

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 390/2013 DELLA COMMISSIONE

del 3 maggio 2013

che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete

(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⁾ modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, in particolare l'articolo 11,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 549/2004 prevede che venga istituito un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete. Per il funzionamento dettagliato del sistema di prestazioni la Commissione deve adottare delle norme di attuazione.
- (2) Il sistema di prestazioni deve contribuire allo sviluppo sostenibile del trasporto aereo migliorando l'efficienza complessiva dei servizi di navigazione aerea attraverso i settori essenziali di prestazione che sono la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficienza economica, coerentemente con il quadro delle prestazioni del piano generale europeo per la gestione del traffico aereo (ATM), tenendo comunque conto dei preminenti obiettivi di sicurezza.
- (3) Il regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi») ⁽³⁾ modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009, prevede l'istituzione di un sistema di tariffazione e progetti comuni per l'attuazione del piano generale ATM europeo. Sia il sistema di

tariffazione che i progetti comuni sono essenziali ai fini del buon esito dell'attuazione del sistema di prestazioni.

- (4) Ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 549/2004, tale regolamento si applica alle funzioni della rete di gestione del traffico aereo di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo (il regolamento sullo spazio aereo) ⁽⁴⁾ modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009.
- (5) Nell'attuazione del sistema di prestazioni la Commissione può essere assistita da un organo di valutazione delle prestazioni. Tale organo deve essere in grado di fornire alla Commissione un parere indipendente in tutti i settori che influenzano la prestazione di servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete.
- (6) Dato che le autorità di nazionali di vigilanza hanno un ruolo essenziale da svolgere nell'attuazione del sistema di prestazioni, gli Stati membri devono assicurare che esse siano in grado di espletare in modo efficiente i propri compiti.
- (7) Al fine di garantire dei miglioramenti di lungo termine verso gli obiettivi societari di alto livello, fissati nel piano generale ATM europeo, è necessario che il sistema di prestazioni venga utilizzato con una visione che vada oltre un singolo periodo di riferimento.
- (8) Il sistema di prestazioni deve coprire i servizi di navigazione con un'impostazione «gate-to-gate», includendo i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali, al fine di migliorare le prestazioni complessive della rete.
- (9) Il sistema di prestazioni deve prevedere indicatori e obiettivi vincolanti in tutti i settori con il pieno conseguimento e mantenimento dei livelli di sicurezza richiesti.

⁽¹⁾ GU L 300 del 14.11.2009, pag. 34.

⁽²⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

⁽⁴⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

- (10) Nell'adozione di obiettivi di prestazione a livello dell'Unione per un periodo di riferimento, è necessario che la Commissione tenga nel debito conto il livello di prestazione raggiunto nel(i) periodo(i) di riferimento precedente(i).
- (11) Considerati i forti legami esistenti tra i diversi settori di prestazione essenziali, è necessario tenere nel debito conto, nella preparazione e nel monitoraggio del sistema di prestazioni, le interdipendenze tra obiettivi prestazionali, nel rispetto dei preminenti obiettivi di sicurezza.
- (12) È necessario stabilire dei piani di miglioramento delle prestazioni a livello di blocchi funzionali di spazio aereo che indichino, per motivi di trasparenza, il contributo di ogni fornitore di servizi di navigazione aerea all'interno di un blocco funzionale di spazio aereo nel raggiungimento degli obiettivi fissati, monitorato al livello più appropriato.
- (13) I piani di miglioramento delle prestazioni devono definire le misure, come i sistemi di incentivazione, destinate alle parti interessate per migliorare le prestazioni a tutti i livelli. A causa della sua natura imperativa, la sicurezza non dovrebbe essere soggetta ad incentivi.
- (14) Affinché sia ascoltato il punto di vista delle parti interessate, è necessario tenere consultazioni efficaci a livello nazionale, di blocco funzionale dello spazio aereo e a livello dell'Unione.
- (15) In circostanze imprevedibili al momento dell'adozione dei piani di miglioramento delle prestazioni e che si rivelano insuperabili e al di fuori del controllo degli Stati membri e dei soggetti che devono ottemperare agli obiettivi prestazionali, l'introduzione di opportuni sistemi di allarme deve consentire l'attuazione di misure adeguate, dirette a salvaguardare i requisiti in materia di sicurezza nonché la continuità della prestazione di servizi, che possono includere la revisione di obiettivi di prestazione a livello locale o dell'Unione.
- (16) La cooperazione e il coordinamento civile-militare sono estremamente importanti per il conseguimento degli obiettivi del sistema di prestazioni, tenendo nel dovuto conto l'efficacia della attività militare.
- (17) Il sistema di prestazioni non pregiudica il disposto dell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 549/2004 diretto alla salvaguardia di interessi essenziali in materia di sicurezza e difesa.
- (18) È necessario selezionare indicatori essenziali di prestazione specifici e misurabili, sulla base dei quali possono essere assegnate le responsabilità per il conseguimento degli obiettivi di prestazione. Gli obiettivi associati devono essere raggiungibili, realistici e vincolati a scadenze precise e mirare a favorire concretamente le prestazioni sostenibili dei servizi di navigazione aerea.
- (19) L'attuazione di obiettivi prestazionali vincolanti sostenuti da incentivi di natura finanziaria richiede un collegamento adeguato con il regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea ⁽¹⁾.
- (20) Gli indicatori essenziali e gli obiettivi di prestazione devono essere stabiliti e attuati in linea con gli obiettivi e le norme in materia di sicurezza stabiliti dal regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ e le sue modalità di esecuzione, unitamente alle misure adottate dall'Unione per raggiungere e mantenere tali obiettivi.
- (21) È necessario che la Commissione valuti i piani e gli obiettivi di prestazione e ne stabilisca la coerenza e l'adeguato contributo agli obiettivi a livello dell'Unione e alla prestazione complessiva della rete ATM europea. Se non è possibile stabilire la coerenza e l'adeguato contributo, la Commissione deve chiedere la revisione del(i) piano(i) e degli obiettivi prestazionali e/o che vengano adottate misure correttive.
- (22) Durante i periodi di riferimento è necessario istituire una efficiente procedura di monitoraggio delle prestazioni, che comprenda la raccolta e la diffusione di dati, per assicurare che l'andamento delle prestazioni permetta il conseguimento degli obiettivi e, se necessario, introdurre misure correttive.
- (23) Quando, sulla base dei risultati del monitoraggio, la Commissione dispone di elementi sostanziali che dimostrano che i dati, i presupposti e le motivazioni iniziali alla base della fissazione di obiettivi iniziali che non sono più validi, la Commissione può decidere di rivedere gli obiettivi di prestazione a livello dell'Unione o consentire, su richiesta di uno Stato membro, che obiettivi locali possano essere riveduti.
- (24) L'esecuzione delle funzioni di rete deve sottostare a obiettivi di prestazione. Il presente regolamento deve essere pertanto applicato al gestore della rete, istituito in conformità all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010 ⁽³⁾. È necessario modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione.
- (25) Il regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, del 29 luglio 2010, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea ⁽⁴⁾, l'articolo 26 del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, e il regolamento di esecuzione (UE) n. 1216/2011 della Commissione, del 24 novembre 2011, che modifica il regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni della rete ⁽⁵⁾, devono essere abrogati con effetto dal 1° gennaio 2015.
- (26) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico,

⁽¹⁾ Cfr. pag. 31 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽²⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU L 310 del 25.11.2011, pag. 3.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

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

2. Ai fini della fissazione di obiettivi e del controllo delle prestazioni, il presente regolamento si applica ai servizi di navigazione aerea forniti da:

- a) i fornitori di servizi di traffico aereo designati ai sensi dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 550/2004;
- b) i fornitori di servizi meteorologici, se designati ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 550/2004;
- c) il gestore della rete istituito ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione.

Esso si applica inoltre, ai fini della fissazione di obiettivi e del monitoraggio delle prestazioni sulla base del rapporto costi-efficienza, alle autorità o ai soggetti che sostengono costi ammissibili da recuperare tramite le tariffe di utenza, come precisato all'articolo 15, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 550/2004 e dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013.

3. Fatto salvo il paragrafo 4, gli Stati membri possono decidere di non applicare il presente regolamento ai servizi di navigazione aerea presso i terminali forniti in alcuni o in tutti gli aeroporti con meno di 70 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno. Essi ne informano debitamente la Commissione.

4. Se nessuno degli aeroporti di uno Stato membro raggiunge la soglia di 70 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno, il presente regolamento si applica come minimo all'aeroporto che registra il numero più alto di movimenti di trasporto aereo IFR.

5. La fissazione di obiettivi sotto il profilo del rapporto costi-efficienza si applica ai costi stabiliti all'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 550/2004.

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

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

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

7. Ferme restando le norme sulla protezione delle informazioni di cui alla direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, e dei suoi regolamenti di attuazione, regolamento (CE) n. 1321/2007 ⁽²⁾ della Commissione e regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione ⁽³⁾, le norme relative alla trasmissione di dati di cui al capo V si applicano alle autorità nazionali, ai fornitori di servizi di navigazione aerea, ai gestori aeroportuali, ai coordinatori aeroportuali e ai vettori aerei.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (1) «gestore aeroportuale»: l'ente di gestione di un aeroporto che, in via esclusiva o unitamente ad altre attività, ha il compito, in virtù di disposizioni legislative o regolamentari nazionali, di amministrare e gestire le strutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato;
- (2) «dati»: informazioni di tipo qualitativo, quantitativo o di altro tipo, relative alle prestazioni di navigazione aerea raccolte e sistematicamente elaborate dalla Commissione, o per conto di essa, ai fini dell'attuazione del sistema di prestazioni;
- (3) «indicatori di prestazione»: gli indicatori utilizzati a fini di monitoraggio, analisi comparativa e riesame delle prestazioni;
- (4) «indicatori essenziali di prestazioni»: gli indicatori di prestazione utilizzati per la fissazione di obiettivi di prestazione;
- (5) «movimenti di trasporto aereo IFR»: la somma dei decolli e degli atterraggi effettuati secondo le regole del volo strumentale calcolata come la media annua riferita ai tre anni civili precedenti la presentazione dei piani di prestazione;
- (6) «obiettivo vincolante»: un obiettivo di prestazione adottato dagli Stati membri nell'ambito di un piano di miglioramento delle prestazioni e soggetto ad un sistema di incentivi e/o a piani di azioni correttive;
- (7) «vettore aereo»: un'impresa di trasporto aereo provvista di licenza di esercizio valida rilasciata da uno Stato membro in conformità alla normativa dell'Unione europea;
- (8) «costi determinati»: i costi stabiliti all'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 550/2004;

⁽¹⁾ GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

⁽²⁾ GU L 294 del 13.11.2007, pag. 3.

⁽³⁾ GU L 295 del 14.11.2007, pag. 7.

- (9) «autorità nazionale»: le autorità di regolamentazione e/o di vigilanza a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo le cui spese possono essere recuperate presso gli utenti dello spazio aereo quando siano sostenute in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea, in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013;
- (10) «cultura corretta»: cultura nella quale gli operatori a contatto con il pubblico o altri operatori non vengono sanzionati per azioni, omissioni o decisioni a loro ascrivibili sulla base della loro esperienza e formazione, ma nella quale non sono ammesse la colpa grave, le infrazioni intenzionali e le azioni lesive;
- (11) «coordinatore di aeroporto»: la persona fisica o giuridica designata da uno Stato membro per adempiere agli obblighi di coordinamento negli aeroporti coordinati di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità ⁽¹⁾;
- (12) «monitoraggio delle prestazioni»: il processo continuo di raccolta e analisi dei dati diretto a misurare i risultati effettivi di un sistema rispetto ai pertinenti obiettivi prestazionali (essenziali) e ai piani di miglioramento delle prestazioni utilizzando gli indicatori (essenziali) di prestazione di cui all'articolo 9 e all'allegato I;
- (13) «periodo di riferimento»: il periodo di validità e applicazione di obiettivi prestazionali e piani di miglioramento delle prestazioni a livello dell'Unione, come indicato all'articolo 11, paragrafo 3, lettera d), del regolamento (CE) n. 549/2004;
- (14) «invasione di pista»: qualsiasi evento in un aeroporto comportante la presenza non corretta di un aeromobile, veicolo o persona sull'area protetta di una superficie designata per l'atterraggio e il decollo degli aeromobili;
- (15) «unità dei servizi di traffico aereo» (unità ATS): unità civile o militare responsabile della fornitura di servizi di traffico aereo;
- (16) «servizi CNS, MET e AIS»: servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, servizi meteorologici per la navigazione aerea e servizi di informazione aeronautica;
- (17) «evento eccezionale»: circostanze nelle quali la capacità di gestione del traffico aereo è anormalmente ridotta in modo che il livello di ritardi ATFM sia anormalmente elevato a causa di: una limitazione programmata indotta da modifiche tecniche o operative, condizioni climatiche sfavorevoli gravi, la non disponibilità di ampie porzioni di spazio aereo per cause naturali o politiche, o azioni sindacali e l'attivazione dell'EACCC da parte del gestore della rete a seguito di una o più di queste cause;
- (18) «costi di ristrutturazione»: costi «una tantum» significativi sostenuti dai fornitori di servizi di navigazione aerea nel processo di ristrutturazione mediante l'introduzione di

nuove tecnologie e procedure e modelli commerciali associati per promuovere la fornitura di servizi integrati quando lo Stato membro intende recuperare i costi in uno o più periodi di riferimento. Essi possono comprendere i costi sostenuti per compensare i dipendenti, chiudere i centri di controllo del traffico aereo, spostare le attività in altre località e, stornare attività e/o acquisire partecipazioni strategiche presso altri fornitori di servizi di navigazione aerea.

