre.
- (30) Per quanto riguarda skeyes, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni è indicato innanzitutto che è previsto un elevato numero di pensionamenti dei controllori del traffico aereo durante l'RP3 e il quarto periodo di riferimento («RP4»), a causa dell'attuale struttura delle età del personale addetto al controllo del traffico aereo.
- (31) Si riporta che la legislazione belga applicabile stabilisce che i controllori del traffico aereo devono essere ritirati dal servizio cinque anni prima della data del loro pensionamento. Nel corso di questi cinque anni sono ammissibili al prepensionamento (denominato regime «DISPO») e ricevono un'indennità compresa tra il 75 % e l'85 % dell'ultima retribuzione. Secondo le informazioni fornite nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, i controllori del traffico aereo sono attualmente collocati nel DISPO all'età di 56 anni e tale limite di età dovrebbe essere portato a 57 anni. A partire dal 2025 il 30 % dei controllori del traffico aereo operativi con skeyes raggiungerà l'età di prepensionamento durante l'RP3, mentre un ulteriore 20 % dei controllori del traffico aereo operativi dovrebbe accedere al prepensionamento nell'RP4.
- (32) skeyes prevede di assumere e formare nuovi controllori del traffico aereo al fine di sostituire i pensionamenti previsti e fornire capacità commisurata alla domanda di traffico prevista. Secondo il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, skeyes dovrà, a tale riguardo, sostenere costi aggiuntivi attribuiti alla base di calcolo dei costi di rotta per l'intero periodo di riferimento, compresi i costi relativi al regime di prepensionamento del DISPO.

- (33) Nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni si sottolinea inoltre che skeyes intende sostituire il suo sistema di gestione del traffico aereo («ATM») con un sistema unico, integrato e armonizzato di gestione dello spazio aereo con il MUAC e la difesa belga, una decisione considerata essenziale per sostenere l'integrazione dei servizi ATM civili e militari e per migliorare la capacità e le efficienze operative.
- (34) Per quanto riguarda il MUAC, Belgio e Lussemburgo fanno riferimento al contratto collettivo concluso nel 2019 che, in sostanza, mira ad aumentare la disponibilità dei controllori del traffico aereo al fine di ridurre il divario tra la disponibilità di personale e la domanda di traffico. Le disposizioni in materia di flessibilità introdotte nell'accordo sono accompagnate da un aumento delle tabelle salariali di quasi l'11 %, che incide sulla base di calcolo dei costi per l'intero periodo di riferimento.
- (35) Il MUAC dovrebbe inoltre sostenere costi aggiuntivi nell'RP3 in relazione a specifici miglioramenti del suo processo di analisi post-operazioni e dei relativi strumenti, che mirano a ottimizzare ulteriormente la pianificazione delle operazioni quotidiane.
- (36) La Commissione ha constatato che le deviazioni di cui al considerando 26 non possono essere attribuite esclusivamente ai costi aggiuntivi associati alle misure connesse alla capacità, compresi i costi di assunzione e formazione di nuovi controllori del traffico aereo e i costi dei grandi investimenti in materia di capacità. Di conseguenza la Commissione ha concluso che le segnalate deviazioni dei costi dalle tendenze del costo unitario determinato a livello dell'Unione per quanto riguarda Belgio e Lussemburgo sono troppo significative perché possano essere attribuite esclusivamente alle misure segnalate volte a conseguire gli obiettivi di capacità locali.
- (37) Pertanto il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non è soddisfatto per quanto riguarda il Belgio e il Lussemburgo.
- (38) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, è sufficiente ricordare che Belgio e Lussemburgo non hanno presentato, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, alcuna misura di ristrutturazione che giustifichi una deviazione dalla tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del costo unitario determinato a livello dell'Unione. Pertanto il criterio di cui al punto 1.4, lettera d), punto ii) non è soddisfatto per quanto riguarda il Belgio e il Lussemburgo.
- (39) Per quanto riguarda gli elementi per la revisione di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera d), punto vii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che ai fini della distribuzione dei costi determinati tra i servizi di rotta e i servizi presso i terminali per l'RP3 è stata applicata una metodologia rivista di ripartizione dei costi per quanto riguarda il Belgio. Le modifiche proposte riguardano la ripartizione dei costi dei servizi di controllo di avvicinamento sostenuti da skeyes e dei costi relativi alle autorità nazionali di vigilanza (NSA). La Commissione rileva che le modifiche proposte comportano in particolare che il costo dei servizi di controllo di avvicinamento sia interamente assegnato alla zona tariffaria di rotta.
- (40) La Commissione dubita che il cambiamento della metodologia di ripartizione dei costi di cui al considerando 93 sia conforme ai requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera e), del regolamento (CE) n. 550/2004 e all'articolo 22, paragrafo 5, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. La Commissione esaminerà ulteriormente i relativi elementi nella fase di valutazione del progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC in relazione al fornitore di servizi di navigazione aerea interessato.
- (41) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 21 a 40, gli obiettivi proposti, inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC e riguardanti la zona tariffaria di rotta di Belgio e Lussemburgo, dovrebbero essere valutati come incoerenti rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica.

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

- (42) La Commissione esprime preoccupazione per quanto riguarda i progetti di obiettivi prestazionali di efficienza economica presso i terminali del Belgio, in conformità all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

- (43) In primo luogo, confrontando la tendenza del costo unitario determinato presso i terminali con la tendenza del costo unitario determinato di rotta dell'RP3, la Commissione ha constatato che la tendenza del costo unitario determinato presso i terminali della zona tariffaria presso i terminali del Belgio, pari a + 6,3 %, è superiore alla tendenza del costo unitario determinato di rotta del Belgio a livello di zona tariffaria, pari a + 5,7 % nell'RP3.
- (44) In secondo luogo la Commissione osserva che i progetti di obiettivi comportano una tendenza del costo unitario determinato presso i terminali per la zona tariffaria presso i terminali del Belgio, pari a + 6,3 % durante l'RP3, superiore alla tendenza del costo unitario determinato effettivo presso i terminali, pari a + 0,5 %, osservata nell'RP2.
- (45) In terzo luogo, confrontando i progetti di obiettivi della tendenza del costo unitario determinato presso i terminali con le prestazioni di aeroporti simili nell'RP3, la Commissione osserva che, secondo le stime, il costo unitario determinato per l'aeroporto di Bruxelles sarebbe significativamente superiore al costo unitario determinato medio di aeroporti simili.
- (46) La Commissione ritiene pertanto che il Belgio dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di efficienza economica presso i terminali alla luce delle osservazioni di cui sopra o dovrebbe rivedere al ribasso i progetti di obiettivi per il costo unitario determinato presso i terminali per l'RP3.

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

- (47) Per quanto riguarda gli elementi per la revisione di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il progetto di sistema di incentivi per la capacità di rotta proposto nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC prevede un vantaggio finanziario massimo pari allo svantaggio finanziario massimo, entrambi equivalenti allo 0,5 % dei costi determinati.
- (48) In base al parere espresso dagli esperti dell'organo di valutazione delle prestazioni, la Commissione nutre forti dubbi sul fatto che lo svantaggio finanziario massimo proposto, pari allo 0,5 % dei costi determinati, avrebbe un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (49) Per quanto riguarda i sistemi di incentivi per la capacità presso i terminali proposti per la zona tariffaria presso i terminali di Belgio, Francia e Paesi Bassi, la Commissione dubita che gli svantaggi finanziari massimi proposti, che in relazione a tutti questi sistemi di incentivi sono pari allo 0,5 % dei costi determinati, avrebbero un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (50) Per quanto riguarda il sistema di incentivi per la capacità presso i terminali proposti per la zona tariffaria presso i terminali del Lussemburgo, la Commissione dubita che lo svantaggio finanziario massimo proposto, pari allo 0,25 % dei costi determinati, avrebbe un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (51) Pertanto Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo e Paesi Bassi dovrebbero rivedere i loro progetti di sistemi di incentivi per conseguire gli obiettivi di capacità di rotta, in relazione al progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dal FABEC, in modo che gli svantaggi finanziari massimi derivanti da tali sistemi di incentivi siano fissati a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come esplicitamente richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che, secondo il parere della Commissione, dovrebbe portare a uno svantaggio finanziario massimo pari o superiore all'1 % dei costi determinati.
- (52) Inoltre Belgio, Francia, Lussemburgo e Paesi Bassi dovrebbero rivedere i loro progetti di sistemi di incentivi per conseguire gli obiettivi di capacità presso i terminali, in relazione al progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dal FABEC, in modo che gli svantaggi finanziari massimi derivanti da tali sistemi di incentivi siano fissati a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come esplicitamente richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che, secondo il parere della Commissione, dovrebbe portare a uno svantaggio finanziario massimo pari o superiore all'1 % dei costi determinati.

