

DECISIONE (UE) 2022/2425 DELLA COMMISSIONE**del 5 dicembre 2022**

relativa alla coerenza degli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato da Malta a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento

[notificata con il numero C(2022) 8743]

(I testi in lingua inglese e maltese 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 («regolamento quadro») ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 3, lettera c),

visto il regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione, dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 15, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

CONSIDERAZIONI GENERALI

- (1) A norma dell'articolo 10 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, gli Stati membri devono elaborare piani di miglioramento delle prestazioni, a livello nazionale o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo («FAB»), che devono includere obiettivi prestazionali vincolanti per ciascun periodo di riferimento del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete. Tali obiettivi prestazionali devono essere coerenti con gli obiettivi a livello dell'Unione adottati dalla Commissione per il periodo di riferimento interessato.
- (2) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento («RP3») erano stati originariamente stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903 della Commissione ⁽³⁾. Successivamente, nell'ottobre 2019 gli Stati membri hanno presentato gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per l'RP3, i quali tuttavia, essendo stati elaborati prima dell'insorgere della pandemia di COVID-19 a marzo 2020, non tenevano conto della significativa riduzione del traffico aereo dovuta alle misure di contenimento della pandemia adottate dagli Stati membri e dai paesi terzi.
- (3) Per far fronte all'impatto della pandemia di COVID-19 sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea, nel regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627 della Commissione erano state stabilite misure eccezionali per l'RP3, che derogano alle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 ⁽⁴⁾. Il 2 giugno 2021 la Commissione ha adottato la decisione di esecuzione (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ relativa alla definizione di obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3. Su tale base, nell'ottobre 2021 gli Stati membri hanno presentato alla Commissione progetti di piani di miglioramento delle prestazioni contenenti obiettivi prestazionali locali rivisti per l'RP3.

⁽¹⁾ GUL 96 del 31.3.2004, pag. 1.

⁽²⁾ GUL 56 del 25.2.2019, pag. 1.

⁽³⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2019/903 della Commissione, del 29 maggio 2019, relativa alla definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il terzo periodo di riferimento compreso tra il 1° gennaio 2020 e il 31 dicembre 2024 (GUL 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 (GUL 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 (GUL 195 del 3.6.2021, pag. 3).

- (4) La decisione di esecuzione (UE) 2022/728 ⁽⁶⁾ della Commissione era rivolta a Belgio, Germania, Grecia, Francia, Cipro, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Romania e Svezia. In tale decisione la Commissione ha riscontrato che gli obiettivi prestazionali di efficienza economica di rotta inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per l'RP3 di Malta non sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e ha formulato raccomandazioni per la revisione di tali obiettivi.
- (5) In risposta alla guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina, iniziata il 24 febbraio 2022, l'Unione ha imposto misure restrittive che vietano ai vettori aerei russi, a qualsiasi aeromobile registrato in Russia e a qualsiasi aeromobile non registrato in Russia che sia di proprietà o noleggiato o altrimenti controllato da qualsiasi persona fisica o giuridica, entità o organismo russo di atterrare sul territorio dell'Unione, decollare dallo stesso o sorvolarlo. Tali misure restrittive e le contromisure adottate dalla Russia hanno portato a cambiamenti del traffico aereo nello spazio aereo europeo. Alcuni Stati membri sono stati fortemente interessati da una riduzione significativa del numero di sorvoli nello spazio aereo di loro responsabilità. A livello dell'Unione l'impatto osservato sul numero di voli è stato tuttavia limitato, in contrasto con la netta riduzione del traffico aereo in tutta Europa dovuta all'insorgere della pandemia di COVID-19.
- (6) Il 13 luglio 2022 Malta ha presentato alla Commissione un progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni per l'RP3 (il «progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni») ai fini della valutazione.
- (7) 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 del progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta.
- (8) Conformemente all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi prestazionali locali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta sulla base dei criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1, del medesimo regolamento 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 degli elementi di cui all'allegato IV, punto 2, del medesimo regolamento di esecuzione.
- (9) Le previsioni di base di traffico del servizio di previsioni e statistiche di Eurocontrol («Statfor») pubblicate nel giugno 2022 tengono conto delle mutate circostanze di cui al considerando (5). Sulla base di tali previsioni, la Commissione osserva che Malta non dovrebbe subire cambiamenti negativi nei flussi di traffico durante l'RP3 a seguito della guerra della Russia in Ucraina.

VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

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

- (10) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza, la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi presentati da Malta 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.
- (11) Gli obiettivi prestazionali locali in materia di sicurezza proposti da Malta in relazione all'efficienza della gestione della sicurezza, suddivisi per obiettivo di gestione della sicurezza ed espressi come livello di attuazione, sono i seguenti:

⁽⁶⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2022/728 della Commissione, del 13 aprile 2022, relativa all'incoerenza di taluni obiettivi prestazionali contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo, presentati da Belgio, Germania, Grecia, Francia, Cipro, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Romania e Svezia a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento, recante raccomandazioni per la revisione di tali obiettivi (GU L 135 del 12.5.2022, pag. 4).

Malta	Obiettivi relativi all'efficienza della gestione della sicurezza, espressi come livello di attuazione, dal livello A al livello D dell'AESA				
Fornitore di servizi di navigazione aerea interessato	Obiettivo di gestione della sicurezza	2022	2023	2024	Obiettivi a livello dell'Unione (2024)
MATS	Politica e obiettivi di sicurezza	C	C	D	C
	Gestione dei rischi per la sicurezza	C	C	D	D
	Garanzia della sicurezza	C	C	D	C
	Promozione della sicurezza	C	C	D	C
	Cultura della sicurezza	C	C	C	C

- (12) Gli obiettivi di sicurezza proposti da Malta per MATS sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e sono addirittura migliori di questi ultimi per il 2024 nei settori «politica e obiettivi di sicurezza», «garanzia della sicurezza» e «promozione della sicurezza».
- (13) La Commissione osserva che il progetto rivisto di piano di prestazioni presentato da Malta stabilisce misure rivolte a MATS per il conseguimento degli obiettivi locali di sicurezza, quali l'introduzione di un centro operativo di sicurezza e di un centro operativo di rete, l'attuazione di nuovi software di sicurezza, l'assunzione di specialisti in cibersicurezza per migliorare la gestione dei rischi e la formazione del personale per conformarsi ai requisiti relativi alla gestione delle modifiche di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2017/373.
- (14) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando (11) e (13) e tenendo conto del fatto che gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione in materia di sicurezza stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891 devono essere conseguiti entro l'ultimo anno dell'RP3, ossia il 2024, gli obiettivi inseriti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta dovrebbero essere considerati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza.

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

- (15) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, la coerenza degli obiettivi presentati da Malta 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 rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento per l'efficienza di volo orizzontale di rotta stabiliti nel piano di miglioramento della rete delle rotte europee («ERNIP») disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3, il 2 giugno 2021.
- (16) Per quanto riguarda il 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 prima dell'insorgenza della pandemia di COVID-19, non è stato rivisto nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891, in considerazione del fatto che il periodo per l'applicazione di tale obiettivo era scaduto e la sua attuazione era quindi divenuta definitiva, non lasciando alcuna possibilità di adeguamento retroattivo. Analogamente, gli obiettivi prestazionali locali in materia di ambiente per il 2021 stabiliti dagli Stati membri nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati nell'ottobre 2021 non potevano essere modificati in modo retroattivo nei progetti rivisti di piani di miglioramento delle prestazioni. Pertanto la coerenza degli obiettivi prestazionali locali in materia di ambiente con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dovrebbe essere valutata per il 2022, il 2023 e il 2024.
- (17) Gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente proposti da Malta e i corrispondenti valori di riferimento nazionali per l'RP3 dell'ERNIP, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva, sono i seguenti:

Malta	2022	2023	2024
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente , espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Valori di riferimento	1,80 %	1,80 %	1,80 %

- (18) La Commissione osserva che gli obiettivi ambientali proposti da Malta equivalgono ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per ciascun anno dal 2022 al 2024.
- (19) La Commissione rileva che Malta ha presentato, nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni, misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali locali che prevedono l'attuazione di uno spazio aereo con rotte libere sopra il livello di volo 195, lo sviluppo di una nuova area di manovra terminale nonché nuove procedure di arrivo e partenza.
- (20) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da (17) a (19), gli obiettivi inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta dovrebbero essere considerati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente.