Articolo 3

Organo di valutazione delle prestazioni

1. Quando la Commissione decide di designare un organo di valutazione delle prestazioni per assisterla nell'attuazione del sistema di prestazioni, tale designazione vale per un determinato periodo di tempo compatibile con i periodi di riferimento. La Commissione nomina il presidente e i membri dell'organo di valutazione delle prestazioni.
2. L'organo di valutazione delle prestazioni deve avere la competenza e l'imparzialità adeguate per svolgere in piena indipendenza i compiti assegnatigli dalla Commissione, in particolare nei settori essenziali di prestazioni.
3. L'organo di valutazione delle prestazioni assiste la Commissione nell'attuazione del sistema di prestazioni, in particolare per quanto riguarda:
 - a) la raccolta, l'esame, la convalida e la diffusione di dati relativi alle prestazioni;
 - b) la definizione o l'adeguamento di settori di prestazioni essenziali, in linea con quelli individuati nel quadro di prestazioni del Piano generale ATM, di cui all'articolo 9, paragrafo 1, e i relativi indicatori di prestazione essenziali;
 - c) la definizione di appropriati indicatori di prestazione essenziali per coprire in tutti i settori di prestazione essenziali la prestazione delle funzioni di rete e dei servizi di navigazione aerea sia nei servizi di rotta che presso i terminali;
 - d) l'istituzione o la revisione di obiettivi prestazionali per tutta l'Unione europea;
 - e) la fissazione della(e) soglia(e) di allarme di cui all'articolo 10, paragrafo 4, per attivare i meccanismi di allarme previsti all'articolo 19;
 - f) la valutazione della coerenza dei piani di miglioramento delle prestazioni adottati, inclusi gli obiettivi prestazionali, con gli obiettivi a livello di Unione europea;
 - g) se del caso, la valutazione di coerenza delle soglie di allarme adottate in applicazione dell'articolo 19, paragrafo 3, con le soglie di allarme a livello dell'Unione europea di cui all'articolo 10, paragrafo 4;
 - h) se del caso, la valutazione degli obiettivi prestazionali riveduti o le misure correttive adottate dagli Stati membri interessati;
 - i) il monitoraggio, l'analisi comparativa e il riesame delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea tra cui la spesa per investimenti e in conto capitale, a livello locale e dell'Unione;
 - j) il monitoraggio, l'analisi comparativa e il riesame delle prestazioni delle funzioni di rete;

⁽¹⁾ GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1.

- k) il monitoraggio delle prestazioni complessive della rete ATM europea, inclusa la preparazione di relazioni annuali destinate al comitato per il cielo unico;
- l) la valutazione del conseguimento degli obiettivi prestazionali alla fine di ogni periodo di riferimento in vista della preparazione del periodo successivo;
- m) la valutazione del piano di miglioramento delle prestazioni del gestore della rete, inclusa la coerenza di tale piano con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione;
- n) la manutenzione e il sostegno nel coordinamento di un calendario di consultazioni delle parti interessate per quanto riguarda i piani di miglioramento delle prestazioni e i compiti di consultazione di cui all'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013.

4. Su richiesta della Commissione, l'organo di valutazione delle prestazioni fornisce informazioni ad hoc o relazioni su questioni attinenti alle prestazioni.

5. L'organo di valutazione delle prestazioni può riferire e presentare raccomandazioni alla Commissione per il miglioramento del sistema.

6. Per quanto riguarda le relazioni con le autorità nazionali di vigilanza:

- a) ai fini del monitoraggio delle prestazioni complessive della rete ATM europea, l'organo di valutazione delle prestazioni riceve dalle autorità nazionali di vigilanza le informazioni necessarie in relazione ai piani di miglioramento delle prestazioni;
- b) l'organo di valutazione delle prestazioni assiste, dietro richiesta, le autorità nazionali di vigilanza fornendo un parere indipendente su questioni relative alle prestazioni come raffronti fattuali tra fornitori di servizi di navigazione aerea che operano in ambienti simili (benchmarking), analisi di cambiamenti nelle prestazioni negli ultimi 5 anni o analisi previsionali;
- c) le autorità nazionali di vigilanza possono chiedere l'assistenza dell'organo di valutazione delle prestazioni per determinare forcelle di valori indicativi per la fissazione di obiettivi, tenendo conto degli obiettivi a livello dell'Unione. Tali valori sono messi a disposizione delle autorità nazionali di vigilanza, dei fornitori di servizi di navigazione aerea, dei gestori aeroportuali e degli utenti dello spazio aereo.

7. Al fine di garantire la coerenza con gli obiettivi e le norme stabiliti e attuati in conformità al regolamento (CE) n. 216/2008, l'organo di valutazione delle prestazioni coopera, nelle opportune modalità, con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea nell'esecuzione dei compiti di cui al paragrafo 3 quando riguardano la sicurezza.

8. Ai fini del monitoraggio delle prestazioni complessive della rete ATM europea, l'organo di valutazione delle prestazioni elabora le modalità operative con i fornitori di servizi di navigazione aerea, i gestori aeroportuali, i coordinatori di aeroporto e i vettori aerei.

Articolo 4

Autorità nazionali di vigilanza

1. Le autorità nazionali di vigilanza sono responsabili dell'elaborazione dei piani di miglioramento delle prestazioni, della

sorveglianza delle prestazioni e del monitoraggio di piani e obiettivi prestazionali. Nello svolgimento di questi compiti, esse agiscono in modo imparziale, indipendente e trasparente.

2. Gli Stati membri assicurano che le autorità nazionali di vigilanza dispongano, o possano disporre, delle risorse e capacità necessarie in tutti i settori essenziali di prestazione per lo svolgimento delle funzioni previste dal presente regolamento, tra cui i poteri di ispezione per lo svolgimento dei compiti di cui all'articolo 20.

3. Quando in uno Stato membro sono presenti diverse autorità nazionali di vigilanza, lo Stato in questione comunica alla Commissione qual è la autorità di vigilanza competente per il coordinamento nazionale ai fini dell'applicazione del presente regolamento.

Articolo 5

Blocchi funzionali di spazio aereo

1. Gli Stati membri stabiliscono piani di miglioramento delle prestazioni a livello di blocco funzionale di spazio aereo.

2. Per conformarsi all'obbligo di cui al paragrafo 1, gli Stati membri:

- a) assicurano che il piano di miglioramento delle prestazioni sia conforme al modello che figura all'allegato II;
- b) comunicano alla Commissione qual è la autorità nazionale di vigilanza o l'organismo competente per il coordinamento all'interno del blocco funzionale di spazio aereo e per le relazioni con la Commissione per quanto riguarda l'attuazione del suddetto piano;
- c) adottano le disposizioni appropriate affinché:
 - i) fatte salve le disposizioni della lettera e) e dell'allegato I, venga stabilito un unico obiettivo per ogni indicatore essenziale di prestazioni;
 - ii) per motivi di trasparenza, il contributo di ogni fornitore di servizi di navigazione aerea all'interno del blocco funzionale di spazio aereo, monitorato al livello più opportuno, per il conseguimento degli obiettivi prestazionali stabiliti per il blocco funzionale di spazio aereo è identificato nel piano di miglioramento delle prestazioni;
 - iii) vengano definite e applicate le misure di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera d), del regolamento (CE) n. 549/2004, durante il periodo di riferimento quando gli obiettivi non sono conseguiti. A questo fine vengono utilizzati i valori annuali del piano di miglioramento delle prestazioni;
- d) sono responsabili per la fissazione e il conseguimento degli obiettivi prestazionali stabiliti a livello locale, vale a dire di blocco funzionale di spazio aereo, nazionale, di zona tariffaria e aeroportuale;
- e) quando non è stata istituita una zona tariffaria comune di rotta ai sensi dell'articolo 4 del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013, e, di conseguenza, gli obiettivi di efficienza economica di rotta sono fissati per più di una zona tariffaria all'interno del blocco funzionale di spazio aereo, consolidano tali obiettivi in un valore unico a livello aggregato per servizi di navigazione aerea di rotta e forniscono, a

fini di informazione, una cifra complessiva che dimostri lo sforzo sotto il profilo del rapporto costo-efficienza a livello di blocco funzionale di spazio aereo;

- f) quando una zona tariffaria viene modificata durante un periodo di riferimento, dimostrano che tale modifica consente sempre di conseguire gli obiettivi prestazionali adottati per tale periodo;
- g) assicurano che il piano di miglioramento delle prestazioni sia coerente con il campo di applicazione del presente regolamento a norma dell'articolo 1, paragrafo 6, del presente regolamento e dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 549/2004.

Articolo 6

Gestore della rete

Il gestore della rete, di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004 ⁽¹⁾ e all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, svolge i seguenti compiti in relazione al sistema di prestazioni:

- a) assiste la Commissione fornendo informazioni rilevanti per la predisposizione di obiettivi prestazionali a livello di Unione europea prima dei periodi di riferimento e per monitorare il conseguimento di tali obiettivi durante il periodo di riferimento. In particolare, il gestore della rete richiama l'attenzione della Commissione su ogni eventuale riduzione significativa e persistente delle prestazioni operative;
- b) ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 5, garantisce alla Commissione l'accesso a tutti i dati di cui all'allegato V;
- c) assiste i blocchi funzionali di spazio aereo e i rispettivi fornitori di servizi di navigazione aerea nel conseguimento dei loro obiettivi prestazionali durante i periodi di riferimento garantendo la coerenza tra i piani di miglioramento delle prestazioni, il piano strategico della rete e il piano operativo della rete;
- d) elabora un piano di miglioramento delle prestazioni, il piano di prestazione della rete, conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 16, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) n. 677/2011, che viene presentato alla Commissione almeno sei mesi prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento ed è adottato dalla Commissione prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento. Tale piano è pubblico e:
 - i) contiene obiettivi prestazionali per tutti i settori essenziali di prestazione e per tutti gli indicatori, coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'intero periodo di riferimento, con valori annuali da utilizzare a fini di monitoraggio;
 - ii) contiene una descrizione delle azioni dirette a conseguire gli obiettivi;
 - iii) contiene, se necessario o se viene deciso dalla Commissione, ulteriori indicatori e obiettivi essenziali di prestazione.

Articolo 7

Coordinamento con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA)

In applicazione dell'articolo 13 bis del regolamento (CE) n. 549/2004 e in conformità al regolamento (CE) n. 216/2008, gli Stati membri e la Commissione si coordinano, con le opportune modalità, con l'AESA per assicurare che i seguenti aspetti vengano opportunamente affrontati:

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

Articolo 8

Durata dei periodi di riferimento

1. Il primo periodo di riferimento per il sistema di prestazioni comprende gli anni civili dal 2012 al 2014 incluso. Il secondo periodo di riferimento comprende gli anni civili dal 2015 al 2019 incluso. I periodi di riferimento successivi consisteranno di cinque anni civili, a meno che venga deciso altrimenti attraverso una modifica del presente regolamento.
2. Lo stesso periodo di riferimento si applica agli obiettivi prestazionali a livello di Unione e ai piani e obiettivi di prestazioni.

Articolo 9

Settori e indicatori essenziali di prestazione

1. Ai fini della fissazione degli obiettivi, l'eventuale aggiunta e adattamento di altri settori essenziali di prestazione ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 4, lettera b), del regolamento (CE) n. 549/2004, vengono decisi dalla Commissione in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, dello stesso regolamento.
2. Ai fini della fissazione degli obiettivi, ad ogni settore essenziale di prestazioni corrisponde un indicatore o un numero limitato di indicatori essenziali di prestazione. La prestazione dei servizi di navigazione aerea viene valutata rispetto ad obiettivi vincolanti per ogni indicatore essenziale di prestazione.
3. La parte 1 dell'allegato 1 stabilisce gli indicatori essenziali di prestazione ai fini della fissazione di obiettivi e gli indicatori di prestazione a livello dell'Unione, scelti per ogni settore essenziale di prestazione.
4. La parte 2 dell'allegato I riporta gli indicatori essenziali di prestazione locali ai fini della fissazione di obiettivi a livello locale e gli indicatori di prestazione a livello locale utilizzati per stabilire gli obiettivi prestazionali. Il livello locale, ossia blocco funzionale di spazio aereo, nazionale, zona tariffaria e aeroporto, è specificato alla parte 2 dell'allegato I.