CONSTATAZIONI RELATIVE ALLA GRECIA

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

- (53) I progetti di obiettivi di capacità proposti dalla Grecia, espressi in minuti di ritardo ATMF di rotta per volo, e i corrispondenti valori di riferimento nazionali per l'RP3 stabiliti nel piano operativo della rete di settembre 2021 sono i seguenti:

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Progetti di obiettivi di capacità di rotta della Grecia, in minuti di ritardo ATFM per volo | 0,32 | 0,26 | 0,20 | 0,20 |
| Valori di riferimento per la Grecia, in minuti di ritardo ATFM per volo | 0,10 | 0,14 | 0,15 | 0,15 |

- (54) La Commissione osserva che i progetti di obiettivi di capacità proposti dalla Grecia per gli anni civili dal 2021 al 2024 sono superiori ai corrispondenti valori di riferimento nazionali stabiliti nel piano operativo della rete di settembre 2021. A tal proposito per l'anno civile 2021 si osserva la maggiore deviazione dei progetti di obiettivi di capacità dai corrispondenti valori di riferimento nazionali.
- (55) La Commissione rileva che le misure di potenziamento della capacità delineate nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni comprendono solo parte delle misure stabilite nel piano operativo della rete di settembre 2021. Tali misure comprendono grandi investimenti nell'ammodernamento dell'infrastruttura ATM, l'assunzione di un totale di 70 equivalenti a tempo pieno come controllori del traffico aereo nei centri di controllo di area durante l'anno civile 2022, nonché misure di ristrutturazione dello spazio aereo.
- (56) La Commissione osserva tuttavia che diverse misure di potenziamento della capacità contenute nel piano operativo della rete del settembre 2021 non sono incluse nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dalla Grecia, il che potrebbe comportare un divario di capacità negli anni civili 2023 e 2024. Sulla base delle informazioni presentate dalla Grecia, non è inoltre chiaro in che modo l'aumento significativo del numero di controllori del traffico aereo e la successiva formazione sul posto di lavoro a partire dall'anno civile 2022 saranno gestiti nel rispetto della crescente domanda di capacità.
- (57) Tenendo conto del fatto che i progetti di obiettivi di capacità della Grecia sono superiori ai corrispondenti valori di riferimento nazionali nel periodo 2021-2024, risulta, in relazione all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che le misure proposte saranno insufficienti a soddisfare la domanda di traffico prevista, in particolare alla luce della prevista crescita del traffico verso la fine dell'RP3 nell'ambito della ripresa del traffico aereo successivamente all'impatto della pandemia di COVID-19.
- (58) Nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni la Grecia afferma che gli obiettivi per gli anni civili 2021-2024 non hanno potuto essere fissati in linea con i valori di riferimento inclusi nel piano operativo della rete del settembre 2021, poiché una più ottimistica ripresa del traffico aereo è stata inclusa nelle previsioni di traffico STATFOR dell'ottobre 2021. La Grecia afferma inoltre che gli obiettivi proposti riflettono questa modifica delle ipotesi di traffico e si discostano pertanto dai valori di riferimento.
- (59) Tuttavia, alla luce dei criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ritiene che le informazioni e le prove fornite dalla Grecia nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, anche in relazione alle circostanze locali pertinenti, non giustifichino le significative deviazioni proposte degli obiettivi di capacità di rotta dai corrispondenti valori di riferimento.
- (60) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 53 a 59, gli obiettivi proposti, inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Grecia, dovrebbero essere valutati come incoerenti rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità.

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

- (61) La Commissione esprime preoccupazione per quanto riguarda i progetti di obiettivi prestazionali di capacità presso i terminali della Grecia, in conformità all'allegato IV, punto 2.1, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (62) In particolare, la Commissione ha rilevato che, confrontando a livello aeroportuale i progetti di obiettivi nazionali relativi al ritardo ATFM medio all'arrivo con le prestazioni di aeroporti simili, l'aeroporto di Atene dovrebbe subire ritardi ATFM superiori a quelli previsti per aeroporti simili.
- (63) La Commissione ritiene pertanto che la Grecia dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di capacità presso i terminali alla luce delle osservazioni di cui sopra o dovrebbe rivedere al ribasso i progetti di obiettivi di capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali.

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

- (64) I progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dalla Grecia sono i seguenti:

| Zona tariffaria di rotta della Grecia | 2014 Valore di riferi- mento | 2019 Valore di riferi- mento | 2020-2- 021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--|--|----------------|--------------|--------------|--------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 31,37 EUR | 23,20 EUR | 40,71 EUR | 32,60 EUR | 33,12 EUR | 32,93 EUR |

- (65) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza del costo unitario determinato di rotta della Grecia a livello di zona tariffaria, pari a + 9,1 % nell'RP3, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a + 1,0 % nello stesso periodo.
- (66) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza a lungo termine del costo unitario determinato di rotta della Grecia a livello di zona tariffaria nell'RP2 e nell'RP3, pari a + 0,5 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,3 % nello stesso periodo.
- (67) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento della Grecia per il costo unitario determinato, pari a 23,20 EUR in EUR2017, è inferiore del 18,9 % al valore di riferimento medio, pari a 28,59 EUR in EUR2017, del gruppo di riferimento pertinente. La Commissione osserva tuttavia che si prevede che il costo unitario determinato di rotta della Grecia supererà la media del gruppo di riferimento durante l'RP3, con una differenza di + 8,7 % osservata rispetto all'anno civile 2024.
- (68) Occorre inoltre esaminare se le suddette deviazioni dai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 possano essere ritenute necessarie e proporzionate a norma del punto 1.4, lettera d), di tale allegato.
- (69) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che la differenza stimata dall'organo di valutazione delle prestazioni tra i costi determinati di rotta per l'RP3 indicati nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Grecia e i costi determinati che sarebbero necessari per rispettare la tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione per l'RP3 ammonta a circa 54 milioni di EUR in EUR2017, mentre si osserva una deviazione corrispondente dalla tendenza a lungo termine a livello dell'Unione di 31 milioni di EUR in EUR2017.

- (70) Nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni la Grecia indica che nel corso dell'RP3 è previsto un aumento significativo del numero di controllori del traffico aereo in esercizio presso il centro di controllo di area di Atene, fino a raggiungere un totale di 71 equivalenti a tempo pieno supplementari nel 2024 rispetto al 2019. Verso la fine del periodo di riferimento è inoltre prevista la realizzazione di diversi grandi investimenti riguardanti la ATM e i sistemi di sorveglianza, con un notevole impatto sui costi a partire dal 2022. Nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni la Grecia afferma che il relativo costo di ammortamento è ora al netto di importi che erano stati addebitati in eccesso nell'RP2 per quanto riguarda i ritardi negli investimenti in attività fisse.
- (71) La Commissione osserva che il parere ricevuto dall'organo di valutazione delle prestazioni evidenzia ambiguità e incoerenze per quanto riguarda l'insieme delle misure presentate dalla Grecia rispetto all'attuazione dei suoi obiettivi di capacità locale, inducendo l'organo di valutazione delle prestazioni a mettere in dubbio che tali misure saranno efficacemente attuate e quindi avranno l'impatto previsto. Va inoltre osservato che, nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, la Grecia non ha né dettagliato né quantificato i costi aggiuntivi relativi alla formazione e all'assunzione di nuovi controllori del traffico aereo. In assenza di informazioni circostanziate su tali costi, la Commissione ritiene che entrambe le deviazioni di cui al considerando 69 siano troppo significative per giustificare che possano essere attribuite esclusivamente a misure volte a conseguire gli obiettivi di capacità locale.
- (72) Va inoltre rilevato che i progetti di obiettivi di capacità fissati dalla Grecia sono stati ritenuti incoerenti rispetto ai corrispondenti obiettivi a livello dell'Unione per le ragioni esposte ai considerando da 53 a 59 della presente decisione. In assenza di obiettivi di capacità valutati come coerenti, la Commissione ritiene che in questa fase non sia possibile concludere la valutazione del criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 per quanto riguarda la Grecia, poiché le misure previste per conseguire gli obiettivi di capacità potrebbero dover essere modificate in relazione alla necessaria revisione degli obiettivi di capacità.
- (73) Pertanto il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non è soddisfatto per quanto riguarda la Grecia.
- (74) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, è sufficiente ricordare che la Grecia non ha presentato, nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, alcuna misura di ristrutturazione che giustifichi una deviazione dalla tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del costo unitario determinato a livello dell'Unione. Pertanto il criterio di cui al punto 1.4, lettera d), punto ii) non è soddisfatto per quanto riguarda la Grecia.
- (75) Inoltre la revisione dei fattori e dei parametri essenziali di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera d) del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, alla base dei progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, ha portato alle seguenti constatazioni per quanto riguarda la base di calcolo dei costi della Grecia proposta per l'RP3.
- (76) La Commissione osserva che i costi determinati relativi a ricerca e soccorso sono stati aggiunti per la prima volta nella base di calcolo dei costi di rotta della Grecia nell'RP3. Tali costi comportano un aumento considerevole dei costi determinati di rotta e ammontano a circa il 9 % della base dei costi di rotta del 2020 e a circa il 5 % della base di calcolo dei costi totali di rotta del 2024. Nel suo progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni la Grecia dovrebbe fornire ulteriori motivazioni per quanto riguarda l'ammissibilità e la proporzionalità dei relativi costi determinati e la loro ripartizione tra i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali, nonché tra i servizi di navigazione aerea e altri settori pertinenti.
- (77) La Commissione prende inoltre atto dell'istituzione di una nuova autorità nazionale di vigilanza, separata sul piano organizzativo dal fornitore di servizi di navigazione aerea, associata a un aumento dei costi di vigilanza. Tenendo conto dell'entità dei relativi costi aggiuntivi, la Grecia dovrebbe spiegare ulteriormente i fattori di costo e le ipotesi sottostanti nel suo progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni.
- (78) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 64 a 77, gli obiettivi proposti, inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Grecia, dovrebbero essere valutati come incoerenti rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica.

