

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/317 DELLA COMMISSIONE**dell'11 febbraio 2019****che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 6,

visto 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 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 15, paragrafo 4,

considerando quando segue:

- (1) Il sistema di prestazioni di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004 dovrebbe migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni della rete nel cielo unico europeo.
- (2) Il sistema di tariffazione per i servizi di navigazione aerea di cui all'articolo 15 del regolamento (CE) n. 550/2004 è fondamentale per il buon esito dell'attuazione del sistema di prestazioni e dovrebbe pertanto completarlo. Il sistema di tariffazione dovrebbe concorrere a realizzare una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo e contribuire a ottimizzare i costi della fornitura di servizi di navigazione aerea e all'efficienza dei voli, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale. Il sistema di tariffazione dovrebbe essere compatibile con il sistema tariffario di Eurocontrol per le tariffe di rotta e con l'articolo 15 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944 (la «convenzione di Chicago»).
- (3) A fini di chiarezza, e per predisporre un adeguato quadro normativo per il terzo periodo di riferimento del sistema di prestazioni, è necessario rivedere le norme di attuazione che disciplinano i sistemi di prestazioni e di tariffazione stabilite dal regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione ⁽³⁾ e dal regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 della Commissione ⁽⁴⁾ e consolidare queste disposizioni in un unico regolamento di esecuzione.

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

⁽³⁾ 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 (GU L 128 del 9.5.2013, pag. 1).

⁽⁴⁾ 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 (GU L 128 del 9.5.2013, pag. 31).

- (4) A norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 549/2004 il sistema di prestazioni dovrebbe coprire i servizi di navigazione aerea e le funzioni della rete di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾. Il presente regolamento si dovrebbe pertanto applicare al gestore della rete nominato a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione ⁽⁶⁾.
- (5) I sistemi di prestazioni e di tariffazione dovrebbero migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea mediante un'impostazione «gate-to-gate» che copre sia i servizi di navigazione aerea di rotta, sia quelli presso i terminali. I suddetti sistemi dovrebbero promuovere, sul lungo termine, una maggiore efficienza dei servizi di navigazione aerea, come nel piano generale ATM europeo ⁽⁷⁾, tenendo debitamente conto dei preminenti obiettivi di sicurezza. Il sistema di prestazioni dovrebbe contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra provenienti dal trasporto aereo e dovrebbe consentire un utilizzo ottimale dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi del traffico aereo nello spazio aereo europeo.
- (6) Un organo di valutazione delle prestazioni, su richiesta della Commissione, può fornire alla stessa pareri indipendenti in tutti gli ambiti che incidono sull'efficienza dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni della rete nell'Unione.
- (7) Le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero essere in grado di ottenere da tutte le parti interessate, compresi i fornitori di servizi di navigazione aerea su cui vigilano, i dati pertinenti necessari al fine di garantire la corretta attuazione e sorveglianza del presente regolamento a livello locale. I fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero agevolare le ispezioni e le indagini svolte dalle autorità nazionali di vigilanza al fine di monitorare l'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione.
- (8) Il gestore della rete dovrebbe contribuire in modo pertinente alla fissazione di obiettivi a livello dell'Unione, nazionale e di blocco funzionale di spazio aereo, e sostenere il conseguimento degli obiettivi prestazionali mediante misure e procedure previste nel piano operativo della rete.
- (9) Nell'attuazione del sistema di prestazioni la Commissione e gli Stati membri dovrebbero coordinarsi con l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, al fine di garantire che gli aspetti relativi alla sicurezza siano adeguatamente affrontati, in linea con gli obiettivi e i requisiti di sicurezza stabiliti dal regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾.
- (10) La durata di un periodo di riferimento per il sistema di prestazioni dovrebbe essere tale da offrire la certezza necessaria per attuare i programmi pluriennali di spesa in conto capitale al fine di conseguire l'utile previsto sul capitale investito in forma di miglioramenti delle prestazioni, pur consentendo previsioni accurate.
- (11) Nei settori essenziali di prestazione concernenti la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficienza economica si dovrebbero definire indicatori essenziali di prestazione. Tali indicatori essenziali di prestazione dovrebbero essere utilizzati per fissare obiettivi prestazionali raggiungibili, sostenibili, realistici e vincolati a scadenze precise a livello dell'Unione, nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo. Gli indicatori essenziali di prestazione dovrebbero riguardare sia i servizi di navigazione aerea di rotta, sia quelli presso i terminali, come pure le funzioni della rete, al fine di migliorare le prestazioni complessive della rete.
- (12) La Commissione dovrebbe stabilire obiettivi prestazionali a livello dell'Unione tenendo conto del livello di prestazioni conseguito nel periodo o nei periodi di riferimento precedenti e dei pertinenti contributi forniti dall'organo di valutazione delle prestazioni, dal gestore della rete e dalle autorità nazionali di vigilanza. I contributi delle autorità nazionali di vigilanza dovrebbero includere in particolare il costo iniziale e informazioni sulle previsioni di traffico per il periodo di riferimento in questione. La Commissione dovrebbe motivare gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione con una descrizione dei presupposti e delle motivazioni di base. L'elaborazione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dovrebbe essere preceduta da una consultazione dei soggetti interessati.