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

5. Gli indicatori essenziali di prestazione rimangono invariati nel corso di un periodo di riferimento. Le modifiche sono adottate attraverso un emendamento al presente regolamento non oltre sei mesi prima dell'adozione di nuovi obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

6. Ai fini del monitoraggio delle prestazioni e/o come parte integrante del piano di miglioramento delle prestazioni, gli Stati membri possono decidere di stabilire indicatori di prestazione e obiettivi associati oltre ai settori essenziali di prestazione e agli indicatori essenziali di prestazione di cui al presente articolo e di cui alla parte 2 dell'allegato I. Tali indicatori e obiettivi supplementari sono destinati a sostenere il conseguimento degli obiettivi a livello dell'Unione e i conseguenti obiettivi a livello locale. Ad esempio, essi possono integrare e descrivere la dimensione civile-militare o meteorologica del piano di miglioramento delle prestazioni e possono essere accompagnati da appropriati regimi di incentivi.

7. Per facilitare l'attuazione e la valutazione degli indicatori essenziali di prestazione in materia di sicurezza, l'EASA, in consultazione con l'organo di valutazione delle prestazioni, adotta metodi accettabili di conformità e materiale di riferimento a norma della procedura di cui all'articolo 52 del regolamento (CE) n. 216/2008, prima dell'inizio del secondo periodo di riferimento.

CAPO II

PREPARAZIONE DI PIANI DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

Articolo 10

Obiettivi prestazionali a livello dell'Unione

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

2. Fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 3, gli obiettivi a livello dell'Unione vengono proposti dalla Commissione al più tardi quindici mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento e vengono adottati al più tardi dodici mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento.

3. La fissazione di obiettivi a livello dell'Unione per l'indicatore essenziale di prestazione di cui al punto 4.1, lettera b), della parte 1 dell'allegato I comincerà a partire dal terzo anno del secondo periodo di riferimento, in funzione di una decisione della Commissione, conformemente alla procedura di cui al paragrafo 1.

4. Assieme all'adozione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la Commissione definisce la(e) soglia(e) di allarme oltre la(e) quale(i) possono essere attivati i dispositivi di allarme di cui all'articolo 19.

5. La Commissione motiva ogni obiettivo prestazionale a livello dell'Unione con una descrizione dei presupposti e motivazioni alla base della fissazione di tali obiettivi, come l'utilizzo di contributi provenienti dal gestore della rete, dalle autorità di vigilanza nazionali e di altri dati fattuali, le previsioni di traffico,

la composizione dei gruppi di fornitori di servizi di navigazione aerea o i blocchi funzionali di spazio aereo aventi un ambiente economico e operativo simile.

Articolo 11

Elaborazione di piani di miglioramento delle prestazioni

1. Le autorità nazionali di vigilanza, a livello di blocco funzionale di spazio aereo, redigono piani di miglioramento delle prestazioni che prevedono obiettivi coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e i criteri di valutazione illustrati nell'allegato IV.

Fatto salvo il modello di cui all'allegato II, il piano di miglioramento delle prestazioni può comprendere diverse parti relative al livello locale, ossia blocco funzionale di spazio aereo, nazionale, zona tariffaria e aeroporto.

2. Per agevolare la preparazione dei piani di miglioramento delle prestazioni le autorità nazionali di vigilanza assicurano che:

- i fornitori di servizi di navigazione aerea presentino piani aziendali alle autorità di vigilanza nazionali;
- vengano consultate le parti interessate in conformità all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 549/2004 in merito a piani e obiettivi prestazionali. Almeno tre settimane prima della riunione di consultazione vengono trasmesse alle parti interessate informazioni adeguate.

3. I piani di miglioramento delle prestazioni contengono, in particolare:

- le previsioni di traffico, espresse in unità di servizio, che devono essere fornite per ogni anno del periodo di riferimento, a livello di blocco funzionale di spazio aereo e per ogni zona tariffaria nel blocco funzionale di spazio aereo, con una giustificazione delle cifre utilizzate;
- i costi determinati dei servizi di navigazione aerea per ogni anno del periodo di riferimento e per ogni zona tariffaria in conformità al disposto dell'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 550/2004;
- una descrizione degli investimenti, compresi quelli necessari per conseguire gli obiettivi prestazionali, specificando la loro pertinenza in relazione al Piano generale ATM europeo, il piano strategico di rete e i progetti comuni di cui all'articolo 15 bis, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004. Tale descrizione deve evidenziare i vantaggi e le sinergie conseguiti a livello di blocco funzionale di spazio aereo;
- gli obiettivi prestazionali per ogni settore essenziale di prestazione, stabiliti con riferimento ad ogni indicatore essenziale di prestazione, per l'intero periodo di riferimento, con valori annuali da utilizzare a fini di monitoraggio e incentivazione;
- la presa in considerazione delle interdipendenze tra settori di prestazione essenziali, tra cui una valutazione dell'impatto sulla sicurezza del piano di prestazione con le eventuali attenuazioni necessarie per mantenere le garanzie in materia di sicurezza;
- una descrizione della dimensione civile-militare del piano che descrive i risultati dell'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo, allo scopo di incrementare la capacità tenendo nel debito conto l'efficienza della missione militare e, se

necessario, i pertinenti indicatori e obiettivi prestazionali compatibili con gli indicatori e gli obiettivi del piano di miglioramento delle prestazioni;

- g) una descrizione e motivazione di come gli obiettivi prestazionali di cui alla lettera d) si concilino e contribuiscano agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e alla prestazione della rete ATM europea;
- h) l'identificazione di ogni fornitore di servizio di navigazione aerea interessato e del suo contributo specifico al conseguimento degli obiettivi, monitorato per motivi di trasparenza al livello più opportuno di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera c), punto ii);
- i) una descrizione dei dispositivi di incentivazione da applicare ai fornitori di servizi di navigazione aerea per promuovere il conseguimento degli obiettivi nel periodo di riferimento;
- j) le misure adottate dalle autorità nazionali di vigilanza per monitorare il conseguimento degli obiettivi prestazionali;
- k) una descrizione del risultato della consultazione delle parti interessate, incluse le questioni sollevate dai partecipanti nonché le iniziative decise.

4. I piani di miglioramento delle prestazioni si basano sul modello che figura all'allegato II e possono, se gli Stati membri decidono in questo senso a norma dell'articolo 9, paragrafo 6, contenere indicatori supplementari con gli obiettivi associati.

5. Il gestore della rete elabora un piano di prestazione della rete contenente obiettivi coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e, mutatis mutandis, i criteri di valutazione definiti nell'allegato IV.

6. Per preparare il piano di prestazioni della rete, il gestore della rete

- a) assicura una consultazione ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione
- b) utilizza il modello di cui all'allegato III.

Articolo 12

Sistemi di incentivazione

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

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

2. Gli incentivi relativi agli obiettivi di efficienza economica sono di natura finanziaria e sono disciplinati da opportune disposizioni di cui agli articoli 13 e 14 del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013. Essi consistono in un dispositivo di ripartizione del rischio a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo.

3. Gli incentivi relativi agli obiettivi di capacità sono di natura finanziaria e sono disciplinati dalle disposizioni dell'articolo 15 del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013. Essi possono essere integrati da incentivi di altra natura, come piani di azione correttivi con scadenze e misure associate, decisi dalle autorità di vigilanza nazionali tenendo conto delle circostanze locali.

4. Gli incentivi relativi agli obiettivi in materia di ambiente possono essere di natura finanziaria e sono disciplinati dalle disposizioni dell'articolo 15 del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013. Essi possono essere integrati da incentivi di altra natura, come piani di azione correttivi con scadenze e misure associate, decisi dalle autorità di vigilanza nazionali tenendo conto delle circostanze locali.

5. Inoltre, gli Stati membri, a livello locale, possono modularne i diritti di navigazione aerea come prevede l'articolo 16 del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013.

CAPO III

ADOZIONE DI PIANI DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

Articolo 13

Adozione iniziale di piani di miglioramento delle prestazioni

Su proposta delle autorità nazionali di vigilanza, gli Stati membri adottano piani di miglioramento delle prestazioni contenenti obiettivi prestazionali vincolanti e li trasmettono alla Commissione al più tardi sei mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento.

Articolo 14

Valutazione e revisione di piani e obiettivi di prestazione

1. La Commissione valuta i piani di miglioramento delle prestazioni, i loro obiettivi e in particolare la loro coerenza con e l'adeguatezza del loro contributo agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, nonché con i criteri stabiliti all'allegato IV, tenendo conto degli sviluppi del contesto che possono essersi verificati tra la data di adozione degli obiettivi a livello dell'Unione e la data di valutazione del piano di miglioramento delle prestazioni. Se vengono fissati obiettivi a livello locale, senza fare riferimento a un obiettivo prestazionale a livello dell'Unione, la valutazione si basa sui criteri stabiliti all'allegato IV.

2. Quando la Commissione constata che un piano di miglioramento delle prestazioni, o parte di esso, e i suoi obiettivi sono coerenti con e contribuiscono in modo adeguato agli obiettivi a livello dell'Unione e sono coerenti con tutti i criteri di cui all'allegato IV, ne informa lo(gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) entro cinque mesi dal ricevimento del piano di miglioramento delle prestazioni.

3. Quando la Commissione constata che un piano di miglioramento delle prestazioni, o parte di esso, e alcuni o tutti i suoi obiettivi non sono coerenti con gli obiettivi a livello dell'Unione e non contribuiscono in modo adeguato a tali obiettivi e/o non

sono coerenti con uno o più criteri stabiliti all'allegato IV, entro cinque mesi dal ricevimento del piano di miglioramento delle prestazioni e in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004, rivolge una raccomandazione allo(gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) affinché adotti un piano di miglioramento delle prestazioni, o parte di esso, e/o obiettivo(i) riveduti. Tale raccomandazione viene effettuata previa consultazione dello(gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) e in essa si precisano quali parti del piano di miglioramento delle prestazioni e/o del(gli) obiettivo(i) sono da rivedere, nonché i motivi alla base della valutazione della Commissione.

4. In questo caso, lo(gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) adotta(no) un piano di miglioramento delle prestazioni riveduto, tenendo conto delle osservazioni della Commissione, assieme alle misure appropriate per conseguire tali obiettivi e li comunica alla Commissione entro quattro mesi dalla notifica della raccomandazione.

Articolo 15

Valutazione di piani e obiettivi di prestazione riveduti e adozione di misure correttive

1. La Commissione valuta ciascun piano di miglioramento delle prestazioni riveduto, o parte di esso, e i suoi obiettivi prestazionali sulla base dei criteri stabiliti all'allegato IV.

2. Quando la Commissione constata che un piano di miglioramento delle prestazioni, o parte di esso, e i suoi obiettivi prestazionali sono coerenti con gli obiettivi a livello dell'Unione e vi contribuiscono in modo adeguato e sono coerenti con tutti i criteri stabiliti all'allegato IV, ne informa lo(gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) entro cinque mesi dal ricevimento del piano di miglioramento delle prestazioni riveduto.

3. Quando la Commissione constata che un piano di miglioramento delle prestazioni riveduto, o parte di esso, e alcuni o tutti i suoi obiettivi prestazionali non sono ancora coerenti con gli obiettivi a livello dell'Unione e non contribuiscono in modo adeguato a tali obiettivi e/o non sono coerenti con uno o più criteri stabiliti all'allegato IV, la Commissione, entro cinque mesi dal ricevimento del piano di miglioramento delle prestazioni riveduto, o di parte di esso, e in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004, decide che lo(gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) devono adottare delle misure correttive.

4. Tale decisione precisa, alla luce dei criteri stabiliti all'allegato IV, quale parte del piano e quale(i) obiettivo(i) devono essere riveduti e le motivazioni alla base della valutazione della Commissione. Essa può stabilire il livello di prestazione atteso per tali obiettivi al fine di consentire allo(gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) di adottare le opportune misure correttive e/o può contenere suggerimenti relativi alle suddette misure correttive.

5. Entro due mesi dalla decisione della Commissione, le misure correttive adottate dallo(gli) Stato(i) membro(i) interessato(i) sono comunicate alla Commissione, assieme agli elementi che ne dimostrano la coerenza con la decisione della Commissione.

Articolo 16

Piani di miglioramento delle prestazioni o misure correttive adottati successivamente all'inizio del periodo di riferimento

I piani di miglioramento delle prestazioni o le misure correttive adottati in un momento successivo all'inizio del periodo di riferimento in conseguenza dell'attuazione delle procedure di cui agli articoli 14 e 15 si applicano retroattivamente dal primo giorno del periodo di riferimento.

Articolo 17

Revisione degli obiettivi

1. In conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004, la Commissione può decidere di rivedere gli obiettivi a livello dell'Unione, e/o può, su richiesta di uno Stato membro, permettere che uno o più obiettivi locali possano essere riveduti:

- a) quando sulla base della propria relazione di cui all'articolo 18, paragrafo 4, dispone di elementi sostanziali che dimostrano che i dati, i presupposti e le motivazioni iniziali su cui si basa la fissazione degli obiettivi iniziali non sono più validi; oppure
- b) in conseguenza dell'applicazione di un dispositivo di allarme di cui all'articolo 19; oppure
- c) a seguito di una decisione della Commissione in conformità all'articolo 10, paragrafo 3, per quanto riguarda l'indicatore essenziale di prestazioni di cui al punto 4.1, lettera b), della parte 1 dell'allegato I.