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

- (79) La Commissione esprime preoccupazione per quanto riguarda i progetti di obiettivi prestazionali di efficienza economica presso i terminali della Grecia, in conformità all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (80) La Commissione osserva che i progetti di obiettivi comportano una tendenza del costo unitario determinato presso i terminali per la zona tariffaria presso i terminali della Grecia, pari a + 6,8 % durante l'RP3, superiore alla tendenza del costo unitario determinato effettivo presso i terminali, pari a - 3,9 %, osservata nell'RP2.
- (81) La Commissione ritiene pertanto che la Grecia dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di efficienza economica presso i terminali alla luce delle osservazioni di cui sopra o dovrebbe rivedere al ribasso i progetti di obiettivi per il costo unitario determinato presso i terminali per l'RP3.

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

- (82) Per quanto riguarda gli elementi per la revisione di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il sistema di incentivi per la capacità di rotta e il sistema di incentivi per la capacità presso i terminali, proposti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Grecia, prevedono entrambi uno svantaggio finanziario massimo pari allo 0,50 % dei costi determinati di rotta e allo 0,60 % dei costi determinati presso i terminali e un vantaggio finanziario massimo pari allo 0,10 % dei costi determinati di rotta e allo 0,30 % dei costi determinati presso i terminali.
- (83) In relazione a tali sistemi di incentivi, in base al parere espresso dagli esperti dell'organo di valutazione delle prestazioni, la Commissione nutre forti dubbi sul fatto che lo svantaggio finanziario massimo proposto, pari allo 0,50 % dei costi determinati di rotta e allo 0,60 % dei costi determinati presso i terminali, avrebbe un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (84) Pertanto la Grecia dovrebbe rivedere i suoi progetti di sistemi di incentivi per conseguire gli obiettivi di capacità di rotta e presso i terminali, in modo che gli svantaggi finanziari massimi derivanti da tali sistemi di incentivi siano fissati a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come esplicitamente richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che, secondo il parere della Commissione, dovrebbe portare a uno svantaggio finanziario massimo pari o superiore all'1 % dei costi determinati.

CONSTATAZIONI RELATIVE A CIPRO

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

- (85) I progetti di obiettivi di capacità proposti da Cipro, espressi in minuti di ritardo ATMF di rotta per volo, e i corrispondenti valori di riferimento nazionali per l'RP3 stabiliti nel piano operativo della rete di settembre 2021 sono i seguenti:

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Progetti di obiettivi di capacità di rotta di Cipro, in minuti di ritardo ATFM per volo | 0,10 | 0,30 | 0,40 | 0,30 |
| Valori di riferimento per Cipro, in minuti di ritardo ATFM per volo | 0,10 | 0,16 | 0,15 | 0,15 |

- (86) La Commissione osserva che i progetti di obiettivi di capacità proposti da Cipro per gli anni civili dal 2021 al 2024 sono superiori ai corrispondenti valori di riferimento nazionali stabiliti nel piano operativo della rete di settembre 2021. A tal proposito, la maggiore deviazione dei progetti di obiettivi di capacità dai corrispondenti valori di riferimento nazionali si osserva per l'anno 2024, seguito dagli obiettivi rispettivamente per il 2023 e il 2022.

- (87) La Commissione rileva che le misure di potenziamento della capacità delineate nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni comprendono alcune delle misure stabilite nel piano operativo della rete di settembre 2021. Tali misure comprendono il potenziamento del numero di effettivi dell'ATSP, grandi investimenti nell'ammodernamento dell'infrastruttura ATM e misure di ristrutturazione dello spazio aereo. Inoltre, per quanto riguarda il personale, si prevede che il numero di controllori del traffico aereo in servizio nel centro di controllo di area di Nicosia aumenti di 22 equivalenti a tempo pieno nel corso dell'RP3.
- (88) La Commissione osserva tuttavia che diverse misure pertinenti di potenziamento della capacità contenute nel piano operativo della rete del settembre 2021 non sono incluse nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato da Cipro, vale a dire il miglioramento delle tecniche di gestione dei flussi di traffico aereo e della capacità, la transizione al nuovo centro di controllo di area e un progetto di eccellenza operativa.
- (89) Tenendo conto del fatto che i progetti di obiettivi di capacità di Cipro sono superiori ai corrispondenti valori di riferimento nazionali negli ultimi tre anni civili dell'RP3, risulta, in relazione all'allegato IV, punto 2.1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che le misure proposte saranno insufficienti a soddisfare la domanda di traffico prevista, in particolare alla luce della prevista crescita del traffico nel corso dell'RP3.
- (90) Nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni Cipro afferma che non è stato possibile fissare obiettivi più ambiziosi a causa delle misure di riduzione dei costi volte a conseguire gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, nonché dell'evoluzione della situazione geopolitica che ha un impatto significativo sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea.
- (91) Tuttavia, alla luce dei criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ritiene che le informazioni e le prove fornite da Cipro nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, anche in relazione alle circostanze locali pertinenti, non giustifichino le significative deviazioni proposte degli obiettivi di capacità di rotta dai corrispondenti valori di riferimento.
- (92) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 85 a 91, gli obiettivi proposti, inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni di Cipro, dovrebbero essere valutati come incoerenti rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità.

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

- (93) I progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta proposti da Cipro sono i seguenti:

| Zona tariffaria di rotta di Cipro | 2014 Valore di riferi- mento | 2019 Valore di riferi- mento | 2020-2- 021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--|--|----------------|--------------|--------------|--------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 32,94 EUR | 26,61 EUR | 49,85 EUR | 34,14 EUR | 32,52 EUR | 32,26 EUR |

- (94) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza del costo unitario determinato di rotta di Cipro a livello di zona tariffaria, pari a + 4,9 % nell'RP3, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a + 1,0 %, nello stesso periodo.
- (95) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza a lungo termine del costo unitario determinato di rotta di Cipro a livello di zona tariffaria nell'RP2 e nell'RP3, pari a - 0,2 % l'anno, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,3 %, nello stesso periodo.
- (96) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento di Cipro per il costo unitario determinato, pari a 26,61 EUR in EUR2017, è inferiore del 4,7 % al valore di riferimento medio, pari a 27,91 EUR in EUR2017, del gruppo di riferimento pertinente. La Commissione rileva tuttavia che il costo unitario determinato di rotta di Cipro è superiore del 6,0 % alla media del gruppo di riferimento per quanto riguarda l'anno 2024.

- (97) Occorre inoltre esaminare se le suddette deviazioni dai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a) e b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 possano essere ritenute necessarie e proporzionate a norma del punto 1.4, lettera d), di tale allegato.
- (98) La Commissione osserva che la differenza stimata dall'organo di valutazione delle prestazioni tra i costi determinati di rotta per l'RP3 indicati nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni di Cipro e i costi determinati che sarebbero necessari per rispettare la tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione per l'RP3 ammonta a circa 10 milioni di EUR in EUR2017, mentre si osserva una deviazione corrispondente dalla tendenza a lungo termine a livello dell'Unione di circa 6 milioni di EUR in EUR2017.
- (99) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione rileva che Cipro ha dichiarato, nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, che le deviazioni dei costi dalla tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione e dalla tendenza a lungo termine del costo unitario determinato a livello dell'Unione sono dovute alle misure necessarie per conseguire gli obiettivi di capacità, tra cui il potenziamento dell'organico e l'ammodernamento del sistema ATM esistente, che mira a consentire il funzionamento di settori ATC supplementari. Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni indica che i controllori del traffico aereo supplementari dovrebbero diventare operativi durante l'RP3 e che il numero totale di controllori del traffico aereo in esercizio dovrebbe raggiungere i 100 equivalenti a tempo pieno nel 2024, rispetto ai 73 equivalenti a tempo pieno nel 2019. La Commissione osserva tuttavia che, nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, Cipro non ha quantificato l'impatto previsto in termini di costi delle misure presentate associate al conseguimento degli obiettivi di capacità locale.
- (100) Va rilevato che i progetti di obiettivi di capacità fissati da Cipro sono stati ritenuti incoerenti rispetto ai corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per le ragioni esposte ai considerando da 85 a 91. In assenza di obiettivi di capacità valutati come coerenti, la Commissione ritiene che in questa fase non sia possibile concludere la valutazione relativa al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 per quanto riguarda Cipro, poiché le misure previste per conseguire gli obiettivi di capacità possono essere modificate in relazione alla necessaria revisione degli obiettivi di capacità.
- (101) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, va rilevato che Cipro, nei suoi progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, fa riferimento a una misura di ristrutturazione prevista che consiste nella creazione di un nuovo soggetto societario per la fornitura di servizi di navigazione aerea a Cipro. Cipro fa notare che prevede costi di ristrutturazione in relazione a tale misura, ma sottolinea anche che tali costi non potevano essere stimati al momento dell'elaborazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni. Pertanto il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni non contiene né motivazioni né dettagli che consentano alla Commissione di valutare l'applicabilità del criterio di cui al punto 1.4, lettera d), punto ii), in relazione alla misura notificata. Di conseguenza, il criterio di cui al punto 1.4, lettera d), punto ii) non è soddisfatto per quanto riguarda Cipro.
- (102) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 93 a 101, gli obiettivi proposti, inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni di Cipro, dovrebbero essere valutati come incoerenti rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica.