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

- (21) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, la coerenza degli obiettivi presentati da Malta 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 rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3, il 2 giugno 2021.
- (22) Per quanto riguarda il 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 prima dell'insorgenza della pandemia di COVID-19, non è stato rivisto nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891, in considerazione del fatto che il periodo di tempo per l'applicazione di tale obiettivo era scaduto e la sua attuazione era quindi divenuta definitiva, non lasciando alcuna possibilità di adeguamento retroattivo. Analogamente, gli obiettivi prestazionali locali in materia di capacità per il 2021 stabiliti dagli Stati membri nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati nell'ottobre 2021 non potevano essere modificati in modo retroattivo nei progetti rivisti di piani di miglioramento delle prestazioni. Pertanto la coerenza degli obiettivi prestazionali locali in materia di capacità con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dovrebbe essere valutata per il 2022, il 2023 e il 2024.
- (23) Gli obiettivi di capacità di rotta proposti da Malta per l'RP3, espressi in minuti di ritardo ATMF per volo, nonché i corrispondenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete, sono i seguenti:

Malta	2022	2023	2024
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità , espressi in minuti di ritardo ATMF per volo	0,01	0,01	0,01
Valori di riferimento	0,01	0,01	0,01

- (24) La Commissione osserva che gli obiettivi di capacità proposti da Malta equivalgono ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per ogni anno dal 2022 al 2024.

- (25) La Commissione osserva che Malta, nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, ha presentato misure per il conseguimento degli obiettivi locali di capacità di rotta. Tali misure comprendono un aumento del numero di equivalenti a tempo pieno dei controllori del traffico aereo entro la fine dell'RP3 e l'attuazione dello spazio aereo con rotte libere.
- (26) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da (23) a (25), gli obiettivi inseriti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta dovrebbero essere considerati coerenti con gli 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

- (27) Per quanto riguarda gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, come stabilito all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento, la Commissione ha integrato la sua valutazione degli obiettivi di capacità di rotta con la revisione degli obiettivi di capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tali obiettivi non sono risultati fonte di preoccupazione per quanto riguarda Malta.

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

- (28) Nella decisione di esecuzione (UE) 2022/728, la Commissione ha concluso che gli obiettivi di efficienza economica di rotta inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta presentato nel 2021 non erano coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Malta ha proposto obiettivi rivisti di efficienza economica di rotta nell'ambito del progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni.
- (29) La tabella seguente stabilisce gli obiettivi prestazionali iniziali di efficienza economica di rotta per l'RP3 nella zona tariffaria di Malta contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2021 e i corrispondenti obiettivi prestazionali rivisti contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2022.

Zona tariffaria di rotta di Malta	Valore di riferimento 2014	Valore di riferimento 2019	2020-2021	2022	2023	2024
<i>Obiettivi iniziali di efficienza economica di rotta (contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2021), espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017)</i>	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR
Obiettivi rivisti di efficienza economica di rotta (contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni), espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	27,44 EUR	21,61 EUR	22,09 EUR

- (30) La Commissione osserva che Malta ha rivisto gli obiettivi locali di efficienza economica per il periodo dal 2022 al 2024, il che si traduce, rispetto al progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2021, in un costo unitario determinato complessivo («DUC») inferiore del 12,3 % rispetto ai tre anni in questione e inferiore dell'8,7 % rispetto all'RP3 nel suo complesso. Tali riduzioni del DUC derivano sia dalle ipotesi di traffico aggiornate utilizzate nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni per ciascun anno dal 2022 al 2024 sia dalla revisione al ribasso dei costi determinati espressi in termini reali ai prezzi del 2017 per gli anni in questione.

- (31) Le modifiche delle previsioni di traffico per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 sono presentate nella tabella seguente. La Commissione rileva che le previsioni di traffico utilizzate nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni si basano sulle previsioni di base di traffico del servizio Statfor di Eurocontrol del giugno 2022.

Zona tariffaria di rotta di Malta	2022	2023	2024
Previsioni di traffico iniziali (contenute nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2021), espresse in migliaia di unità di servizio di rotta	714	957	1 002
Previsioni di traffico aggiornate (contenute nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni), espresse in migliaia di unità di servizio di rotta	811	1 006	1 044
Differenza	+ 13,6 %	+ 5,1 %	+ 4,3 %

- (32) I costi determinati rivisti per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, espressi in termini reali ai prezzi del 2017, sono indicati nella tabella seguente.