(5) Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20).

(6) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione, del 24 gennaio 2019, che reca norme dettagliate per l'attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e abroga il regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione. (GU L 28 del 31.1.2019, pag. 1)

(7) Come definito all'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, relativo alla definizione di progetti comuni, all'assetto di governance e all'indicazione di incentivi a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa - Testo rilevante ai fini del SEE (GU L 123 del 4.5.2013, pag. 1).

(8) Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

- (13) Gli Stati membri dovrebbero essere in grado di decidere se stabilire i loro rispettivi piani di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo, tenendo conto delle circostanze locali.
- (14) Le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero essere responsabili dell'elaborazione di piani di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo, che comprendono obiettivi prestazionali vincolanti, basati su indicatori essenziali di prestazione applicati a livello nazionale o a livello di blocco funzionale di spazio aereo. I piani di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo dovrebbero comprendere iniziative a sostegno della cooperazione transfrontaliera tra fornitori di servizi di navigazione aerea, a prescindere dalla loro portata geografica.
- (15) I piani di miglioramento delle prestazioni dovrebbero garantire la piena trasparenza circa i costi determinati degli investimenti nuovi e in corso per l'acquisto, lo sviluppo o il leasing di attività fisse. I grandi investimenti dovrebbero essere descritti e giustificati, nonché coerenti con la realizzazione di SESAR e con gli attesi incrementi di efficienza.
- (16) Per garantire che le opinioni dei soggetti interessati trovino riscontro nell'elaborazione dei piani di miglioramento delle prestazioni e nella fissazione dei rispettivi obiettivi si dovrebbero svolgere consultazioni a livello nazionale o a livello di blocco funzionale di spazio aereo.
- (17) Considerati i forti legami esistenti tra i diversi settori essenziali di prestazione, per fissare gli obiettivi si dovrebbe tenere debitamente conto delle interdipendenze tra obiettivi prestazionali, senza perdere di vista i preminenti obiettivi di sicurezza.
- (18) Gli obiettivi prestazionali dovrebbero essere oggetto di incentivi al fine di incoraggiare il miglioramento delle prestazioni, tra cui l'applicazione di un dispositivo di ripartizione del rischio di traffico in relazione al settore essenziale di prestazione dell'efficienza economica. I sistemi di incentivi dovrebbero essere efficaci e dovrebbero fissare i parametri in modo non discriminatorio e trasparente al fine di premiare o penalizzare le prestazioni effettive rispetto agli obiettivi prestazionali adottati. Il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza non dovrebbe essere soggetto ad incentivi a causa della sua natura imperativa. Gli Stati membri dovrebbero garantire che l'attuazione dei sistemi di incentivi non incida negativamente sugli investimenti previsti e in corso volti a fornire agli utenti la capacità e l'efficienza di volo adeguate.