CONSTATAZIONI RELATIVE ALLA LETTONIA

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

- (103) I progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dalla Lettonia per l'RP3 sono i seguenti:

| Zona tariffaria di rotta della Lettonia | 2014 Valore di riferi- mento | 2019 Valore di riferi- mento | 2020-2- 021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--|--|----------------|--------------|--------------|--------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 27,90 EUR | 23,61 EUR | 40,07 EUR | 31,28 EUR | 29,14 EUR | 26,83 EUR |

- (104) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza del costo unitario determinato di rotta della Lettonia a livello di zona tariffaria, pari a + 3,3 % l'anno nell'RP3, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a + 1,0 %, nello stesso periodo.
- (105) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza a lungo termine del costo unitario determinato di rotta della Lettonia a livello di zona tariffaria nell'RP2 e nell'RP3, pari a - 0,4 % l'anno, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,3 %, nello stesso periodo.
- (106) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento per il costo unitario determinato della Lettonia, pari a 23,61 EUR in EUR2017, è inferiore del 17,2 % al valore di riferimento medio, pari a 28,51 EUR in EUR2017, del gruppo di riferimento pertinente. La Commissione osserva che il costo unitario determinato di rotta della Lettonia per il 2024 continuerà a essere inferiore del 15 % alla media del gruppo di riferimento.
- (107) Occorre inoltre esaminare se le suddette deviazioni dai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a) e b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 possano essere ritenute necessarie e proporzionate a norma del punto 1.4, lettera d), di tale allegato.
- (108) La Commissione osserva che la differenza stimata dall'organo di valutazione delle prestazioni tra i costi determinati di rotta per l'RP3 indicati nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Lettonia e i costi determinati che sarebbero necessari per rispettare la tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione per l'RP3 ammonta a circa 2 milioni di EUR in EUR2017, mentre si osserva una deviazione corrispondente dalla tendenza a lungo termine a livello dell'Unione di circa 2 milioni di EUR in EUR2017.
- (109) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, la Lettonia stabilisce determinate misure adottate dal fornitore di servizi di navigazione aerea (LGS) al fine di conseguire gli obiettivi di capacità locali.
- (110) La Commissione osserva che, a seguito dell'attuazione delle misure di riduzione dei costi nel 2020 e nel 2021, LGS intende aumentare i suoi costi del personale e di ammortamento nei restanti anni dell'RP3 al fine di far fronte alla ripresa del traffico prevista dal 2022 al 2024 e di attenuare l'aumento del carico di lavoro dovuto alle misure di reinscradamento attorno allo spazio aereo bielorusso.
- (111) Per quanto riguarda le misure relative al personale, la Commissione osserva che, durante l'RP3, LGS prevede di aumentare il numero di controllori del traffico aereo di rotta in esercizio di nove equivalenti a tempo pieno nel 2020-2021 e di uno nel periodo 2022-2024. Si riconosce che l'ANSP ha istituito questo programma di formazione dei controllori del traffico aereo prima della pandemia, al fine di far fronte alla prevista crescita del traffico ed evitare futuri ritardi ATFM di rotta come quelli registrati nell'RP2.
- (112) Per quanto riguarda la politica retributiva, la Commissione osserva che, a partire dal 2022, LGS prevede di ripristinare alcuni dei suoi obblighi nei confronti dei dipendenti, tra cui un aumento concordato dell'8 % degli stipendi lordi che era stato temporaneamente sospeso durante la crisi. La Lettonia prevede inoltre di dover sostenere ulteriori aumenti salariali a causa di un aumento generale della retribuzione media nazionale.
- (113) Per quanto riguarda i previsti investimenti in attività fisse, la Commissione osserva che LGS prevede di riprendere diversi progetti di investimento nell'RP3, fatti salvi i risultati finanziari di LGS e l'effettivo recupero del traffico. La Commissione osserva che i costi di ammortamento dei quattro «nuovi grandi investimenti» e degli «altri nuovi investimenti» indicati da LGS dovrebbero aumentare considerevolmente nel 2023. Tuttavia nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Lettonia non sono forniti elementi concreti in merito al contributo di tali investimenti alla futura fornitura di capacità.
- (114) La Commissione riconosce che l'assunzione di controllori del traffico aereo supplementari e la ripresa di investimenti in attività fisse per il potenziamento della capacità potrebbero costituire validi motivi per discostarsi dalle tendenze del DUC a livello dell'Unione al fine di fornire la necessaria capacità a lungo termine. Sulla base delle informazioni contenute nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Lettonia, la Commissione non ha tuttavia potuto stabilire che l'aumento delle retribuzioni del personale indicato sarebbe una misura necessaria e proporzionata per conseguire gli obiettivi prestazionali in materia di capacità locale e potrebbe essere invocato per giustificare una deviazione dalle tendenze del DUC a livello dell'Unione.

- (115) La Commissione rileva inoltre che, in base all'esame dell'organo di valutazione delle prestazioni, il costo del capitale proposto dalla Lettonia presenta un'anomalia in relazione al rendimento del capitale proprio, che non è stato fissato a un livello commisurato all'esposizione al rischio finanziario del fornitore di servizi di navigazione aerea. Ciò comporta, nel corso dell'RP3, un costo del capitale superiore di circa 1,5 milioni di EUR al rischio finanziario derivante dal dispositivo di ripartizione del rischio di traffico. Tale superamento non può essere giustificato facendo riferimento al conseguimento degli obiettivi di capacità.
- (116) La Commissione ritiene pertanto che la Lettonia non abbia adeguatamente dimostrato che le deviazioni di cui al considerando 108 possano essere attribuite esclusivamente ai costi determinati supplementari relativi alle misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali locali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità. Di conseguenza, il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non è soddisfatto per quanto riguarda la Lettonia.
- (117) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, è sufficiente ricordare che la Lettonia non ha presentato, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, alcuna misura di ristrutturazione che giustifichi una deviazione dalla tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del costo unitario determinato a livello dell'Unione. Di conseguenza, il criterio di cui al punto 1.4, lettera d), punto ii) non è soddisfatto per quanto riguarda la Lettonia.
- (118) Inoltre la revisione dei fattori e dei parametri essenziali di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera d) del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, alla base dei progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, ha portato alle seguenti constatazioni per quanto riguarda i valori di riferimento e i costi per le pensioni del 2014 e del 2019.
- (119) In primo luogo, la Commissione osserva che, a partire dal 2020, la Lettonia assegna una parte della sua base di calcolo dei costi alla regione informazioni volo di Vilnius («Vilnius FIR»), corrispondente ai costi dell'ATM e dei servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS) forniti sulla rotta NINTA - ADAXA. Tuttavia il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Lettonia riporta valori di riferimento pari ai costi effettivi rispettivamente del 2014 e del 2019, senza detrarre i costi relativi alla rotta NINTA - ADAXA. Sulla base del parere dell'organo di valutazione delle prestazioni, la Commissione ritiene che gli adeguamenti ai valori di riferimento relativi ai costi e al traffico del 2014 e del 2019 della Lettonia siano necessari al fine di rendere tali valori comparabili ai costi determinati nell'RP3 e di consentire una valutazione accurata degli obiettivi di efficienza economica dell'RP3 della Lettonia.
- (120) In secondo luogo, sulla base del parere dell'organo di valutazione delle prestazioni, la Commissione ritiene che la Lettonia dovrebbe riesaminare o giustificare meglio i costi determinati proposti in relazione alle pensioni, in quanto la quota proporzionale di tali costi appare anormalmente elevata rispetto alla base di calcolo dei costi totale.
- (121) Sulla base delle constatazioni di cui al considerando da 103 a 120, gli obiettivi proposti, inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Lettonia, dovrebbero essere valutati come incoerenti rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica.