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

CAPO IV

MONITORAGGIO DEL CONSEGUIMENTO DELLA PRESTAZIONE

Articolo 18

Monitoraggio in atto e presentazione periodica di relazioni

1. Le autorità nazionali di vigilanza e la Commissione monitorano l'attuazione dei piani di miglioramento delle prestazioni. A questo fine nel piano di miglioramento delle prestazioni vengono utilizzati i valori annuali. Se, durante il periodo di riferimento, gli obiettivi non sono conseguiti, lo Stato membro o gli Stati membri interessati devono definire e applicare misure correttive dirette a porre rimedio alla situazione e le comunicano alla Commissione. Quando la Commissione ritiene che le misure correttive in questione non siano sufficienti a porre rimedio alla situazione, entro cinque mesi dal ricevimento delle misure e in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004, ne informa lo Stato membro o gli Stati membri interessati suggerendo delle misure correttive.

2. Quando la Commissione constata un calo significativo e persistente delle prestazioni a livello locale o di blocco funzionale di spazio aereo, che si ripercuote su altri Stati parti del cielo unico europeo e/o l'intero spazio aereo europeo, può

chiedere allo/gli Stato(i) membro(i) interessato(i) di definire, applicare e comunicare alla Commissione misure correttive dirette a conseguire gli obiettivi stabiliti nel loro piano di miglioramento delle prestazioni. Quando la Commissione constata che tali misure non sono sufficienti a porre rimedio alla situazione, entro cinque mesi dal ricevimento delle misure e in conformità alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004, ne informa lo Stato membro o gli Stati membri interessati suggerendo delle misure correttive.

3. La Commissione provvede a monitorare l'attuazione del piano di prestazioni della rete del gestore della rete. A questo fine nel piano di miglioramento delle prestazioni vengono utilizzati i valori annuali. Se durante il periodo di riferimento gli obiettivi non sono conseguiti, la Commissione chiede al gestore della rete di definire, applicare e comunicare alla Commissione misure correttive finalizzate al conseguimento degli obiettivi fissati dal piano di prestazioni della rete. La Commissione informa le autorità nazionali di vigilanza o gli organismi di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b) di tale misure correttive.

4. Entro il 1° giugno di ogni anno e ogniqualvolta gli obiettivi prestazionali rischiano di non essere conseguiti, le autorità nazionali di vigilanza o gli organismi di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), riferiscono alla Commissione in merito al monitoraggio dei piani e obiettivi di prestazione. Le relazioni si basano sulle raccomandazioni che verranno elaborate dalla Commissione prima dell'inizio del periodo di riferimento. Almeno una volta all'anno la Commissione riferisce al comitato per il cielo unico in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali.

Articolo 19

Dispositivi di allarme

1. Quando, a causa di circostanze imprevedibili al momento dell'adozione dei piani di miglioramento delle prestazioni e che sono insormontabili e vanno oltre il controllo degli Stati membri, dei fornitori di servizi di navigazione aerea e del gestore della rete, la(e) soglia(e) di allarme di cui all'articolo 10, paragrafo 4, è/sono raggiunta(e) a livello dell'Unione su un anno di calendario, la Commissione riesamina la situazione in consultazione con gli Stati membri attraverso il comitato per il cielo unico e presenta proposte di azioni adeguate entro quattro mesi. Ciò può includere la revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e di conseguenza anche a livello locale.

2. Quando, a causa di circostanze imprevedibili al momento dell'adozione dei piani di miglioramento delle prestazioni e che sono insormontabili e vanno oltre il controllo degli Stati membri, dei fornitori di servizi di navigazione aerea e del gestore della rete, la(e) soglia(e) di allarme di cui all'articolo 10, paragrafo 4, è/sono raggiunta(e) a livello locale su un anno di calendario, le autorità nazionali di vigilanza interessate riesaminano la situazione in consultazione con la Commissione e presentano proposte di azioni adeguate entro quattro mesi. Ciò può includere la revisione degli obiettivi prestazionali locali.

3. Gli Stati membri possono decidere di adottare delle soglie di allarme diverse da quelle di cui all'articolo 10, paragrafo 4, per tener conto di circostanze e specificità locali. In questo caso, tali soglie sono indicate nel piano di miglioramento delle prestazioni e devono essere coerenti con le soglie adottate a norma dell'articolo 10, paragrafo 4. Le deroghe sono motivate da dettagliate giustificazioni. Quando tali soglie sono attivate, si applica la procedura di cui al paragrafo 1.

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

Articolo 20

Facilitazione del controllo di conformità

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea e il gestore della rete agevolano le ispezioni e le inchieste, incluse le visite in loco, effettuate dalla Commissione e dall'autorità nazionale di vigilanza interessata, oppure da un ente qualificato che agisce per conto di un'autorità nazionale di vigilanza, o, se del caso, dall'AESA. Fatti salvi i poteri di sorveglianza conferiti alle autorità nazionali di vigilanza e all'AESA, i soggetti autorizzati possono:

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

2. Le ispezioni e inchieste di cui al paragrafo 1 sono effettuate conformemente alle procedure in vigore nello Stato membro in cui devono svolgersi.

3. Le autorità di vigilanza nazionali monitorano l'attuazione del presente regolamento nel settore di prestazione concernente la sicurezza in conformità alle procedure per la sorveglianza in materia di sicurezza stabilite dal regolamento (UE) n. 1034/2011 della Commissione ⁽¹⁾.

4. Nell'ambito delle ispezioni di standardizzazione, l'AESA monitora l'attuazione del presente regolamento da parte degli Stati membri nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza in conformità ai metodi di lavoro di cui all'articolo 24, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 216/2008 ⁽²⁾.

CAPO V

RACCOLTA, CONVALIDA, ESAME, VALUTAZIONE E DIFFUSIONE DI INFORMAZIONI RELATIVE ALLE PRESTAZIONI DI NAVIGAZIONE AEREA PER IL CIELO UNICO EUROPEO

Articolo 21

Raccolta e convalida di dati per la valutazione delle prestazioni

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

⁽¹⁾ GU L 271 del 18.10.2011, pag. 15.

⁽²⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

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

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

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

5. Ai fini del presente regolamento, i dati di cui al paragrafo 1 che sono già stati trasmessi a Eurocontrol si considerano trasmessi alla Commissione. Quando tali dati non sono già stati trasmessi ad Eurocontrol, la Commissione ed Eurocontrol adottano le disposizioni necessarie per garantire che i dati siano messi a disposizione della Commissione in conformità ai requisiti di cui al paragrafo 3.

6. Qualora vengano individuati nuovi requisiti significativi in materia di dati o si prevedano dati di livello qualitativo insufficiente, la Commissione può svolgere degli studi pilota che dovranno essere completati, su base volontaria, dagli Stati membri o dalle parti interessate prima che, con emendamenti al presente regolamento, vengano introdotti nuovi requisiti in materia di dati. Tali studi pilota sono realizzati per valutare la fattibilità della raccolta dei dati pertinenti, per garantire un equilibrio tra i vantaggi della disponibilità dei dati rispetto ai costi di raccolta e l'onere per i rispondenti.

Articolo 22

Diffusione delle informazioni

1. La Commissione diffonde le informazioni ai fini degli obiettivi di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004 in conformità al regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, e all'articolo 18 del regolamento (CE) n. 550/2004.

2. Le informazioni di cui all'articolo 3, paragrafo 3, lettera a), sono messe a disposizione del pubblico in particolare per via informatica. A tal fine, la Commissione adotta una decisione

sulla politica per il trattamento, la tutela, la riservatezza e la diffusione dei dati raccolti per il calcolo delle prestazioni in applicazione dell'articolo 21, e i relativi diritti di proprietà intellettuale.

3. Le relazioni della Commissione di cui all'articolo 18, paragrafo 4, sono messe a disposizione del pubblico e un riferimento a tali relazioni deve essere pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La Commissione può decidere di trasmettere periodicamente alle parti interessate altre informazioni generali, in particolare per via informatica.

4. Gli obiettivi a livello dell'Unione di cui all'articolo 10 e un riferimento ai piani di miglioramento delle prestazioni adottati, di cui al capo III, sono messi a disposizione del pubblico e vengono pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

5. Ai fornitori di dati ai quali si riferiscono direttamente informazioni e attività viene consentito l'accesso individuale ad informazioni specifiche come dati e statistiche convalidati.

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 23

Deroghe

Se, in conformità alle procedure di cui all'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013, si è stabilito che alcuni o tutti i servizi di navigazione aerea presso i terminali e/o servizi CNS, MET e AIS di uno Stato membro sono soggetti a condizioni di mercato, e lo Stato membro ai sensi di tale regolamento ha deciso di non calcolare determinati costi per tali servizi, di non calcolare e fissare le tariffe per i servizi di terminale, e non applicare incentivi finanziari a tali servizi, gli obiettivi di costo-efficienza non si applicano a tali servizi.

Articolo 24

Ricorso

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

Articolo 25

Valutazione del sistema

Entro la fine di ogni periodo di riferimento, la Commissione esamina il sistema di prestazioni e, in particolare, ne analizza l'impatto, l'efficacia e il campo di applicazione, tenendo nel debito conto il lavoro svolto dall'ICAO in questo campo.

Articolo 26

Modifiche del regolamento (UE) n. 677/2011

Il regolamento (UE) n. 677/2011 è così modificato:

1) il considerando 28 è soppresso;

⁽¹⁾ GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

2) all'articolo 5, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Per dare un orientamento alle sue prospettive di lungo termine il gestore della rete sviluppa, gestisce e attua un piano strategico della rete corrispondente al periodo di riferimento di cui all'articolo 8 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione (*).

(*) GU L 128 del 9.5.2013, pag. 1.»;

3) all'articolo 5, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Il piano strategico della rete è aggiornato periodicamente, almeno dodici mesi prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento.»;

«ALLEGATO IV

MODELLO DEL PIANO STRATEGICO DELLA RETE

Il piano strategico della rete si basa sulla seguente struttura:

1. INTRODUZIONE

1.1. Campo di applicazione del piano strategico della rete (geografico e temporale).

1.2. Preparazione del piano e procedura di convalida.

2. CONTESTO GENERALE E REQUISITI

2.1. Descrizione della situazione attuale e prevista della rete includendo ERND, ATFM, aeroporti e risorse limitate.

2.2. Sfide e opportunità legate alla tempistica del piano (includendo previsioni sulla domanda di traffico e sviluppi a livello internazionale).

2.3. Obiettivi prestazionali e requisiti industriali espressi dai diversi soggetti interessati e obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

3. VISIONE STRATEGICA

3.1. Descrizione della strategia di sviluppo ed evoluzione della rete per il conseguimento degli obiettivi prestazionali e dei requisiti industriali.

3.2. Conformità al sistema di prestazioni.

3.3. Conformità al piano generale ATM europeo.

4. OBIETTIVI STRATEGICI

4.1. Descrizione degli obiettivi strategici della rete:

a) comprende gli aspetti legati alla cooperazione dei soggetti operativi che partecipano in funzione dei rispettivi ruoli e responsabilità,

b) indica il modo in cui gli obiettivi strategici soddisfano i requisiti,

c) individua le modalità di misurazione dei progressi compiuti verso il conseguimento di tali obiettivi,

d) indica il modo in cui gli obiettivi strategici impatteranno sul settore e gli altri ambiti interessati.

5. PIANIFICAZIONE STRATEGICA

5.1. Descrizione della programmazione a breve/medio termine:

a) priorità per ciascuno degli obiettivi strategici,

4) all'articolo 20, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Il gestore della rete trasmette alla Commissione e all'Agenzia una relazione annuale sulle misure adottate per lo svolgimento dei suoi compiti. La relazione è incentrata sulle singole funzioni di rete e sulla situazione complessiva della rete ed è strettamente legata al contenuto del piano strategico della rete, del piano operativo della rete e del piano di prestazioni della rete, di cui all'articolo 6, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione. La Commissione provvede a informare il comitato per il cielo unico.»;

5) l'allegato IV è sostituito dal seguente:

- b) attuazione di ciascuno degli obiettivi strategici in termini di utilizzo richiesto di tecnologia, impatto su architettura, aspetti umani, costi previsti, benefici, nonché attività di governance necessaria, risorse e regolamentazione,
- c) partecipazione richiesta dei soggetti operativi interessati a ciascun elemento del piano, con la descrizione dei rispettivi ruoli e responsabilità,
- d) livello concordato di coinvolgimento del gestore della rete per sostenere l'attuazione di ciascun elemento del piano per ogni singola funzione.

5.2. Descrizione della programmazione a lungo termine:

- a) intento di conseguire ciascuno degli obiettivi strategici in termini di tecnologia richiesta e aspetti corrispondenti di ricerca e sviluppo, impatto sull'architettura, aspetti umani, questioni industriali, livello di governance richiesto, regolamentazione richiesta, nonché aspetti di sicurezza correlati e giustificazione economica di tali investimenti,
- b) partecipazione richiesta dei soggetti operativi interessati a ciascun elemento del piano, con la descrizione dei rispettivi ruoli e responsabilità.