- (19) Gli Stati membri dovrebbero adottare progetti di piani di miglioramento delle prestazioni e presentarli alla Commissione affinché ne effettui la valutazione e la revisione. A tale riguardo la Commissione dovrebbe innanzitutto verificare se i piani di miglioramento delle prestazioni sono completi. Se lo sono, la Commissione dovrebbe valutare se gli obiettivi prestazionali proposti indicati nei piani di miglioramento delle prestazioni sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Qualora non sia possibile individuare la coerenza richiesta, la Commissione dovrebbe chiedere agli Stati membri di rivedere i loro piani e obiettivi di miglioramento delle prestazioni o di adottare misure correttive.
- (20) Gli Stati membri dovrebbero adottare e pubblicare le versioni definitive dei rispettivi piani di miglioramento delle prestazioni solo dopo che la Commissione ha constatato che gli obiettivi prestazionali nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo in essi contenuti sono coerenti con gli obiettivi a livello dell'Unione.
- (21) Gli obiettivi fissati nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni dovrebbero applicarsi nelle procedure di valutazione a partire dall'inizio del periodo di riferimento e, se del caso, nella revisione degli obiettivi prestazionali stabiliti a livello nazionale o a livello di blocco funzionale di spazio aereo. Al momento dell'adozione dei piani definitivi di miglioramento delle prestazioni gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica dovrebbero applicarsi con effetto retroattivo mediante un adeguamento dei tassi unitari al fine di garantire che gli utenti dello spazio aereo possano beneficiare dei miglioramenti delle prestazioni a partire dall'inizio del periodo di riferimento.
- (22) Gli Stati membri dovrebbero chiedere l'autorizzazione della Commissione qualora intendano rivedere uno o più obiettivi prestazionali nel corso di un periodo di riferimento. Tale richiesta può essere presentata nei casi in cui sono raggiunte le soglie di allarme, oppure se lo Stato membro dimostra che i dati, i presupposti e le motivazioni iniziali, anche riguardanti gli investimenti, su cui si fondano gli obiettivi prestazionali non sono più accurati, che tale situazione è di importanza notevole e di carattere duraturo ed è dovuta a circostanze che non erano prevedibili al momento dell'adozione del piano di miglioramento delle prestazioni. La Commissione dovrebbe autorizzare lo Stato membro interessato a procedere alla revisione prevista solo se, alla luce delle suddette circostanze, risulta necessaria e proporzionata e se gli obiettivi prestazionali rivisti garantiscono il mantenimento della coerenza con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.
- (23) L'introduzione di nuove tecnologie e modelli aziendali volti a stimolare la prestazione di servizi integrati deve portare, nel tempo, a una significativa riduzione dei costi a vantaggio degli utenti, ma può dare origine a costi iniziali di ristrutturazione. Se uno Stato membro dimostra che le misure di ristrutturazione comportano un vantaggio netto per gli utenti, dovrebbe anche essere in grado di richiedere una revisione degli obiettivi di efficienza economica a livello locale, al fine di recuperare i relativi costi di ristrutturazione mediante una revisione dei costi determinati contenuti nei piani di miglioramento delle prestazioni, previa autorizzazione della Commissione.