CONSTATAZIONI RELATIVE A MALTA

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

- (122) I progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta proposti da Malta per l'RP3 sono i seguenti:

| Zona tariffaria di rotta di Malta | 2014 Valore di riferi- mento | 2019 Valore di riferi- mento | 2020-2- 021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--|--|----------------|--------------|--------------|--------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 21,50 EUR | 22,98 EUR | 44,08 EUR | 31,85 EUR | 24,83 EUR | 24,85 EUR |

- (123) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza del costo unitario determinato di rotta di Malta a livello di zona tariffaria, pari a + 2,0 % l'anno nell'RP3, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a + 1,0 %, nello stesso periodo.
- (124) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza a lungo termine del costo unitario determinato di rotta di Malta a livello di zona tariffaria nell'RP2 e nell'RP3, pari a + 1,6 % l'anno, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,3 %, nello stesso periodo.
- (125) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento per il costo unitario determinato di Malta, pari a 22,98 EUR in EUR2017, è inferiore del 19,7 % al valore di riferimento medio, pari a 28,64 EUR in EUR2017, del gruppo di riferimento pertinente. La Commissione osserva che il costo unitario determinato di rotta di Malta per il 2024 continuerà a essere inferiore del 22,1 % alla media del gruppo di riferimento.
- (126) Occorre inoltre esaminare se le suddette deviazioni dai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a) e b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 possano essere ritenute necessarie e proporzionate a norma del punto 1.4, lettera d), di tale allegato.
- (127) La Commissione osserva che la differenza stimata dall'organo di valutazione delle prestazioni tra i costi determinati di rotta per l'RP3 indicati nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta e i costi determinati che sarebbero necessari per rispettare la tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione per l'RP3 ammonta a circa 1 milione di EUR in EUR2017, mentre si osserva una deviazione corrispondente dalla tendenza a lungo termine a livello dell'Unione di circa 5,8 milioni di EUR in EUR2017.
- (128) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni Malta ha presentato determinate misure e investimenti relativi al conseguimento degli obiettivi di capacità.
- (129) In particolare, la Commissione osserva che entro il 2024 MATSA prevede di impiegare quattro specialisti tecnici come personale addetto all'elettronica nell'ambito della sicurezza del traffico aereo e cinque controllori del traffico aereo. I nuovi controllori del traffico aereo inizieranno tuttavia con un'abilitazione come controllore di torre e i relativi costi per il personale dovrebbero pertanto essere inizialmente assegnati per la maggior parte ai servizi di navigazione aerea presso i terminali. La Commissione osserva inoltre che, a partire dal 2023, MATSA prevede di aumentare le retribuzioni del personale in seguito a un congelamento degli stipendi di due anni concordato collettivamente con il suo personale al fine di ridurre i costi durante la pandemia.
- (130) La Commissione osserva che MATSA prevede di aumentare altri costi operativi al fine di migliorare le competenze del personale e provvedere alla formazione per consentire la fornitura di capacità futura. La Commissione osserva inoltre che MATSA riferisce che i premi assicurativi più elevati e l'inflazione sono altri fattori fondamentali che determinano ulteriori costi operativi.
- (131) L'organo di valutazione delle prestazioni riferisce che MATSA prevede di aumentare in modo significativo i propri costi di ammortamento nel corso dell'RP3. La Commissione non ha tuttavia ricevuto prove del fatto che l'aumento dei costi di ammortamento possa essere giustificato dalle misure relative alla capacità, poiché il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta non fornisce alcun dettaglio sul contributo alla capacità dei nuovi investimenti previsti nell'RP3.
- (132) La Commissione ritiene che un aumento del personale dell'ANSP finalizzato a fornire la capacità futura prevista potrebbe costituire una valida ragione per una deviazione a norma dell'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 per quanto riguarda Malta. Tuttavia, a causa dell'insufficienza delle informazioni contenute nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, la Commissione non è stata in grado di stabilire se gli aumenti delle retribuzioni del personale comunicati e gli investimenti previsti in attività fisse siano necessari e proporzionati per conseguire gli obiettivi di capacità locale e possano pertanto essere invocati per giustificare una deviazione dalle tendenze del DUC a livello dell'Unione.
- (133) La Commissione ritiene pertanto che Malta non abbia adeguatamente dimostrato che le deviazioni di cui ai considerando da 128 a 132 possano essere attribuite esclusivamente ai costi determinati supplementari relativi alle misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali locali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità. Di conseguenza, il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non è soddisfatto per quanto riguarda Malta.

- (134) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, è sufficiente ricordare che Malta non ha presentato, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, alcuna misura di ristrutturazione che giustifichi una deviazione dalla tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del costo unitario determinato a livello dell'Unione. Di conseguenza, il criterio di cui al punto 1.4, lettera d), punto ii) non è soddisfatto per quanto riguarda Malta.
- (135) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 122 a 134, gli obiettivi proposti, inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta, dovrebbero essere valutati come incoerenti rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica.

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

- (136) La Commissione esprime preoccupazione per quanto riguarda i progetti di obiettivi prestazionali di efficienza economica presso i terminali di Malta, in conformità all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (137) In primo luogo, confrontando la tendenza del costo unitario determinato presso i terminali con la tendenza del costo unitario determinato di rotta dell'RP3, la Commissione ha constatato che la tendenza del costo unitario determinato presso i terminali della zona tariffaria presso i terminali di Malta, pari a + 4,3 %, è superiore alla tendenza del costo unitario determinato di rotta di Malta a livello di zona tariffaria, pari a + 2,0 % nell'RP3.
- (138) In secondo luogo, la Commissione osserva che i progetti di obiettivi comportano una tendenza del costo unitario determinato presso i terminali per la zona tariffaria presso i terminali di Malta, pari a + 4,3 % durante l'RP3, superiore di + 0,6 % alla tendenza del costo unitario determinato effettivo presso i terminali osservata nell'RP2.
- (139) La Commissione ritiene pertanto che Malta dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di efficienza economica presso i terminali alla luce delle osservazioni di cui sopra o dovrebbe rivedere al ribasso i progetti di obiettivi per il costo unitario determinato presso i terminali per l'RP3.

CONSTATAZIONI RELATIVE ALLA ROMANIA

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

- (140) I progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dalla Romania per l'RP3 sono i seguenti:

| Zona tariffaria di rotta della Romania | 2014 Valore di riferimento | 2019 Valore di riferimento | 2020-2-021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 165,00 RON | 155,38 RON | 298,87 RON | 191,50 RON | 174,25 RON | 174,33 RON |
| | 36,13 EUR | 34,03 EUR | 65,45 EUR | 41,94 EUR | 38,16 EUR | 38,18 EUR |

- (141) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza del costo unitario determinato di rotta della Romania a livello di zona tariffaria, pari a + 2,9 % l'anno nell'RP3, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a + 1,0 %, nello stesso periodo.
- (142) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza a lungo termine del costo unitario determinato di rotta della Romania a livello di zona tariffaria nell'RP2 e nell'RP3, pari a + 0,6 % l'anno, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,3 %, nello stesso periodo.
- (143) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento per il costo unitario determinato della Romania, pari a 34,03 EUR in EUR2017, è inferiore del 14,6 % al valore di riferimento medio, pari a 39,84 EUR in EUR2017, del gruppo di riferimento pertinente. La Commissione osserva che il costo unitario determinato di rotta della Romania per il 2024 continuerà a essere inferiore del 9,0 % alla media del gruppo di riferimento.