6. VALUTAZIONE DEI RISCHI

6.1. Descrizione dei rischi associati all'attuazione del piano.

6.2. Descrizione della procedura di monitoraggio (comprese le possibili deviazioni dagli obiettivi iniziali).

7. RACCOMANDAZIONI

7.1. Individuazione delle azioni da intraprendere da parte dell'Unione e degli Stati membri per sostenere l'attuazione del piano.»

Articolo 27

Entrata in vigore

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. Il presente regolamento si applica a partire dal secondo periodo di riferimento di cui all'articolo 8, e nel corso di tale periodo. Per quanto riguarda l'applicazione del sistema di prestazioni, al fine di consentire l'adozione di obiettivi a livello dell'Unione in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 2, prima che inizi il secondo periodo di riferimento e l'elaborazione e adozione di piani di miglioramento delle prestazioni in conformità alle disposizioni del presente regolamento, l'articolo 1, paragrafi 3 e 4, l'articolo 3, paragrafo 3, lettera i), l'articolo 3,

paragrafo 3, lettera n), l'articolo 5, l'articolo 6, l'articolo 9, paragrafi 3 e 4), l'articolo 26, il capo II, il capo III, nonché gli allegati I, II, III, IV e V si applicano a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 28

Abrogazione

Il regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, l'articolo 26 del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) n. 1216/2011 della Commissione sono abrogati con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2015, fatto salvo l'obbligo degli Stati membri di attuare il sistema di prestazioni durante il primo periodo di riferimento definito all'articolo 8.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 maggio 2013

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

INDICATORI ESSENZIALI DI PRESTAZIONE (IEP) E INDICATORI DI PRESTAZIONE (IP)

PARTE 1

Fissazione di obiettivi e monitoraggio delle prestazioni a livello dell'Unione

1. SICUREZZA

1.1. Indicatori essenziali di prestazione

- a) Il livello minimo di efficienza della gestione di sicurezza definito alla parte 2, punto 1.1, lettera a).
- b) La percentuale di applicazione della classificazione del livello di gravità basata sulla metodologia dello strumento di analisi dei rischi (RAT) nel rendere conto di almeno tre categorie di eventi: mancato rispetto dei minimi di separazione, invasioni di pista e eventi specifici connessi all'ATM in tutte le unità di servizi di traffico aereo definite alla parte 2, punto 1.1, lettera b).

2. CONDIZIONI AMBIENTALI

2.1. Indicatori essenziali di prestazione

- a) L'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva, definita come segue:
 - i) l'indicatore è il confronto tra la lunghezza della parte «di rotta» della traiettoria effettiva stabilita a partire dai dati di sorveglianza e la parte corrispondente della distanza ortodromica, sommando tutti i voli IFR effettuati all'interno o che attraversano lo spazio aereo europeo;
 - ii) «di rotta» si riferisce alla distanza percorsa al di fuori di un cerchio di 40NM intorno agli aeroporti;
 - iii) quando un volo inizia o termina in un punto al di fuori dello spazio aereo europeo, si prende in considerazione solo la parte del volo effettuata all'interno dello spazio aereo europeo.
- b) L'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria dell'ultimo piano di volo depositato, definita come segue:
 - i) la differenza tra la lunghezza della parte di rotta della traiettoria contenuta nell'ultimo piano di volo depositato e la parte corrispondente della distanza ortodromica, sommando tutti i voli IFR effettuati all'interno o che attraversano lo spazio aereo europeo;
 - ii) «di rotta» si riferisce alla distanza percorsa al di fuori di un cerchio di 40NM intorno agli aeroporti;
 - iii) quando un volo inizia o termina in un punto al di fuori dello spazio aereo europeo, si prende in considerazione solo la parte del volo effettuata all'interno dello spazio aereo europeo.

2.2. Indicatori di prestazione

- a) L'efficacia delle procedure di prenotazione per l'uso flessibile dello spazio aereo (FUA), definita come segue:
 - i) l'indicatore è il rapporto tra il tempo nel quale lo spazio aereo è stato «riservato» o «segregato» dal traffico aereo generale e il tempo durante il quale è stato effettivamente utilizzato per l'attività che richiede tale segregazione o riserva,
 - ii) l'indicatore è calcolato separatamente per le assegnazioni di spazio aereo su base pretattica e tattica, includendo tutte le assegnazioni notificate al gestore della rete.
- b) Il tasso di pianificazione delle rotte condizionali (CDR) definito come il rapporto tra aeromobili che depositano piani di volo via delle CDR e il numero di aeromobili che avrebbero potuto programmarle.
- c) L'uso effettivo di CDR definito come il rapporto tra gli aeromobili che utilizzano CDR e il numero di aeromobili che avrebbero potuto programmarle.

3. CAPACITÀ

3.1. Indicatore essenziale di prestazione

La media dei minuti di ritardo ATFM di rotta per volo attribuibile ai servizi di navigazione aerea, definita come segue:

- i) il ritardo ATFM di rotta è il ritardo calcolato dall'unità centrale di ATFM secondo la definizione del regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo⁽¹⁾ ed espresso come la differenza tra l'orario stimato di decollo richiesto dall'operatore dell'aeromobile nell'ultimo piano di volo presentato e l'orario di decollo calcolato e assegnato dall'unità centrale di ATFM;

⁽¹⁾ GU L 80 del 26.3.2010, pag. 10.

ii) l'indicatore comprende tutti i voli IFR all'interno dello spazio aereo europeo e tutte le cause di ritardo ATFM, ad esclusione di eventi eccezionali;

iii) l'indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.

3.2. Indicatore di prestazione

La media dei minuti di ritardo ATFM all'arrivo per volo attribuibile a servizi di navigazione aerea presso terminali e aeroporti e provocata da restrizioni all'atterraggio nell'aeroporto di destinazione, definita come segue:

i) l'indicatore è il ritardo ATFM medio generato all'arrivo per volo IFR in arrivo;

ii) l'indicatore comprende tutti i voli IFR che atterrano nell'aeroporto di destinazione e riguarda tutte le cause di ritardo ATFM, ad esclusione di eventi eccezionali;

iii) l'indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.

4. EFFICIENZA ECONOMICA RISPETTO AI COSTI

4.1. Indicatori essenziali di prestazione

a) Il costo unitario determinato medio a livello dell'Unione (DUC) per servizi di navigazione aerea di rotta, definito come segue:

i) l'indicatore è il rapporto tra i costi determinati di rotta e il traffico previsto di rotta, espresso in unità di servizi di rotta, previsto per il periodo in questione a livello dell'Unione, contenuto nelle ipotesi adottate dalla Commissione per stabilire gli obiettivi a livello dell'Unione in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 5;

ii) l'indicatore è espresso in euro e in termini reali;

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

b) Il costo unitario determinato medio a livello dell'Unione (DUC) per servizi di navigazione aerea presso i terminali, definito come segue:

i) l'indicatore è il risultato del rapporto tra i costi determinati e il traffico previsto, espresso in unità di servizi presso i terminali, contenuto nelle ipotesi adottate dalla Commissione per stabilire gli obiettivi a livello dell'Unione in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 5;

ii) l'indicatore è espresso in euro e in termini reali;

iii) l'indicatore è fornito per ogni anno del periodo di riferimento;

iv) l'indicatore si applica a partire dall'inizio del terzo anno del secondo periodo di riferimento, fatta salva la decisione di cui all'articolo 10, paragrafo 3.

4.2. Indicatore di prestazione

I costi di Eurocontrol e in particolare la loro evoluzione rispetto all'evoluzione degli IEP (KPI) di cui al punto 4.1, lettera a). A tal fine, gli Stati membri assicurano che Eurocontrol comunichi alla Commissione il proprio bilancio adottato e il bilancio effettivo assieme alla base di costo durante il periodo di riferimento, nonché l'evoluzione del costo unitario derivante dal rapporto tra la base di costo adottata e l'evoluzione del traffico previsto, con una ripartizione che mostri l'evoluzione dei vari elementi che la compongono e che identifichi separatamente le varie attività di fornitura di servizi.

PARTE 2

Fissazione di obiettivi locali e controllo delle prestazioni a livello locale

1. SICUREZZA

1.1. Indicatori essenziali di prestazione

a) L'efficacia della gestione della sicurezza, per quanto riguarda gli Stati membri, le loro autorità nazionali di vigilanza e i fornitori di servizi di navigazione aerea, abilitati a fornire servizi di traffico aereo o servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza. La misura del presente IEP è data dal livello di attuazione dei seguenti obiettivi di gestione:

i) politica e obiettivi di sicurezza;

ii) gestione dei rischi per la sicurezza;

iii) garanzia di sicurezza;

iv) promozione della sicurezza;

- v) cultura della sicurezza.
- b) L'applicazione della classificazione del livello di gravità basata sulla metodologia dello strumento di analisi dei rischi (RAT) nel rendere conto, come minimo, di violazioni dei minimi di separazione, invasioni di pista e eventi specifici connessi all'ATM in tutte le unità di servizi di traffico aereo. Quando comunicano i suddetti eventi gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea utilizzano le seguenti categorie di gravità:
- i) Inconveniente grave
 - ii) inconveniente importante
 - iii) inconveniente significativo
 - iv) nessun effetto sulla sicurezza
 - v) imprecisato; ad esempio, le informazioni disponibili sono insufficienti, oppure non è stato possibile determinare la gravità a causa di prove non conclusive o contraddittorie.
- Vi è l'obbligo di riferire sull'applicazione della metodologia per ciascun singolo evento.
- c) La comunicazione da parte degli Stati membri e dei rispettivi fornitori di servizi di navigazione aerea, del livello di presenza e del livello corrispondente di assenza di cultura corretta.

Ai fini dei suddetti indicatori, per locale si intende a livello di blocco funzionale di spazio aereo con l'indicazione, a fini di controllo, del contributo a livello nazionale.

1.2. Indicatori di prestazione

- a) L'applicazione, da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea di sistemi di registrazione automatica dei dati relativi alla sicurezza, se disponibili, che comprende, come minimo il monitoraggio delle violazioni dei minimi di separazione e delle invasioni di pista.
- b) La comunicazione da parte degli Stati membri e dei fornitori di servizi di navigazione aerea sul livello di segnalazione di eventi, su base annuale, finalizzata a misurare il livello di comunicazione e affrontare la questione del miglioramento della cultura delle comunicazioni.
- c) Il numero, come minimo, delle violazioni dei minimi di separazione, delle invasioni di pista, delle violazioni dello spazio aereo e di eventi specifici connessi all'ATM in tutte le unità di servizi di traffico aereo.

Ai fini dei suddetti indicatori, per locale si intende a livello di blocco funzionale di spazio aereo con l'indicazione, a fini di controllo, del contributo a livello nazionale.

2. CONDIZIONI AMBIENTALI

2.1. Indicatore essenziale di prestazione

L'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva, definito come segue:

- i) l'indicatore è il confronto tra la lunghezza della parte di rotta della traiettoria effettiva ottenuta a partire dai dati di sorveglianza e la distanza percorsa, sommando tutti i voli IFR effettuati all'interno o che attraversano lo spazio aereo europeo;
- ii) «di rotta» si riferisce alla distanza percorsa al di fuori di un cerchio di 40NM intorno agli aeroporti;
- iii) quando un volo inizia o termina in un punto al di fuori dello spazio aereo locale, si prende in considerazione solo la parte del volo effettuata all'interno dello spazio aereo locale;
- iv) «distanza percorsa» è una funzione della posizione dei punti di entrata e di uscita del volo nello spazio aereo locale. La distanza percorsa rappresenta il contributo di tali punti alla distanza utilizzata nell'indicatore a livello dell'Unione. La somma di queste distanze sopra tutti gli spazi aerei locali attraversati è uguale alla distanza utilizzata nell'indicatore a livello dell'Unione.

Ai fini del presente indicatore, per locale si intende a livello di blocco funzionale di spazio aereo.

2.2. Indicatori di prestazione

- a) Il tempo supplementare trascorso nella fase di rullaggio alla partenza, definito come segue:
- i) l'indicatore è la differenza tra il tempo effettivo di rullaggio alla partenza e il tempo in assenza di vincoli basato sui tempi di rullaggio alla partenza in periodi di traffico limitato;
 - ii) l'indicatore è espresso in minuti per partenza per l'intero anno civile.
- b) Il tempo supplementare trascorso nello spazio aereo terminale, definito come segue:
- i) l'indicatore è la differenza tra il tempo di transito in area ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area) e il tempo in assenza di vincoli, basato sui tempi di transito in area ASMA in periodi di traffico limitato;
 - ii) l'indicatore è espresso in minuti per arrivo per l'intero anno civile;
 - iii) l'area ASMA è definita come un cilindro virtuale con un raggio di 40NM attorno all'aeroporto d'arrivo.

c) Gli indicatori sono definiti nella parte 1, punto 2.2.