Zona tariffaria di rotta di Malta	2022	2023	2024
Costi determinati iniziali in termini reali ai prezzi del 2017 (contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2021)	23 milioni EUR	24 milioni EUR	25 milioni EUR
Costi determinati rivisti in termini reali ai prezzi del 2017 (contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni)	22 milioni EUR	22 milioni EUR	23 milioni EUR
Differenza	- 2,2 %	- 8,5 %	- 7,4 %

- (33) Il progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni comprende una previsione di inflazione aggiornata per Malta per gli anni civili dal 2022 al 2024, come indicato nella tabella seguente.

Zona tariffaria di rotta di Malta	2022	2023	2024
Indice di inflazione iniziale, con variazione prevista del tasso di inflazione su base annua indicata tra parentesi (dati contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2021)	106,7 (1,8 %)	108,8 (2,0 %)	111,0 (2,0 %)
Indice di inflazione rivisto, con variazione del tasso di inflazione su base annua indicata tra parentesi (dati contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni)	109,7 (4,7 %)	112,8 (2,8 %)	115,1 (2,1 %)

- (34) Per via della previsione di inflazione aggiornata, i costi determinati rivisti in termini nominali per il 2022 rimangono prevalentemente invariati. Tuttavia la Commissione osserva che Malta ha rivisto al ribasso i costi determinati in termini nominali per il 2023 e il 2024.

Zona tariffaria di rotta di Malta	2022	2023	2024
Costi determinati iniziali in termini nominali (contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2021)	24 milioni EUR	25 milioni EUR	27 milioni EUR
Costi determinati rivisti in termini nominali (contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni)	24 milioni EUR	24 milioni EUR	26 milioni EUR
Differenza	- 0,2 %	- 5,8 %	- 4,5 %

- (35) La Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi rivisti di efficienza economica proposti per la zona tariffaria di rotta di Malta sulla base dei criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (36) Per quanto riguarda il criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza del DUC di rotta a livello di zona tariffaria, pari a -1,0 % nell'RP3, è migliore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a +1,0 %, nello stesso periodo. La Commissione osserva che ciò costituisce un miglioramento rispetto al dato della tendenza del DUC, pari a +2,0 %, calcolato sulla base del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2021.
- (37) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione rileva che il dato della tendenza a lungo termine del DUC di rotta a livello di zona tariffaria nel secondo periodo di riferimento («RP2») e nell'RP3, pari a +0,3 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a -1,3 %, nello stesso periodo. La Commissione osserva tuttavia che ciò costituisce un miglioramento rispetto al dato della tendenza a lungo termine del DUC, pari a +1,6 %, calcolato sulla base del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2021.
- (38) 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 Malta per il DUC, 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.
- (39) Come indicato al considerando (36), gli obiettivi rivisti di efficienza economica di Malta comportano una tendenza del DUC nel corso dell'RP3 significativamente migliore rispetto alla tendenza a livello dell'Unione corrispondente e mostrano una riduzione del DUC durante il periodo di riferimento. In riferimento al considerando (38), Malta registra inoltre una buona prestazione in termini di efficienza economica rispetto al valore di riferimento per il 2019, che è fortemente inferiore rispetto alla media del gruppo di riferimento corrispondente. Infine la Commissione osserva che Malta ha rivisto al ribasso i costi determinati per l'RP3 in termini sia reali sia nominali, mentre prevede di servire traffico supplementare sulla base delle previsioni di traffico aggiornate per l'RP3. La Commissione ritiene pertanto che la deviazione dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione di cui al considerando (37) non impedisca di stabilire la coerenza con gli obiettivi prestazionali di efficienza economica a livello dell'Unione nei confronti di Malta.
- (40) Viste le osservazioni precedenti, la Commissione osserva che Malta ha accolto adeguatamente le raccomandazioni di cui all'articolo 3 della decisione di esecuzione (UE) 2022/728.
- (41) Sulla base delle constatazioni di cui al considerando da (29) a (40), gli obiettivi inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta dovrebbero essere considerati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica.