- (144) Occorre inoltre esaminare se le suddette deviazioni dai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a) e b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 possano essere ritenute necessarie e proporzionate a norma del punto 1.4, lettera d), di tale allegato.
- (145) La Commissione osserva che la differenza stimata dall'organo di valutazione delle prestazioni tra i costi determinati di rotta per l'RP3 indicati nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni e i costi determinati che sarebbero necessari per rispettare la tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione per l'RP3 ammonta a circa 15 milioni di EUR in EUR2017, mentre si osserva una deviazione corrispondente dalla tendenza a lungo termine a livello dell'Unione di circa 32 milioni di EUR in EUR2017.
- (146) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, la Romania riferisce che i costi determinati supplementari saranno sostenuti nell'RP3 dal fornitore di servizi di navigazione aerea di rotta, ossia ROMATSA, per attuare misure volte a conseguire gli obiettivi di capacità locali. Le misure invocate dalla Romania riguardano principalmente i costi del personale e della formazione, seguiti dai costi di investimento.
- (147) La Commissione osserva che ROMATSA prevede di sostenere costi aggiuntivi per il personale e altri costi operativi per l'assunzione e la formazione di nuovi controllori del traffico aereo di rotta. Secondo la Romania il piano di assunzione e formazione proposto è giustificato dall'ampia ondata di pensionamenti pianificati che dovrebbe raggiungere il picco nell'RP4. La Romania sottolinea che il piano inizierà già nell'RP3, considerando che occorrono da tre a cinque anni per formare un controllore del traffico aereo con piena licenza. L'organo di valutazione delle prestazioni ha tuttavia rilevato che il livello dei costi associati al piano di assunzione dovrebbe essere ulteriormente circostanziato e giustificato, in considerazione del loro livello elevato. Sulla base del parere dell'organo di valutazione delle prestazioni, la Commissione ritiene che ROMATSA dovrebbe in particolare fornire ulteriori spiegazioni sulle modalità di calcolo dei costi del personale e della formazione per ciascun equivalente a tempo pieno.
- (148) Per quanto riguarda i costi di investimento, la Commissione osserva che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Romania sottolinea la necessità di sostenere costi di ammortamento e costi di capitale aggiuntivi al fine di attuare i seguenti progetti: la parte 1 fase 1 del sistema ATM (che è iniziata nell'RP2 e si ammortizza dal 2020) e la parte 1 fase 2 (che è iniziata nell'RP2 e si ammortizza dal 2022), lo strumento di valutazione per la complessità del traffico, la cui attuazione è prevista nel 2024, e il contratto di servizi Datalink.
- (149) Per quanto riguarda i costi del sistema ATM, nella relazione di monitoraggio dell'RP2 l'organo di valutazione delle prestazioni aveva riscontrato che la spesa in conto capitale per la parte 1 fase 2 prevista per l'RP2 non era stata realizzata durante l'intero periodo di riferimento e che i costi di investimento effettivi totali erano notevolmente inferiori a quelli determinati nel piano di miglioramento delle prestazioni dell'RP2. Nel complesso l'organo di valutazione delle prestazioni calcola che nell'RP2 gli utenti dello spazio aereo hanno finanziato 32,5 milioni di EUR per investimenti che non sono stati realizzati e non è noto se tale importo sarà rimborsato agli utenti dello spazio aereo. L'organo di valutazione delle prestazioni ha concluso che i costi aggiuntivi invocati dalla Romania come deviazione per conseguire gli obiettivi locali di capacità di rotta dell'RP3 non sono pertanto giustificati.
- (150) Va osservato che la Commissione ha constatato che, in base all'esame dell'organo di valutazione delle prestazioni, il costo del capitale proposto dalla Romania non è stato fissato a un livello commisurato al costo efficiente del capitale. Ciò comporta, nel corso dell'RP3, un costo del capitale superiore di 16 milioni di EUR al rischio finanziario derivante dal dispositivo di ripartizione del rischio di traffico. Tale superamento non può essere giustificato facendo riferimento al conseguimento degli obiettivi di capacità.
- (151) Alla luce di tutte le considerazioni di cui ai considerando da 146 a 150 e tenendo conto del parere dell'organo di valutazione delle prestazioni, la Commissione conclude che il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non è soddisfatto per quanto riguarda la Romania.
- (152) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, è sufficiente ricordare che la Romania non ha presentato, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, alcuna misura di ristrutturazione che giustifichi una deviazione dalla tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del costo unitario determinato a livello dell'Unione. Di conseguenza, il criterio di cui al punto 1.4, lettera d), punto ii), non è soddisfatto per quanto riguarda la Romania.

- (153) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 140 a 152, gli obiettivi proposti, inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Romania, dovrebbero essere valutati come incoerenti rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica.

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

- (154) La Commissione esprime preoccupazione per quanto riguarda i progetti di obiettivi prestazionali di efficienza economica presso i terminali della Romania, in conformità all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (155) In primo luogo, confrontando la tendenza del costo unitario determinato presso i terminali con la tendenza del costo unitario determinato di rotta dell'RP3, la Commissione ha constatato che la tendenza del costo unitario determinato presso i terminali della zona tariffaria presso i terminali della Romania, pari a + 4,3 %, è superiore alla tendenza del costo unitario determinato di rotta della Romania a livello di zona tariffaria, pari a + 2,9 % nell'RP3.
- (156) In secondo luogo, la Commissione osserva che i progetti di obiettivi comportano una tendenza del costo unitario determinato presso i terminali per la zona tariffaria presso i terminali della Romania, pari a + 4,3 % durante l'RP3, superiore di - 3,1 % alla tendenza del costo unitario determinato effettivo presso i terminali osservata nell'RP2.
- (157) La Commissione ritiene pertanto che la Romania dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di efficienza economica presso i terminali alla luce delle osservazioni di cui sopra o dovrebbe rivedere al ribasso i progetti di obiettivi per il costo unitario determinato presso i terminali per l'RP3.

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

- (158) Per quanto riguarda gli elementi per la revisione di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il sistema di incentivi per la capacità presso i terminali proposto nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Romania prevede uno svantaggio finanziario massimo pari allo 0,50 % dei costi determinati e un vantaggio finanziario massimo pari allo 0,50 % dei costi determinati.
- (159) In relazione a tali sistemi di incentivi presso i terminali, in base al parere espresso dagli esperti dell'organo di valutazione delle prestazioni, la Commissione nutre forti dubbi sul fatto che lo svantaggio finanziario massimo proposto, pari allo 0,50 % dei costi determinati, avrebbe un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (160) Pertanto la Romania dovrebbe rivedere i suoi progetti di sistemi di incentivi per conseguire gli obiettivi di capacità presso i terminali, in modo che gli svantaggi finanziari massimi derivanti da tali sistemi di incentivi siano fissati a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come esplicitamente richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che, secondo il parere della Commissione, dovrebbe portare a uno svantaggio finanziario massimo pari o superiore all'1 % dei costi determinati.

CONSTATAZIONI RELATIVE ALLA SVEZIA

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

- (161) I progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dalla Svezia per l'RP3 sono i seguenti:

| Zona tariffaria di rotta della Svezia | 2014 Valore di riferimento | 2019 Valore di riferimento | 2020-2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|-------------------------------|-------------------------------|--------------|------------|------------|------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 522,30 SEK | 567,11 SEK | 1 361,88 SEK | 676,24 SEK | 605,51 SEK | 570,87 SEK |
| | 54,22 EUR | 58,87 EUR | 141,38 EUR | 70,20 EUR | 62,86 EUR | 59,26 EUR |

- (162) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza del costo unitario determinato di rotta della Svezia a livello di zona tariffaria, pari a + 0,2 % l'anno nell'RP3, è migliore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a + 1,0 %, nello stesso periodo.
- (163) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza a lungo termine del costo unitario determinato di rotta di Svezia a livello di zona tariffaria nell'RP2 e nell'RP3, pari a + 1,0 % l'anno, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,3 %, nello stesso periodo.
- (164) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento per il costo unitario determinato della Svezia, pari a 58,87 EUR in EUR2017, è superiore del 31,6 % al valore di riferimento medio, pari a 44,74 EUR in EUR2017, del gruppo di riferimento pertinente. La Commissione osserva che tale differenza diventa ancora maggiore durante l'RP3, poiché il costo unitario determinato di rotta della Svezia per il 2024 è superiore del 41,8 % alla media del gruppo di riferimento.
- (165) Occorre esaminare se le suddette deviazioni dai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 possano essere ritenute necessarie e proporzionate a norma del punto 1.4, lettera d), di tale allegato.
- (166) La Commissione osserva che la differenza stimata dall'organo di valutazione delle prestazioni tra i costi determinati di rotta per l'RP3 indicati nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Svezia e i costi determinati che sarebbero necessari per rispettare la tendenza a lungo termine a livello dell'Unione ammonta a circa 43 milioni di EUR in EUR2017.
- (167) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, la Svezia presenta diverse misure relative al conseguimento degli obiettivi di capacità locali.
- (168) La Commissione osserva che il principale fornitore di servizi di navigazione aerea di rotta, ossia LfV, prevede di formare nuovi controllori del traffico aereo per far fronte ai prossimi pensionamenti nei restanti anni dell'RP3. La Svezia segnala un aumento netto previsto durante l'RP3 di 14 controllori del traffico aereo equivalenti a tempo pieno nel centro di controllo di area di Malmö e di 14 controllori del traffico aereo equivalenti a tempo pieno nel centro di controllo di area di Stoccolma. La Commissione rileva tuttavia che la Svezia, nel suo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, non ha quantificato l'impatto previsto in termini di costi di tali misure relative al personale.
- (169) La Commissione osserva che, oltre ai costi per il personale, la Svezia riferisce che il più grande investimento di LfV è l'«espansione dei servizi di torre remota» a Stoccolma e in quattro aeroporti collegati (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö). I costi determinati dell'«espansione dei servizi di torre remota» ammontano all'11 % del totale dei costi determinati degli investimenti nell'RP3. La Commissione osserva che, in generale, le torri remote sono investimenti che forniscono servizi di traffico aereo negli aeroporti e dovrebbero pertanto, in linea di principio, essere destinati principalmente ai servizi presso i terminali. Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Svezia assegna tuttavia il 75 % dei costi dell'«espansione dei servizi di torre remota» ai servizi di rotta senza fornire una motivazione in merito alla portata geografica e alla natura dei servizi. La Commissione osserva inoltre che durante le consultazioni gli utenti dello spazio aereo hanno messo in discussione la giustificazione economica di questo investimento. La Commissione ritiene che la Svezia dovrebbe rivedere o motivare ulteriormente la giustificazione economica e la ripartizione dei costi di tale investimento e rispondere alle preoccupazioni espresse dagli utenti dello spazio aereo.
- (170) La Commissione osserva che gli altri nuovi investimenti previsti dalla Svezia ammontano al 33 % del totale dei costi determinati degli investimenti nell'RP3. Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Svezia indica che altri nuovi investimenti consistono in sostituzioni e/o aggiornamenti relativi a sistemi di comunicazione, apparecchiature radio, ausili alla navigazione, nonché sistemi di riserva e di supporto per l'ATS. La Commissione osserva tuttavia che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Svezia non fornisce informazioni sul modo in cui ciascuno di questi nuovi investimenti contribuirà al conseguimento degli obiettivi di capacità locale.
- (171) Alla luce delle considerazioni di cui ai considerando da 167 a 170, la Commissione ritiene che la Svezia non abbia sufficientemente dimostrato che la deviazione di cui al considerando 166 potrebbe essere attribuita esclusivamente ai costi determinati supplementari connessi alle misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali in materia di capacità locale. Di conseguenza, il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 non è soddisfatto per quanto riguarda la Svezia.