Ai fini degli indicatori a) e b), per locale si intende a livello nazionale con una disaggregazione a livello di aeroporto. Ai fini dell'indicatore c), per locale si intende a livello nazionale.

3. CAPACITÀ

3.1. Indicatori essenziali di prestazione

a) La media dei minuti di ritardo ATFM di rotta per volo, definito come segue:

i) il ritardo ATFM di rotta è il ritardo calcolato dall'unità centrale di ATFM secondo la definizione del regolamento (UE) n. 255/2010 della Commissione recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo ed espresso come la differenza tra l'orario stimato di decollo richiesto dall'operatore dell'aeromobile nell'ultimo piano di volo presentato e l'orario di decollo calcolato e assegnato dall'unità centrale di ATFM;

ii) l'indicatore comprende tutti i voli IFR che attraversano lo spazio aereo locale e tutte le cause di ritardo ATFM, ad esclusione di eventi eccezionali;

iii) l'indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.

Ai fini del presente indicatore, per locale si intende a livello di blocco funzionale di spazio aereo con una ripartizione monitorata per motivi di trasparenza al livello più opportuno.

b) La media dei minuti di ritardo ATFM all'arrivo per volo attribuibile a servizi di navigazione aerea presso terminali e aeroporti e provocata da restrizioni all'atterraggio nell'aeroporto di destinazione, definito come segue:

i) l'indicatore è il ritardo ATFM medio generato all'arrivo per volo IFR in arrivo;

ii) l'indicatore comprende tutti i voli IFR che atterrano nell'aeroporto di destinazione e tutte le cause di ritardo ATFM, ad esclusione di eventi eccezionali;

iii) l'indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.

Ai fini del presente indicatore, per locale si intende a livello nazionale con una disaggregazione a livello di aeroporto a scopo di monitoraggio.

3.2. Indicatori di prestazione

a) Il rispetto delle bande orarie ATFM come previsto dall'articolo 11 del regolamento (CE) n. 255/2010.

b) La media dei minuti di ritardo prima della partenza per volo, per motivi di controllo del traffico aereo, causato da restrizioni al decollo nell'aeroporto di partenza, definito come segue:

i) l'indicatore è il ritardo medio per controllo del traffico aereo prima della partenza per volo IFR in partenza;

ii) l'indicatore riguarda tutti i voli IFR che decollano dall'aeroporto di partenza e i ritardi nell'avviamento a causa di vincoli dovuti al controllo del traffico aereo quando l'aeromobile è pronto a lasciare la porta di imbarco;

iii) l'indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.

Ai fini del presente indicatore, per locale si intende a livello nazionale con una disaggregazione a livello di aeroporto a scopo di monitoraggio.

4. EFFICIENZA ECONOMICA

4.1. Indicatori essenziali di prestazione

a) Il costo unitario determinato (DUC) per servizi di navigazione aerea di rotta, definito come segue:

i) l'indicatore è il rapporto tra i costi determinati di rotta e il traffico previsto nella zona tariffaria, espresso in unità di servizio di rotta, atteso per il periodo a livello locale, che figura nei piani di miglioramento delle prestazioni in conformità all'articolo 11, paragrafo 3, lettere a) e b);

ii) l'indicatore è espresso in divisa nazionale e in termini reali;

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

b) Il(l) costo(i) unitario(i) determinato(i) (DUC) per servizi di navigazione aerea presso i terminali, definito come segue:

i) l'indicatore è il risultato del rapporto tra i costi determinati e il traffico previsto, espresso in unità di servizio presso i terminali, che figura nei piani di miglioramento delle prestazioni in conformità all'articolo 11, paragrafo 3, lettere a) e b);

- ii) l'indicatore è espresso in divisa nazionale e in termini reali;
 - iii) l'indicatore è fornito per ogni anno del periodo di riferimento;
- ai fini di questi due indicatori, per locale si intende a livello di zona tariffaria.
-

ALLEGATO II

MODELLO PER I PIANI DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

I piani di miglioramento delle prestazioni si basano sulla seguente struttura:

1. INTRODUZIONE

- 1.1. Descrizione della situazione (campo di applicazione del piano, elenco di fornitori di servizi di navigazione aerea interessati ecc.).
- 1.2. Descrizione dello scenario macroeconomico per il periodo di riferimento che comprende ipotesi globali (previsioni di traffico ecc.).
- 1.3. Descrizione dell'esito della consultazione delle parti interessate diretta a preparare il piano di miglioramento delle prestazioni e i compromessi adottati nonché i punti di disaccordo e i motivi del disaccordo.
- 1.4. Descrizione delle misure adottate dai fornitori di servizi di navigazione aerea per attuare il piano strategico della rete a livello di blocco funzionale di spazio aereo e altri principi guida per la gestione del blocco funzionale di spazio aereo in una prospettiva di lungo termine.
- 1.5. Elenco degli aeroporti sottoposti al sistema di prestazioni in applicazione dell'articolo 1 del regolamento, con il rispettivo numero medio di movimenti di traffico aereo IFR.
- 1.6. Elenco degli aeroporti esentati ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 unitamente al rispettivo numero medio di movimenti di traffico aereo IFR.

2. INVESTIMENTI

- 2.1. Descrizione e giustificazione di costo, natura e contributo ai fini del conseguimento degli obiettivi prestazionali di investimenti in nuovi sistemi ATM e revisioni importanti di sistemi ATM esistenti, compresa la loro pertinenza e coerenza con il piano generale ATM europeo, i progetti comuni di cui all'articolo 15 *bis* del regolamento (CE) n. 550/2004 e, se del caso, il piano strategico della rete.
- 2.2. La descrizione e la giustificazione di cui al punto 2.1 devono, in particolare,
 - i) commisurare l'importo degli investimenti, per i quali figurano descrizione e giustificazione in conformità al punto 2.1, all'importo totale degli investimenti;
 - ii) distinguere tra investimenti in nuovi sistemi, revisione di sistemi esistenti e gli investimenti di sostituzione;
 - iii) far riferimento, per ciascun investimento nei nuovi sistemi ATM e nella approfondita revisione degli attuali sistemi ATM rispetto al piano generale ATM europeo, ai progetti comuni di cui all'articolo 15 *bis* del regolamento (CE) n. 550/2004 e, se del caso, al piano strategico della rete;
 - iv) specificare le sinergie realizzate a livello di blocco funzionale di spazio aereo o, se del caso, con altri Stati membri o blocchi funzionali di spazio aereo, in particolare in termini di infrastrutture comuni e procedure comuni di appalti pubblici;
 - v) specificare i vantaggi attesi da tali investimenti in termini di prestazioni in tutti i quattro settori essenziali di prestazione, ripartendoli tra le fasi del volo di rotta e presso i terminali/aeroporto, e la data a partire dalla quale sono attesi benefici;
 - vi) fornire informazioni sul processo decisionale su cui si basa l'investimento, come l'esistenza di una analisi documentata costi-benefici, lo svolgimento di una consultazione degli utenti, il relativo esito e le eventuali opinioni divergenti espresse.

3. OBIETTIVI PRESTAZIONALI A LIVELLO LOCALE

- 3.1. Obiettivi prestazionali per ogni settore essenziale di prestazione, stabiliti con riferimento ad ogni indicatore essenziale di prestazione come indicato nell'allegato I, parte 2, per l'intero periodo di riferimento, con valori annuali da utilizzare a fini di monitoraggio e incentivazione.
 - a) Sicurezza
 - i) livello di efficienza della gestione della sicurezza: obiettivi locali per ogni anno del periodo di riferimento;
 - ii) applicazione della classificazione del livello di gravità basata sulla metodologia dello strumento di analisi dei rischi (RAT): obiettivi locali per ogni anno del periodo di riferimento (percentuale);
 - iii) cultura corretta: obiettivi locali per l'ultimo anno del periodo di riferimento.

- b) Condizioni ambientali
- i) descrizione della procedura per migliorare la concezione delle rotte;
 - ii) efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva.
- c) Capacità
- i) minuti di ritardo ATFM medio di rotta per volo;
 - ii) minuti di ritardo medio ATFM all'arrivo presso il terminale per volo;
 - iii) il piano di capacità elaborato dal(i) fornitore(i) di servizi di navigazione aerea.
- d) Efficienza economica
- i) costi determinati per servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali in conformità alle disposizioni dell'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 550/2004 e in applicazione delle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 per ogni anno del periodo di riferimento;
 - ii) previsioni di unità di servizio di rotta e presso i terminali per ogni anno del periodo di riferimento;
 - iii) di conseguenza, i costi determinati unitari per il periodo di riferimento;
 - iv) descrizione e giustificazione del ROE (rendimento su capitale) dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati, nonché del rapporto di leva finanziaria e del livello/composizione della base di attività utilizzato per calcolare il costo del capitale compreso nei costi determinati;
 - v) descrizione e spiegazione dei riporti dagli esercizi precedenti il periodo di riferimento;
 - vi) descrizione delle ipotesi economiche, tra cui:
 - ipotesi di inflazione utilizzata nel piano rispetto ad una fonte internazionale come l'indice dei prezzi al consumo (IPC) del FMI (Fondo monetario internazionale) per le previsioni e l'indice armonizzato dei prezzi al consumo di Eurostat per le cifre effettive. Giustificazione di un eventuale scostamento da tali fonti,
 - ipotesi sottese al calcolo degli oneri pensionistici compresi nei costi determinati, inclusa una descrizione dei pertinenti regolamenti nazionali in materia pensionistica e di contabilizzazione delle pensioni in vigore e sui quali tali ipotesi sono basate, nonché informazioni su previsioni di eventuali modifiche di tali regolamenti,
 - ipotesi sui tassi d'interesse per prestiti volti a finanziare la fornitura di servizi di navigazione aerea, comprese le informazioni pertinenti su prestiti (importi, durata ecc.) e spiegazione dell'interesse medio (ponderato) sul debito utilizzato per calcolare il costo del capitale prima dell'imposta e il costo del capitale compreso nei costi determinati,
 - aggiustamenti che vanno oltre le disposizioni dei principi contabili internazionali;
 - vii) se del caso, descrizione in relazione al periodo di riferimento precedente di eventi pertinenti e circostanze di cui all'articolo 14, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 sulla base dei criteri di cui all'articolo 14, paragrafo 2, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013, inclusa una valutazione del livello, la composizione e la giustificazione dei costi esentati dall'applicazione dell'articolo 14, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013;
 - viii) se del caso, una descrizione di una eventuale significativa ristrutturazione prevista durante il periodo di riferimento includendo il livello dei costi di ristrutturazione e una giustificazione di tali costi in relazione ai benefici netti per gli utenti dello spazio aereo nel tempo;
 - ix) se del caso, costi di ristrutturazione approvati dai precedenti periodi di riferimento da recuperare.
- 3.2. Descrizione e spiegazione della coerenza degli obiettivi prestazionali con gli obiettivi prestazionali pertinenti a livello di Unione. Quando non esiste un obiettivo prestazionale dell'Unione, descrizione e spiegazione degli obiettivi nel piano e della misura in cui contribuiscono al miglioramento del funzionamento della rete ATM europea.
- 3.3. Descrizione e spiegazione delle interdipendenze e dei compromessi tra settori di prestazione essenziali, comprese le ipotesi utilizzate per valutare tali compromessi.
- 3.4. Contributo di ciascun fornitore di servizio di navigazione aerea interessato al conseguimento degli obiettivi prestazionali stabiliti per il blocco funzionale di spazio aereo a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera c), punto ii).

4. SISTEMI DI INCENTIVAZIONE

4.1. Descrizione e spiegazione di sistemi di incentivazione da applicare ai fornitori di servizi di navigazione aerea.

5. DIMENSIONE MILITARE DEL PIANO

Descrizione della dimensione civile-militare del piano che definisce l'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo, allo scopo di aumentare la capacità tenendo nel debito conto l'efficienza della missione militare e, se necessario, i pertinenti indicatori e obiettivi prestazionali compatibili con gli indicatori e gli obiettivi del piano di miglioramento delle prestazioni.

6. ANALISI DEGLI ELEMENTI DI SENSIBILITÀ E CONFRONTO CON IL PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI PRECEDENTE

6.1. Sensibilità alle ipotesi esterne.

6.2. Confronto con il piano di miglioramento delle prestazioni precedente.

7. ATTUAZIONE DEL PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

Descrizione delle misure poste in essere dalle autorità nazionali di vigilanza per il conseguimento degli obiettivi prestazionali, come:

- i) dispositivi di monitoraggio per garantire che vengano attuati i programmi di sicurezza e i piani aziendali relativi ai servizi di navigazione aerea,
 - ii) misure per monitorare e riferire in merito all'attuazione dei piani di miglioramento delle prestazioni tra cui come affrontare una situazione se gli obiettivi non sono conseguiti durante il periodo di riferimento.
-

ALLEGATO III

MODELLO PER PIANO DI PRESTAZIONI DELLA RETE

I piani di miglioramento delle prestazioni per il gestore della rete si basano sulla seguente struttura:

1. INTRODUZIONE

- 1.1. Descrizione della situazione (campo di applicazione del piano, funzioni interessate ecc.).
- 1.2. Descrizione dello scenario macroeconomico per il periodo di riferimento che comprende ipotesi globali (previsioni di traffico ecc.).
- 1.3. Descrizione della coerenza con il piano strategico della rete
- 1.4. Descrizione del risultato della consultazione delle parti interessate nella preparazione del piano di miglioramento delle prestazioni (principali questioni sollevate dai partecipanti e se possibile compromessi adottati).