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

- (42) Per quanto riguarda gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, come stabilito all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento, la Commissione ha integrato la sua valutazione degli obiettivi di efficienza economica di rotta con la revisione degli obiettivi di efficienza economica per i servizi di navigazione aerea presso i terminali conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (43) Nella decisione di esecuzione (UE) 2022/728, la Commissione ha espresso preoccupazione per quanto riguarda gli obiettivi di efficienza economica presso i terminali proposti da Malta nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2021 e ha ritenuto che Malta dovesse giustificare ulteriormente tali obiettivi o rivederli al ribasso. La Commissione osserva tuttavia che Malta, al contrario, ha rivisto tali obiettivi al rialzo, tranne che per il 2023, senza fornire le relative giustificazioni.
- (44) La Commissione osserva che il dato della tendenza del DUC presso i terminali di Malta, pari a +5,0 % nell'RP3, continua a essere superiore al dato della tendenza del DUC di rotta, pari a -1,0 % nell'RP3 nonché al dato della tendenza effettiva del DUC presso i terminali, pari a +0,6 %, osservata nell'RP2. Inoltre la tendenza del DUC presso i terminali nell'RP3 è peggiorata rispetto al progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2021, in cui era stata osservata una tendenza del DUC presso i terminali pari a +4,3 %.

- (45) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando (43) e (44), la Commissione conclude che gli obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica presso i terminali di Malta continuano a essere fonte di preoccupazione. La Commissione ribadisce pertanto il parere, stabilito nella decisione di esecuzione (UE) 2022/728, secondo cui Malta dovrebbe rivedere al ribasso tali obiettivi o fornire giustificazioni adeguate per tali obiettivi, compresi gli aumenti supplementari dei costi applicati nel 2022 e nel 2024. La Commissione invita Malta a rispondere a tale osservazione in relazione all'adozione del piano di miglioramento delle prestazioni definitivo a norma dell'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

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

- (46) In conformità dell'allegato IV, punto 2.1, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, in relazione alla valutazione degli obiettivi di capacità locali, la Commissione ha rivisto i sistemi di incentivi contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni di Malta. La Commissione ha esaminato, in particolare, se tali sistemi di incentivi soddisfino i requisiti sostanziali di cui all'articolo 11, paragrafi 1 e 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. La Commissione osserva che Malta non ha modificato tali sistemi di incentivi rispetto al progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2021.
- (47) In relazione ai sistemi di incentivi per la capacità di rotta e presso i terminali proposti da Malta, la Commissione, in base al parere espresso dagli esperti dell'organo di valutazione delle prestazioni, nutre forti dubbi sul fatto che gli svantaggi finanziari massimi proposti, pari rispettivamente allo 0,5 % e allo 0,25 % 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.
- (48) Pertanto, in relazione all'adozione del suo piano di miglioramento delle prestazioni definitivo conformemente all'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, Malta dovrebbe rivedere i suoi 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 espressamente 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.

CONCLUSIONI

- (49) Alla luce di quanto precede, la Commissione constata che gli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato da Malta sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato da Malta, a norma del regolamento (CE) n. 549/2004, ed elencati nell'allegato della presente decisione, sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891.

Articolo 2

La Repubblica di Malta è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 5 dicembre 2022

Per la Commissione
Adina VĂLEAN
Membro della Commissione

ALLEGATO

Obiettivi prestazionali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato da Malta a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 risultati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA SICUREZZA

Efficienza della gestione della sicurezza

Malta	Obiettivi relativi all'efficienza della gestione della sicurezza, espressi come livello di attuazione, dal livello A al livello D dell'AESA			
Fornitore di servizi di navigazione aerea interessato	Obiettivo di gestione della sicurezza	2022	2023	2024
MATS	Politica e obiettivi di sicurezza	C	C	D
	Gestione dei rischi per la sicurezza	C	C	D
	Garanzia della sicurezza	C	C	D
	Promozione della sicurezza	C	C	D
	Cultura della sicurezza	C	C	C

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'AMBIENTE

Efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva

Malta	2022	2023	2024
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	1,80 %	1,80 %	1,80 %

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Ritardo medio ATFM di rotta in minuti per volo

Malta	2022	2023	2024
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM per volo	0,01	0,01	0,01

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

Zona tariffaria di rotta di Malta	Valore di riferimento 2014	Valore di riferimento 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Obiettivi rivisti 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	27,44 EUR	21,61 EUR	22,09 EUR