- (172) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto ii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, è sufficiente ricordare che la Svezia non ha presentato, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, alcuna misura di ristrutturazione che giustifichi una deviazione dalla tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione o dalla tendenza a lungo termine del costo unitario determinato a livello dell'Unione. Di conseguenza, il criterio di cui al punto 1.4, lettera d), punto ii) non è soddisfatto per quanto riguarda la Svezia.
- (173) Inoltre la revisione dei fattori e dei parametri essenziali di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera d) del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, alla base dei progetti di obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, ha portato alle seguenti constatazioni per quanto riguarda il costo di riferimento e i costi del capitale e per le pensioni del 2019.
- (174) La Commissione osserva che la Svezia propone di adeguare la base di riferimento del 2019 per tener conto dell'introduzione di tre nuovi aeroporti nel sistema delle tariffe di rotta a partire dal 2020. L'organo di valutazione delle prestazioni osserva che tale adeguamento riguarda principalmente l'aeroporto Scandinavian Mountain Airport, dove l'ANSP SDATS fornisce servizi ATC. Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni indica che molti aeroporti svedesi forniscono servizi di rotta. La Svezia riferisce che consentire agli aeroporti di fornire servizi di rotta e di avvicinamento è più efficiente sotto il profilo dei costi in quanto le aree di manovra presso i terminali degli aeroporti svedesi sono ampie e geograficamente distanti.
- (175) Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Svezia indica che l'inclusione dei tre nuovi aeroporti nel sistema di rotta non trasferisce responsabilità o costi tra ANSP già inclusi nel sistema. L'organo di valutazione delle prestazioni ha riscontrato che tale adeguamento non è spiegato chiaramente nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Svezia.
- (176) Sulla base del parere dell'organo di valutazione delle prestazioni, la Commissione ritiene che la Svezia dovrebbe rivalutare gli importi proposti come rendimento del capitale proprio nell'ambito del costo del capitale per LFV. L'organo di valutazione delle prestazioni stima che, nell'RP3, il costo del capitale indicato sia superiore di 1,3 milioni di EUR al costo efficiente del capitale. In particolare, la Commissione e l'organo di valutazione delle prestazioni osservano che il costo del capitale proprio proposto dalla Svezia per LFV, pari a 0,7 %-1,9 %, è superiore al costo del capitale proprio consentito dal governo svedese per LFV, pari allo 0,0 %. La Commissione osserva che il costo proposto del capitale di LFV comprende un rendimento del capitale proprio di una serie di aeroporti svedesi che forniscono servizi di rotta. La Commissione ritiene che la Svezia dovrebbe chiarire e giustificare l'inclusione di questi aeroporti in tutte le voci di costo di LFV, oppure rivedere di conseguenza quanto presentato.
- (177) Sulla base del parere dell'organo di valutazione delle prestazioni, la Commissione ritiene che la Svezia dovrebbe rivalutare i costi per le pensioni proposti. L'organo di valutazione delle prestazioni ha riscontrato che la quota media dei costi per le pensioni di LFV nell'RP3 è significativamente superiore alla media a livello dell'Unione. Esso ha inoltre rilevato che i contributi associati al regime pensionistico pubblico sono inclusi nei costi per il personale come costi di sicurezza sociale piuttosto che nei costi per le pensioni indicati separatamente nelle tabelle di rendicontazione. L'organo di valutazione delle prestazioni indica che i costi per le pensioni sono registrati anche nel costo del capitale, poiché i crediti in essere relativi ai costi per le pensioni dei precedenti periodi di riferimento sono inclusi nella base dell'attivo. L'organo di valutazione delle prestazioni conclude che la mancanza di trasparenza nelle ipotesi del regime a benefici definiti potrebbe diventare un problema per la verifica dei costi esenti dell'RP3. La Commissione ritiene che la Svezia dovrebbe indicare in modo trasparente i costi per le pensioni nella linea separata dei costi per le pensioni delle tabelle di rendicontazione.
- (178) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 161 a 177, gli obiettivi proposti, inseriti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Svezia, dovrebbero essere valutati come incoerenti rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica.

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

- (179) La Commissione esprime preoccupazione per quanto riguarda i progetti di obiettivi prestazionali di efficienza economica presso i terminali della Svezia, in conformità all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (180) In primo luogo, confrontando la tendenza del costo unitario determinato presso i terminali con la tendenza del costo unitario determinato di rotta dell'RP3, la Commissione ha constatato che la tendenza del costo unitario determinato presso i terminali della zona tariffaria presso i terminali della Svezia, pari a + 0,9 %, è superiore alla tendenza del costo unitario determinato di rotta della Svezia a livello di zona tariffaria, pari a + 0,2 % nell'RP3.

- (181) In secondo luogo, la Commissione osserva che i progetti di obiettivi comportano una tendenza del costo unitario determinato presso i terminali per la zona tariffaria presso i terminali della Svezia, pari a + 0,9 % durante l'RP3, è superiore di - 5,8 % alla tendenza del costo unitario determinato effettivo presso i terminali osservata nell'RP2.
- (182) In terzo luogo, confrontando i progetti di obiettivi della tendenza del costo unitario determinato presso i terminali con le prestazioni di aeroporti simili nell'RP3, la Commissione osserva che, secondo le stime, il costo unitario determinato per l'aeroporto di Stoccolma Arlanda sarebbe superiore al costo unitario determinato medio di aeroporti simili con un margine limitato.
- (183) La Commissione ritiene pertanto che la Svezia dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di efficienza economica presso i terminali alla luce delle osservazioni di cui sopra o dovrebbe rivedere al ribasso i progetti di obiettivi per il costo unitario determinato presso i terminali per l'RP3.

CONCLUSIONI

- (184) In base alla valutazione di cui ai considerando da 21 a 183, la Commissione ha constatato che i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale e di blocchi funzionali di spazio aereo presentati da Belgio, Germania, Grecia, Francia, Cipro, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Romania e Svezia contengono taluni obiettivi prestazionali incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.
- (185) Conformemente all'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, gli Stati membri interessati sono tenuti a presentare alla Commissione i loro progetti rivisti di piani di miglioramento delle prestazioni entro tre mesi dalla data di adozione della presente decisione, tenendo conto delle raccomandazioni formulate dalla Commissione.
- (186) Il Belgio, la Francia, la Germania, il Lussemburgo e i Paesi Bassi, che insieme alla Svizzera hanno elaborato e presentato un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per l'RP3 a livello di FAB, dovrebbero presentare congiuntamente un progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni per il FABEC che dia seguito alle raccomandazioni di cui alla presente decisione.
- (187) La Commissione valuterà successivamente i progetti rivisti di piani di miglioramento delle prestazioni nella loro interezza secondo la procedura di cui all'articolo 15 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 e, in seguito a tale valutazione successiva, potrà pronunciarsi in relazione agli obiettivi prestazionali e ad altri elementi dei piani di miglioramento delle prestazioni per i quali non sono state sollevate obiezioni nella presente decisione.
- (188) A norma dell'articolo 17 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, gli obiettivi contenuti nella versione più recente dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni si applicano su base provvisoria fino all'adozione da parte della Commissione di una decisione in merito alla coerenza degli obiettivi prestazionali o degli obiettivi prestazionali rivisti, dopo di che gli Stati membri saranno tenuti ad adottare i loro piani definitivi di miglioramento delle prestazioni.
- (189) In relazione al settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, l'articolo 17 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 ha conferito un effetto retroattivo agli obiettivi contenuti nel piano definitivo di miglioramento delle prestazioni. Ne risulta che eventuali differenze nelle entrate dovute all'applicazione del tasso unitario o dei tassi unitari calcolati sulla base del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, invece del tasso unitario o dei tassi unitari calcolati sulla base del piano definitivo di miglioramento delle prestazioni, saranno regolate mediante adeguamenti successivi dei tassi unitari effettuati nel corso dell'RP3, che sono ulteriormente disciplinati dalle misure eccezionali per l'RP3 stabilite nel regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627. Pertanto la Commissione non trarrà conclusioni in merito alla conformità dei tassi unitari a norma dell'articolo 29, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 prima dell'adozione dei pertinenti piani definitivi di miglioramento delle prestazioni.
- (190) La Commissione osserva che alcuni Stati membri hanno manifestato l'intenzione di includere voci di costo relative al rilevamento dei droni negli aeroporti nelle loro basi di calcolo dei costi per l'RP3. Sulla base degli elementi contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, non è stato possibile stabilire in che misura gli Stati membri abbiano incluso tali costi determinati nelle loro basi di calcolo dei costi dell'RP3 e, laddove tali costi sono stati inclusi, in quale misura siano sostenuti in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea e possano quindi essere considerati ammissibili nell'ambito del sistema di prestazioni e di tariffazione. I servizi della Commissione hanno inviato una richiesta di informazioni ad hoc a tutti gli Stati membri al fine di raccogliere informazioni pertinenti ed esamineranno ulteriormente i costi di rilevamento dei droni negli aeroporti dichiarati nel contesto della verifica della conformità del tasso unitario. La presente decisione lascia impregiudicate le constatazioni e le conclusioni della Commissione sul tema dei costi di rilevamento dei droni.