- (24) La Commissione dovrebbe riesaminare gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione durante il periodo di riferimento per stabilire se restino adeguati. La Commissione dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di rivedere gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione se, nel corso di un periodo di riferimento, è dimostrato che tali obiettivi non sono più adeguati alle mutate circostanze e che la revisione degli obiettivi è necessaria e proporzionata. Una revisione degli obiettivi a livello dell'Unione durante un periodo di riferimento dovrebbe dare avvio ad un nuovo periodo di riferimento, con l'elaborazione dei relativi piani di miglioramento delle prestazioni e obiettivi prestazionali a livello nazionale o a livello di blocco funzionale di spazio aereo.
- (25) Le funzioni della rete dovrebbero inoltre essere soggette a obiettivi prestazionali e contribuire al conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. A tal fine il gestore della rete dovrebbe elaborare il piano di prestazioni della rete, che dovrebbe essere verificato e adottato dalla Commissione.
- (26) Un efficace partenariato operativo e un processo decisionale improntato alla cooperazione tra i principali soggetti interessati, quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, i blocchi funzionali di spazio aereo, gli aeroporti, gli utenti dello spazio aereo civile e militare e il gestore della rete è di primaria importanza per il raggiungimento degli obiettivi prestazionali delle funzioni della rete.
- (27) I costi determinati dei servizi di navigazione aerea dovrebbero essere finanziati da tariffe applicate agli utenti dello spazio aereo. Le suddette tariffe dovrebbero essere rimosse in zone tariffarie istituite per i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali. Gli Stati membri dovrebbero garantire che l'ambito geografico di tali zone tariffarie sia chiaramente definito e che le zone tariffarie siano coerenti con la fornitura di servizi di navigazione aerea. Può essere necessario modificare una zona tariffaria presso i terminali nel corso di un periodo di riferimento a causa di cambiamenti delle operazioni aeroportuali.
- (28) Per ogni zona tariffaria dovrebbe essere stabilita una base di calcolo per le tariffe, che comprenda i costi determinati dei servizi e delle strutture di navigazione aerea ammissibili. Gli Stati membri dovrebbero anche essere autorizzati a includere in tali basi di calcolo i costi determinati sostenuti dalle loro autorità nazionali di vigilanza e altri costi a carico dello Stato relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea.
- (29) I costi determinati per le tariffe di rotta e presso i terminali dovrebbero essere fissati prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento, come parte dei piani di miglioramento delle prestazioni. Tali costi determinati sono specificati per ogni anno civile del periodo di riferimento di cui trattasi. Le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero verificare che i costi determinati stabiliti comprendano soltanto gli elementi di costo che sono ammissibili nell'ambito dei sistemi di prestazioni e di tariffazione.
- (30) Fra i costi determinati inclusi in una base di calcolo per i servizi di navigazione aerea di rotta o presso i terminali dovrebbero figurare i costi del personale, i costi di esercizio diversi dai costi del personale, i costi di ammortamento, il costo del capitale e i costi eccezionali. I costi effettivi sostenuti dovrebbero essere comunicati ogni anno secondo la stessa classificazione, al fine di garantire la coerenza e la trasparenza.
- (31) Prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero definire i criteri utilizzati per ripartire i costi tra servizi di rotta e servizi presso i terminali e informare la Commissione di conseguenza. Tali criteri dovrebbero garantire una fissazione trasparente dei costi determinati e l'assenza di sovvenzioni trasversali tra servizi di rotta e servizi presso i terminali.
- (32) Gli Stati membri dovrebbero calcolare ogni anno i tassi unitari per le loro zone tariffarie di rotta e presso i terminali. Nel calcolare il tasso unitario gli Stati membri dovrebbero garantire che i servizi o le strutture finanziate tramite fondi pubblici, compresi i programmi di assistenza dell'Unione quali la rete transeuropea di trasporto, il meccanismo per collegare l'Europa e il Fondo di coesione, non siano a carico degli utenti dello spazio aereo. Nel calcolo dei tassi unitari gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad adeguare i loro costi determinati per tenere conto dell'inflazione.
- (33) I sistemi di prestazioni e di tariffazione dovrebbero prevedere un dispositivo di ripartizione del rischio di traffico per incentivare la fornitura di servizi. Le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero essere autorizzate ad adeguare i valori dei parametri di ripartizione del rischio di traffico, come definito nel presente regolamento, per tenere conto di circostanze locali e incentivare maggiormente la fornitura di servizi di navigazione aerea. Tale adeguamento dovrebbe essere effettuato previa consultazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea e degli utenti dello spazio aereo. Gli adeguamenti non dovrebbero tuttavia ridurre l'esposizione al rischio del fornitore o dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati rispetto al dispositivo definito dal presente regolamento.
- (34) I fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero sostenere il rischio di costo per quanto concerne le differenze tra costi determinati e costi effettivi, fatta eccezione per un numero limitato di elementi di costo oggetto di prescrizioni specifiche.