2. OBIETTIVI PRESTAZIONALI

- 2.1. Descrizione degli indicatori essenziali di prestazione per ogni settore essenziale di prestazione
- 2.2. Gli obiettivi prestazionali per ogni settore essenziale di prestazione, stabiliti con riferimento ad ogni indicatore essenziale di prestazione, per l'intero periodo di riferimento, con valori annuali da utilizzare a fini di monitoraggio e incentivazione.
- 2.3. Descrizione e spiegazione del contributo e dell'impatto degli obiettivi prestazionali sugli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.
- 2.4. Descrizione del contributo e dell'impatto degli obiettivi prestazionali su blocchi funzionali di spazio aereo

3. CONTRIBUTO DI CIASCUNA FUNZIONE

- 3.1. Obiettivi prestazionali individuali per ciascuna funzione (ATFM, ERND, codici dei transponder SSR, frequenze).

4. DIMENSIONE MILITARE

- 4.1. Descrizione della dimensione civile-militare del piano che spiega l'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo, allo scopo di aumentare la capacità tenendo nel debito conto l'efficienza dell'attività militare e, se necessario, i pertinenti indicatori e obiettivi prestazionali compatibili con gli indicatori e gli obiettivi del piano di prestazioni.

5. ANALISI DEGLI ELEMENTI DI SENSIBILITÀ E CONFRONTO CON IL PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI PRECEDENTE

- 5.1. Sensibilità alle ipotesi esterne.
- 5.2. Confronto con il piano di miglioramento delle prestazioni precedente.

6. ATTUAZIONE DEL PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

- 6.1. Descrizione delle misure poste in essere per il conseguimento degli obiettivi prestazionali, come:
 - dispositivi di monitoraggio per garantire che vengano attuati i programmi di sicurezza e i piani industriali,
 - misure per monitorare e riferire in merito all'attuazione dei piani di miglioramento delle prestazioni tra cui come affrontare una situazione se gli obiettivi non sono conseguiti durante il periodo di riferimento.

ALLEGATO IV

PRINCIPI PER LA VALUTAZIONE DI PIANI E OBIETTIVI DI PRESTAZIONE

La Commissione utilizza i seguenti criteri di valutazione.

1. CRITERI GENERALI

- a) Conformità ai requisiti connessi alla preparazione e all'adozione del piano di miglioramento delle prestazioni e in particolare valutazione delle giustificazioni fornite nel piano di miglioramento delle prestazioni;
- b) analisi fattuale che tiene conto della situazione complessiva di ogni singolo Stato membro inclusi gli sviluppi economici e le previsioni sul traffico più recenti;
- c) livello di prestazioni all'inizio del periodo di riferimento e conseguente margine di ulteriore miglioramento;
- d) livello di prestazioni conseguito nel periodo di riferimento precedente;
- e) pertinenza di investimenti e spese in conto capitale per quanto riguarda il piano generale ATM europeo, i progetti comuni di cui all'articolo 15 bis del regolamento (CE) n. 550/2004, e, se del caso, il piano strategico della rete nonché le sinergie realizzate a livello regionale o di blocco funzionale di spazio aereo;
- f) risultati della consultazione delle parti interessate sugli obiettivi proposti.

2. SICUREZZA

- a) Confronto del livello di efficienza della gestione della sicurezza a livello locale con l'obiettivo a livello dell'Unione;
- b) raffronto dei risultati dell'applicazione della classificazione del livello di gravità basato sulla metodologia dello strumento di analisi dei rischi (RAT) a livello locale con l'obiettivo a livello dell'Unione;
- c) il livello di presenza di una cultura corretta a livello locale.

3. CONDIZIONI AMBIENTALI

Efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva:

- a) confronto con prestazioni conseguite negli anni precedenti;
- b) confronto con un valore di riferimento basato su informazioni fornite dal gestore della rete;
- c) coerenza con il piano di miglioramento della rete delle rotte europee sviluppato dal gestore della rete.

4. CAPACITÀ

Livello di ritardo di rotta. Raffronto del livello atteso di ritardo ATFM di rotta utilizzato nei piani di miglioramento delle prestazioni con:

- a) un valore di riferimento sulla base delle informazioni ottenute dal piano operativo della rete del gestore della rete;
- b) il piano di capacità stabilito dal fornitore di servizi di navigazione aerea di rotta come indicato nel piano operativo della rete del gestore della rete.

Ritardo ATFM medio all'arrivo a livello nazionale. Valutazione della giustificazione fornita nei piani di miglioramento delle prestazioni e, in particolare:

- a) confronto con le prestazioni conseguite nel corso degli ultimi cinque anni;
- b) contributo dei singoli aeroporti all'obiettivo locale e raffronto delle prestazioni con altri aeroporti simili;
- c) vantaggi operativi attesi da iniziative programmate.

5. EFFICIENZA ECONOMICA

- a) Tendenza del costo unitario determinato: valutazione dell'idoneità dei costi unitari determinati presentati a crescere in linea con l'obiettivo di efficienza economica a livello dell'Unione e a contribuire in modo adeguato al raggiungimento di tale obiettivo nel corso dell'intero periodo di riferimento nonché per ogni singolo anno, tenendo conto dei costi di ristrutturazione a seconda dei casi.

- b) Tendenza del costo unitario terminale: valutazione dell'idoneità dei costi unitari determinati presentati a crescere in linea con l'obiettivo di efficienza economica a livello dell'Unione e a contribuire in modo adeguato al raggiungimento di tale obiettivo nel corso dell'intero periodo di riferimento nonché per ogni singolo anno. Inoltre, i seguenti criteri sono utilizzati ai fini della valutazione:
- i) coerenza con lo sviluppo di costi determinati unitari dei servizi di rotta, tenendo conto di tutti gli elementi comuni tra tali costi;
 - ii) coerenza con le ipotesi utilizzate per stabilire gli obiettivi di efficienza economica per i servizi di rotta (come inflazione, ipotesi economiche, le tendenze del traffico)
 - iii) interventi previsti rispetto alle tendenze dei costi del passato per servizi di navigazione aerea (ANS) presso i terminali;
 - iv) tendenze dei costi determinati dei servizi di navigazione aerea complessivi da porta a porta («gate-to-gate»);
 - v) descrizione e motivazione di eventuali modifiche nella ripartizione dei costi tra servizi ANS di rotta e presso i terminali, rispetto al periodo di riferimento precedente e nell'attuale periodo di riferimento; e inoltre
 - vi) eventuali particolari circostanze locali.
- c) Livello del costo unitario determinato: raffronto dei costi unitari locali presentati con i costi unitari medi di Stati membri o di BFSAs aventi caratteristiche economiche e operative simili, secondo la definizione della Commissione in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 5.
- d) Costo del capitale:
- i) il livello/composizione della base di attività utilizzata per calcolare il costo del capitale;
 - ii) il costo del capitale prima dell'imposta fiscale comprendente gli interessi sul debito e il rendimento del capitale; e inoltre
 - iii) il rendimento del capitale dei fornitori di servizi di navigazione aerea.
- e) Il livello/composizione dei costi sostenuti a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 e incluso nei costi determinati.
- f) Ipotesi di previsione del traffico: raffronto delle previsioni delle unità di servizi locali utilizzate nel piano di miglioramento delle prestazioni con le previsioni di traffico del servizio di previsioni e statistiche di Eurocontrol (STATFOR) disponibili tre mesi prima della presentazione del piano di miglioramento delle prestazioni.
- g) Ipotesi economiche:
- i) verifica che le ipotesi di inflazione utilizzate nel piano di miglioramento delle prestazioni siano coerenti con la previsione di riferimento dell'indice CPI dell'FMI (Fondo monetario internazionale) e verifica delle motivazioni fornite per gli eventuali scostamenti;
 - ii) verifica della descrizione e giustificazione delle ipotesi alla base del calcolo dei costi pensionistici compresi nei costi determinati;
 - iii) verifica della descrizione dei pertinenti regolamenti nazionali in materia pensionistica e di calcolo delle pensioni in vigore e sui quali si basano le ipotesi in materia di pensioni;
 - iv) verifica della descrizione e giustificazione delle ipotesi sui tassi d'interesse per prestiti diretti a finanziare la fornitura di servizi di navigazione aerea, comprese le informazioni pertinenti su prestiti (importi, durata ecc.) e riconciliazione con l'interesse medio (ponderato) sul debito utilizzato per calcolare il costo del capitale prima dell'imposta e il costo del capitale compreso nei costi determinati;
 - v) verifica della descrizione e giustificazione di eventuali adeguamenti oltre le disposizioni delle norme contabili internazionali.
- h) Il livello, la composizione e la giustificazione dei costi esentati dall'applicazione dell'articolo 14, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013.
- i) Se del caso, dopo il completamento della ristrutturazione, la realizzazione di un beneficio netto per gli utenti dello spazio aereo nel tempo rispetto ai costi di ristrutturazione recuperati.

ALLEGATO V

ELENCO DI DATI DA FORNIRE AI FINI DEL PRESENTE REGOLAMENTO

Ai fini della valutazione delle prestazioni i seguenti dati sono forniti o resi disponibili.

1. DALLE AUTORITÀ DI VIGILANZA NAZIONALI

1.1. Specifica della serie di dati

Le autorità di vigilanza nazionali forniscono i seguenti dati:

- a) le informazioni necessarie per rispettare gli indicatori essenziali di prestazione in materia di sicurezza di cui all'allegato I.

Inoltre, le autorità nazionali di vigilanza assicurano che i seguenti dati siano messi a disposizione:

- b) dati utilizzati e calcolati dall'unità centrale ATFM, definita nel regolamento (UE) n. 255/2010 sulla ATFM, come i piani di volo per il traffico aereo generale secondo le norme IFR, la rotta effettiva, i dati sulla sorveglianza basati su intervalli di comunicazione di 30 secondi, i ritardi ATFM in aeroporto e durante la rotta, le deroghe alle misure ATFM, il rispetto di slot ATFM, la frequenza di utilizzo delle rotte condizionali;
- c) eventi in materia di sicurezza connessi all'ATM;
- d) informazioni sulle raccomandazioni in materia di sicurezza e azioni correttive adottate sulla base di analisi/indagini su incidenti connessi all'ATM in conformità al regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti ⁽¹⁾ e alla direttiva 2003/42/CE ⁽²⁾ relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile;
- e) le informazioni sugli elementi predisposti per promuovere l'applicazione di una cultura corretta.
- f) dati a sostegno dei compiti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere m) e n) del regolamento della Commissione (CE) n. 2150/2005 recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo (FUA) ⁽³⁾;
- g) dati a sostegno dei compiti di cui al paragrafo 8 dell'allegato V del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM).

Ai fini dell'analisi degli eventi le autorità nazionali di vigilanza assicurano che sia obbligatorio l'uso di un elenco comune di fattori che hanno contribuito all'evento o che ne sono la causa.

Le autorità nazionali di vigilanza raccolgono e mettono a disposizione i seguenti elementi:

- h) informazioni raccolte dai fornitori di servizi di navigazione aerea tramite sistemi automatici di registrazione dei dati in materia di sicurezza se disponibili;
- i) tendenze, come minimo, del mancato rispetto dei minimi di separazione, delle invasioni di pista, delle violazioni dello spazio aereo e di eventi specifici connessi all'ATM in tutte le unità di servizi di traffico aereo;
- j) informazioni sul modo in cui è applicato dalle autorità nazionali/o di BFSa il concetto di uso flessibile dello spazio aereo per ottenere il massimo vantaggio per gli utenti sia civili che militari dello spazio aereo.

1.2. Periodicità e termini per la fornitura di dati

I dati di cui al punto 1.1, lettere (a), (c), (d), (e), (f), (h) e (i) sono comunicati annualmente. Entro il 1° febbraio di ogni anno, le autorità nazionali di vigilanza comunicano all'AESA i risultati annuali dei questionari sull'efficienza della gestione della sicurezza [punto 1.1, lettera a)] e la «cultura corretta» [punto 1.1, lettera e)], relativi all'anno precedente. In caso di modifica dei risultati annuali degli IEP, le autorità nazionali di vigilanza ne danno comunicazione prima della data alla quale sono tenute a presentare la relazione annuale successiva.

I dati di cui al punto 1.1, lettere b) e g), sono comunicati mensilmente.

Entro il 1° febbraio di ogni anno, le autorità di vigilanza nazionali trasmettono la loro inchiesta annuale sull'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo, di cui al punto 1, paragrafo 1, lettera j), relativa all'anno precedente.

⁽¹⁾ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14.

⁽²⁾ GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

⁽³⁾ GU L 342 del 24.12.2005, pag. 20.