(191) In risposta all'aggressione militare della Russia nei confronti dell'Ucraina, iniziata il 24 febbraio 2022, l'Unione ha adottato misure restrittive che vietano ai vettori aerei russi, a qualsiasi aeromobile immatricolato in Russia e a qualsiasi aeromobile non immatricolato in Russia ma posseduto, noleggiato o altrimenti controllato da persona fisica o giuridica, entità o organismo russi, di atterrare nel territorio dell'Unione, decollare dal territorio dell'Unione o sorvolare il territorio dell'Unione. Tali misure stanno determinando una riduzione del traffico aereo nello spazio aereo sovrastante il territorio dell'Unione. L'impatto a livello dell'Unione non dovrebbe tuttavia essere paragonabile alla riduzione del traffico aereo derivante dall'insorgere della pandemia di COVID-19 nel marzo 2020. È pertanto opportuno mantenere le misure e i processi esistenti per l'attuazione del sistema di prestazioni e di tariffazione nell'RP3. Nel rivedere i loro obiettivi prestazionali locali nell'ambito dei progetti rivisti di piani di miglioramento delle prestazioni, gli Stati membri destinatari della presente decisione dovrebbero tenere debitamente conto degli effetti operativi e finanziari delle pertinenti variazioni del traffico.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli obiettivi prestazionali contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo, presentati da Belgio, Germania, Grecia, Francia, Cipro, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Romania e Svezia a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio elencati nell'allegato della presente decisione non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento («RP3») stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891.

Articolo 2

Cipro e la Grecia rivedono al ribasso i rispettivi progetti di obiettivi di capacità di rotta, espressi in minuti di ritardo medio nella gestione dei flussi di traffico aereo di rotta per volo.

Gli Stati membri affrontano le questioni relative alle deviazioni osservate tra i progetti di obiettivi di capacità presentati e i corrispondenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete di settembre 2021 per gli anni civili 2022, 2023 e 2024 dell'RP3 al fine di soddisfare la domanda di traffico prevista. Qualora il piano operativo della rete raccomandi misure specifiche per migliorare le prestazioni di capacità, si tiene conto di tali misure in sede di revisione degli obiettivi prestazionali.

Articolo 3

Belgio, Grecia, Cipro, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Romania e Svezia rivedono al ribasso i progetti di obiettivi di efficienza economica fissati per le rispettive zone tariffarie di rotta, espressi come costo unitario determinato (DUC).

In sede di revisione dei loro progetti di obiettivi di efficienza economica, tutti gli Stati membri interessati:

- a) garantiscono che gli obiettivi rivisti di efficienza economica siano coerenti sia con la tendenza del DUC a livello dell'Unione sia con la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione;
- b) riducono di conseguenza il livello dei costi determinati, almeno per l'anno civile 2024;
- c) utilizzano le previsioni di traffico più recenti, espresse in unità di servizio, conformemente all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317;

In deroga alla lettera a), qualora la Commissione abbia constatato nella presente decisione che il valore di riferimento della zona tariffaria di rotta pertinente soddisfa il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, lo Stato membro interessato garantisce che gli obiettivi rivisti di efficienza economica siano coerenti almeno con la tendenza del DUC a livello dell'Unione o con la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione.

Qualora uno Stato membro invochi, nel suo progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni, una deviazione a norma dell'allegato IV, punto 1.4, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, esso garantisce che tale deviazione sia suffragata da informazioni e motivazioni adeguate.

Articolo 4

Il Regno del Belgio, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica ellenica, la Repubblica francese, la Repubblica di Cipro, la Repubblica di Lettonia, il Granducato di Lussemburgo, la Repubblica di Malta, il Regno dei Paesi Bassi, la Romania e il Regno di Svezia sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 13 aprile 2022

Per la Commissione
Adina VĂLEAN
Membro della Commissione

ALLEGATO

Obiettivi prestazionali inclusi nei piani nazionali o piani per blocchi funzionali di spazio aereo presentati a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 risultati incoerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento

1. OBIETTIVI CONTENUTI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DEL FABEC

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

| Zona tariffaria di rotta di Belgio e Lussemburgo | 2014 Valore di riferi- mento | 2019 Valore di riferi- mento | 2020-2- 021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta , espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 73,13 EUR | 83,28 EUR | 189,52 EUR | 113,26 EUR | 108,51 EUR | 103,82 EUR |

2. OBIETTIVI CONTENUTI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DELLA GRECIA

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Ritardo medio nella gestione dei flussi di traffico aereo (ATFM) di rotta espresso in minuti per volo

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Progetti di obiettivi di capacità di rotta della Grecia | 0,32 | 0,26 | 0,20 | 0,20 |
| Valori di riferimento per la Grecia | 0,10 | 0,14 | 0,15 | 0,15 |

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

| Zona tariffaria di rotta della Grecia | 2014 Valore di riferi- mento | 2019 Valore di riferi- mento | 2020-2- 021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta , espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 31,37 EUR | 23,20 EUR | 40,71 EUR | 32,60 EUR | 33,12 EUR | 32,93 EUR |

3. OBIETTIVI CONTENUTI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DI CIPRO

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Ritardo medio nella gestione dei flussi di traffico aereo (ATFM) di rotta espresso in minuti per volo

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Progetti di obiettivi di capacità di rotta di Cipro | 0,10 | 0,30 | 0,40 | 0,30 |
| Valori di riferimento per Cipro | 0,10 | 0,16 | 0,15 | 0,15 |

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

| Zona tariffaria di rotta di Cipro | 2014 Valore di riferi- mento | 2019 Valore di riferi- mento | 2020-2- 021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta , espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 32,94 EUR | 26,61 EUR | 49,85 EUR | 34,14 EUR | 32,52 EUR | 32,26 EUR |

4. OBIETTIVI CONTENUTI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DELLA LETTONIA

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

| Zona tariffaria di rotta della Lettonia | 2014 Valore di riferi- mento | 2019 Valore di riferi- mento | 2020-2- 021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta , espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 27,90 EUR | 23,61 EUR | 40,07 EUR | 31,28 EUR | 29,14 EUR | 26,83 EUR |

5. OBIETTIVI CONTENUTI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DI MALTA

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

| Zona tariffaria di rotta di Malta | 2014 Valore di riferi- mento | 2019 Valore di riferi- mento | 2020-2- 021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|--|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta , espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 21,50 EUR | 22,98 EUR | 44,08 EUR | 31,85 EUR | 24,83 EUR | 24,85 EUR |

6. OBIETTIVI CONTENUTI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DELLA ROMANIA

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

| Zona tariffaria di rotta della Romania | 2014 Valore di riferi- mento | 2019 Valore di riferi- mento | 2020-202- 1 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta , espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 165,00 RON | 155,38 RON | 298,87 RON | 191,50 RON | 174,25 RON | 174,33 RON |
| | 36,13 EUR | 34,03 EUR | 65,45 EUR | 41,94 EUR | 38,16 EUR | 38,18 EUR |

7. OBIETTIVI CONTENUTI NEL PROGETTO DI PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DELLA SVEZIA

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

| Zona tariffaria di rotta della Svezia | 2014 Valore di riferi- mento | 2019 Valore di riferi- mento | 2020-202- 1 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Progetti di obiettivi di efficienza economica di rotta , espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017) | 522,30 SEK | 567,11 SEK | 1 361,88 SEK | 676,24 SEK | 605,51 SEK | 570,87 SEK |
| | 54,22 EUR | 58,87 EUR | 141,38 EUR | 70,20 EUR | 62,86 EUR | 59,26 EUR |