2. DAI FORNITORI DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

Questa parte si applica ai fornitori di servizi di navigazione aerea di cui all'articolo 1, paragrafo 2. In casi particolari, le autorità nazionali possono includere fornitori di servizi di navigazione aerea sotto il limite fissato all'articolo 1, paragrafo 3. Essi ne informano debitamente la Commissione.

2.1. Specifica della serie di dati

I fornitori di servizi di navigazione aerea mettono a disposizione le seguenti informazioni:

- a) i dati di cui alla specifica di Eurocontrol «Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure», edizione 2.6 del 31 dicembre 2008 con il riferimento Eurocontrol-SPEC-0117 per quanto riguarda la fornitura di dati, fino all'anno 2013 incluso ed edizione 3.0 del 4 dicembre 2012 a partire dall'esercizio 2014;
- b) le relazioni annuali e la parte relativa alle prestazioni dei piani industriali nonché il piano annuale stabilito dal fornitore di servizi di navigazione aerea in conformità all'allegato I, parti 2.2 e 9, del regolamento (UE) n. 1035/2011;
- c) il loro piano di investimenti per il periodo di riferimento;
- d) le informazioni necessarie per rispettare l'indicatore essenziale di prestazione in materia di sicurezza di cui all'allegato I, parte 2, punto 1.1, lettera a);
- e) le informazioni sugli elementi in atto per promuovere l'applicazione di una cultura corretta.

I fornitori di servizi di navigazione aerea raccolgono e forniscono i seguenti dati:

- f) informazioni raccolte tramite sistemi automatici di registrazione dei dati in materia di sicurezza, se disponibili;
- g) tendenze, come minimo, delle violazioni dei minimi di separazione, delle invasioni di pista, delle violazioni dello spazio aereo e di eventi specifici connessi all'ATM in tutte le unità di servizi di traffico aereo.

2.2. Periodicità e termini per la fornitura di dati

I dati per l'anno n di cui al punto 2.1, lettera a), vengono forniti su base annuale entro il 15 luglio dell'anno $n + 1$, tranne che per i dati di lungo termine che vengono forniti entro il 1° novembre dell'anno $n + 1$.

I dati di cui al punto 2.1, lettere (b), (c), (d), (e), e (f) sono comunicati annualmente.

Entro il 1° febbraio di ogni anno, i fornitori dei servizi di navigazione aerea comunicano all'AESA i risultati annuali dei questionari sull'efficienza della gestione della sicurezza (punto 1.1, lettera d)] e sulla «cultura corretta» (punto 1.1, lettera e)], relativi all'anno precedente. In caso di modifica del risultato annuale degli IEP, le autorità nazionali di vigilanza ne danno comunicazione prima della data alla quale sono tenute a presentare la relazione annuale successiva.

I dati di cui al punto 2.1, lettera g), sono indicati su base annuale.

3. DAI GESTORI AEROPORTUALI

Questa parte si applica ai gestori aeroportuali che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 1 del presente regolamento.

3.1. Definizioni

Ai fini del presente allegato specifico s'intende per:

- a) «identificazione dell'aeroporto»: la descrizione dell'aeroporto utilizzando il codice a quattro lettere della norma ICAO di cui al documento ICAO 7910;
- b) «parametri di coordinamento»: i parametri di coordinamento definiti nel regolamento (CEE) n. 95/93;
- c) «capacità dichiarata dell'aeroporto»: i parametri di coordinamento espressi come il numero massimo di bande orarie (slot) per unità temporale (periodo di blocco) che possono essere assegnati dal coordinatore;
- d) «registrazione dell'aeromobile»: i caratteri alfanumerici corrispondenti all'effettiva registrazione dell'aeromobile;
- e) «tipo di aeromobile»: codice designatore del tipo di aeromobile (fino a 4 caratteri) indicato nel documento 8643 dell'ICAO;
- f) «codice di identificazione del volo»: gruppo di caratteri alfanumerici utilizzato per identificare un volo. Voce 7 del piano di volo ICAO;

- g) «codice dell'aeroporto di partenza» e «codice dell'aeroporto di arrivo»: codice dell'aeroporto che utilizza il codice designatore dell'aeroporto a quattro lettere dell'ICAO o a tre lettere della IATA;
- h) «registrazioni Out-Off-On-In» indica,
- i) orario effettivo di distacco dalla rampa;
 - ii) orario effettivo di decollo;
 - iii) orario effettivo di atterraggio;
 - iv) orario effettivo di arrivo alla rampa;
- i) «orario programmato di partenza (distacco dalla rampa)»: data e orario programmati di partenza di un volo dalla porta di imbarco;
- j) «orario effettivo di distacco dalla rampa»: data e orario effettivi ai quali l'aeromobile ha lasciato la posizione di parcheggio (trainato o con i propri motori);
- k) «orario effettivo di decollo»: data e orario ai quali un aeromobile è decollato dalla pista (ritiro del carrello);
- l) «orario di atterraggio effettivo»: data e orario effettivi ai quali l'aeromobile è atterrato (contatto con il suolo);
- m) «orario programmato di arrivo (alla rampa)»: data e orario programmati di arrivo di un volo alla porta di sbarco;
- n) «orario effettivo di arrivo alla rampa»: data e orario effettivi ai quali i freni di parcheggio sono stati agganciati alla porta di sbarco;
- o) «regole di volo»: le regole seguite nell'effettuazione del volo. «IFR» per aeromobile che vola secondo le regole del volo strumentale definite nell'allegato 2 della convenzione di Chicago o «VFR» per aeromobile che vola secondo le regole del volo a vista definite nello stesso allegato. «Traffico aereo operativo (OAT)» per aeromobile di Stato che non segue le regole definite nell'allegato 2 della convenzione di Chicago. (Voce 8 del piano di volo ICAO);
- p) «tipo di volo»: il tipo di volo definito nell'appendice 2 del documento 4444 dell'ICAO (15a edizione — giugno 2007);
- q) «slot aeroportuale di arrivo» e «slot aeroportuale di partenza»: slot aeroportuale assegnato a un volo in arrivo o in partenza definito nel regolamento (CEE) n. 95/93;
- r) «identificatore di pista di atterraggio» e «identificatore di pista di decollo»: codice ICAO designatore della pista utilizzata per l'atterraggio e il decollo (ad esempio 10L);
- s) «porta di sbarco»: identificatore della prima posizione di parcheggio dove si trova l'aeromobile al momento dell'arrivo;
- t) «porta di imbarco»: identificatore dell'ultima posizione di parcheggio dove si trova l'aeromobile prima di lasciare l'aeroporto;
- u) «cause di ritardo»: codici standard di ritardo della IATA definiti nella sezione F del Digest Annual 2011 «Delays to Air Transport in Europe (ECODA)»⁽¹⁾ con la durata del ritardo. Quando possono essere attribuibili diverse cause al ritardo, ne viene fornito l'elenco;
- v) «informazioni su operazioni di sghiacciamento o antighiaccio»: indicazione se sono state effettuate le operazioni di sghiacciamento o antighiaccio e, in caso affermativo, dove (prima di lasciare la porta di imbarco o in una posizione remota dopo aver lasciato la porta, vale a dire dopo il distacco dalla rampa);
- w) «cancellazione operativa»: volo programmato in arrivo o in partenza che risponde alle seguenti condizioni:
- i) il volo ha ricevuto uno slot aeroportuale, e

⁽¹⁾ <http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011>

- ii) il volo è stato confermato dal vettore il giorno precedente le operazioni e/o figurava nell'elenco giornaliero di voli programmati trasmesso dal gestore aeroportuale il giorno precedente le operazioni, ma
- iii) l'atterraggio o il decollo effettivi non sono mai avvenuti.
- x) «orario effettivo di cancellazione»: data e orario ai quali un arrivo o partenza di un volo di linea è stato cancellato.

3.2. Specifica della serie di dati

3.2.1. I gestori aeroportuali forniscono i seguenti dati:

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

3.2.2. I gestori aeroportuali forniscono i seguenti dati operativi per ogni volo che atterra o decolla:

- a) la registrazione dell'aeromobile,
- b) tipo di aeromobile,
- c) codice di identificazione del volo,
- d) codice dell'aeroporto di partenza e di arrivo,
- e) orario programmato di partenza (distacco dalla rampa),
- f) orario programmato di arrivo (alla rampa),
- g) registrazioni Out-Off-On-In,
- h) regole e tipo di volo,
- i) slot aeroportuale di arrivo e di partenza, se disponibile,
- j) identificatore di pista di atterraggio e di decollo,
- k) porta di sbarco e di imbarco,
- l) cause di ritardi, se disponibili (solo per i voli in partenza),
- m) informazioni su operazioni di sghiacciamento o antighiaccio, se disponibili.

3.2.3. I gestori aeroportuali forniscono i seguenti dati operativi per ogni cancellazione operativa:

- a) codice di identificazione del volo,
- b) tipo di aeromobile,
- c) orario programmato di partenza (distacco dalla rampa),
- d) orario programmato di arrivo (alla rampa),
- e) aeroporto di partenza e di destinazione programmato,
- f) slot aeroportuale di arrivo e di partenza, se disponibili,
- g) motivo della cancellazione,
- h) orario effettivo di cancellazione.

3.2.4. I gestori aeroportuali possono trasmettere:

- a) relazioni facoltative concernenti il degrado o l'interruzione di servizi di navigazione aerea presso gli aeroporti,
- b) relazioni facoltative su eventi in materia di sicurezza connessi a servizi di navigazione aerea,
- c) relazioni facoltative su carenze di capacità dei terminali,

- d) relazioni facoltative su riunioni di consultazione con Stati e fornitori di servizi di navigazione aerea.
- 3.2.5. Gli operatori aeroportuali raccolgono e trasmettono informazioni rilevate tramite sistemi automatici di registrazione dei dati in materia di sicurezza se disponibili, almeno sulle invasioni di pista.
- 3.3. **Periodicità e termini per la fornitura di dati**
- I dati di cui al punto 3.2.1. sono trasmessi due volte all'anno, secondo il calendario stabilito all'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 95/93.
- Se i dati di cui ai punti 3.2.2 e 3.2.3 sono trasmessi, ciò avviene a scadenza mensile entro un mese dalla fine del mese in cui è avvenuto il volo.
- Se i dati di cui al punto 3.2.4 sono trasmessi, ciò avviene su base annuale.
- Le relazioni di cui al punto 3.2.4 possono essere trasmesse in qualsiasi momento.
4. DAI COORDINATORI AEROPORTUALI
- 4.1. **Specificità della serie di dati**
- I coordinatori aeroportuali trasmettono i dati di cui all'articolo 4, paragrafo 8, del regolamento (CEE) n. 95/93.
- 4.2. **Periodicità e termini per la fornitura di dati**
- I dati vengono trasmessi due volte all'anno, secondo il calendario stabilito all'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 95/93.
5. DAGLI OPERATORI DEL TRASPORTO AEREO
- Questa parte si applica ai vettori aerei che effettuano all'interno dello spazio aereo europeo più di 35 000 voli all'anno, calcolati come media dei tre anni precedenti.
- 5.1. **Definizioni**
- 5.1.1. Ai fini del presente allegato specifico si applicano le stesse definizioni di cui al punto 3.1 e si applicano inoltre anche le seguenti definizioni:
- a) «carburante consumato»: il quantitativo effettivo di carburante che è stato consumato durante il volo (gate-to-gate);
- b) «peso effettivo alla rampa»: peso effettivo in tonnellate metriche di un aeromobile prima dell'avvio del motore.
- 5.2. **Specificità della serie di dati**
- 5.2.1. Gli operatori del trasporto aereo forniscono i seguenti dati per ogni volo che operano nell'ambito del campo di applicazione geografico del presente regolamento:
- a) la registrazione dell'aeromobile,
- b) tipo di aeromobile,
- c) codice di identificazione del volo,
- d) regole e tipo di volo,
- e) codice dell'aeroporto di partenza e di arrivo,
- f) identificatore della pista di atterraggio e di decollo, se disponibile,
- g) porta di sbarco e di imbarco, se disponibile,
- h) orario programmato di partenza (distacco dalla rampa),
- i) orario programmato di arrivo (alla rampa),
- j) registrazioni Out-Off-On-In programmate ed effettive,
- k) cause di ritardo,
- l) informazioni su operazioni di sghiacciamento o antighiaccio, se disponibili.
- 5.2.2. Gli operatori del trasporto aereo forniscono i dati di cui al punto 3.2.3 per ogni cancellazione operativa nell'ambito del campo di applicazione geografico del presente regolamento.

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

- a) consumo di carburante,
- b) peso effettivo alla rampa.

5.2.4. Gli operatori del trasporto aereo possono trasmettere:

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

5.2.5. Gli operatori aeroportuali trasmettono informazioni raccolte tramite sistemi automatici di registrazione dei dati in materia di sicurezza se disponibili, almeno sulle violazioni dei minimi di separazione e sulle invasioni di pista.

5.3. Periodicità della fornitura dei dati

I dati di cui ai punti 5.2.1, 5.2.2 e 5.2.3 sono trasmessi una volta al mese.

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

I dati di cui al punto 5.2.5 sono trasmessi una volta all'anno.

⁽¹⁾ GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32.