- (35) I fornitori di servizi di navigazione aerea non dovrebbero essere autorizzati a generare eccedenze finanziarie a seguito dell'annullamento o del rinvio di investimenti nuovi e in corso durante un periodo di riferimento. I fornitori di servizi di navigazione aerea dovrebbero essere in grado di adeguare annualmente i grandi investimenti previsti nel corso di un periodo di riferimento, fornendo una giustificazione dettagliata e a condizione che le modifiche richieste siano approvate dall'autorità nazionale di vigilanza competente. Se i costi effettivi degli investimenti nuovi e in corso eccedono i corrispondenti costi determinati nel corso di un periodo di riferimento, le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero assumere la responsabilità di verificare le giustificazioni dettagliate presentate dai fornitori di servizi di navigazione aerea e di autorizzare qualsiasi ulteriore recupero di costi supplementari dagli utenti dello spazio aereo. Le eventuali cospicue differenze tra tali costi non dovrebbero essere imputate agli utenti, a meno che l'autorità nazionale di vigilanza non abbia accertato che i costi aggiuntivi erano dovuti esclusivamente ad investimenti nuovi e in corso necessari per realizzare modifiche operative coerenti con l'attuazione del piano generale europeo ATM e, in particolare, dei progetti comuni SESAR.
- (36) In seguito a cambiamenti imprevedibili delle disposizioni di legge o delle condizioni finanziarie applicabili, nel corso di un periodo di riferimento, i costi pensionistici effettivi si possono distanziare notevolmente dai costi determinati per le pensioni indicati nei piani di miglioramento delle prestazioni. Tali differenze di costo, dopo essere state esaminate dall'autorità nazionale di vigilanza, dovrebbero essere trasferite agli utenti dello spazio aereo attraverso adeguamenti dei tassi unitari.
- (37) Gli Stati membri dovrebbero fissare annualmente un tasso unitario per ogni zona tariffaria. È opportuno che gli Stati membri possano fissare collettivamente i tassi unitari, in particolare quando le zone tariffarie coprono lo spazio aereo di competenza di più Stati membri oppure quando questi fanno parte di un sistema comune per le tariffe di rotta. La Commissione dovrebbe verificare che i tassi unitari presentati dagli Stati membri rispettino le disposizioni relative al calcolo del tasso unitario del presente regolamento.
- (38) Il sistema di tariffazione dovrebbe garantire informazioni complete e trasparenti circa le basi di calcolo delle tariffe, i costi effettivi e i tassi unitari. Prima dell'inizio di un periodo di riferimento gli Stati membri dovrebbero consultare i fornitori di servizi di navigazione aerea, i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, qualora opportuno, i gestori e i coordinatori aeroportuali in merito ai costi determinati previsti, agli investimenti previsti, alle previsioni sulle unità di servizio e alla politica tariffaria per il periodo di riferimento in questione. Durante il periodo di riferimento gli Stati membri dovrebbero assicurare che tali parti interessate siano consultate ogni anno in merito ai tassi unitari previsti e ai costi effettivi sostenuti in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea. Per svolgere le consultazioni gli Stati membri dovrebbero mettere a disposizione di tutti i soggetti consultati informazioni complete e adeguate.
- (39) Gli Stati membri dovrebbero poter decidere di modulare le tariffe di navigazione aerea per fornire incentivi all'equipaggiamento degli aeromobili con i sistemi inclusi nei progetti comuni SESAR. Gli Stati membri dovrebbero essere in grado di modulare ulteriormente le tariffe tenendo conto del livello di congestione della rete in una determinata zona o su una determinata rotta in determinati periodi, al fine di migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea e promuoverne l'uso ottimizzato.
- (40) Gli Stati membri dovrebbero essere in grado di riscuotere collettivamente le tariffe di rotta attraverso una tariffa unica per volo all'interno di un sistema comune per le tariffe di rotta, al fine di migliorare l'efficienza del sistema di tariffazione e ridurre gli oneri amministrativi e contabili.
- (41) Per garantire il pagamento rapido e totale delle tariffe di navigazione aerea da parte degli utenti dello spazio aereo è necessario disporre di misure di esecuzione.
- (42) Le tariffe di navigazione aerea per un determinato volo dovrebbero essere calcolate, per ogni zona tariffaria, come prodotto del tasso unitario applicabile e del numero di unità di servizio. È opportuno che il livello delle tariffe imposte, in particolare sugli aeromobili leggeri, non scoraggi l'utilizzo di strutture e servizi necessari per la sicurezza o l'introduzione di nuove tecniche e procedure. Gli Stati membri dovrebbero coprire i costi dei servizi che i fornitori di servizi di navigazione aerea hanno prestato a voli esonerati dalle tariffe di navigazione aerea.
- (43) In mancanza di dati storici riguardanti questioni operative gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di applicare un sistema di tariffazione semplificata, al fine di incentivare i fornitori di servizi di navigazione aerea e di ridurre gli oneri amministrativi per le autorità nazionali di vigilanza e per i fornitori di servizi di navigazione aerea interessati.
- (44) Se i servizi di navigazione aerea presso i terminali o i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, i servizi meteorologici per la navigazione aerea e i servizi di informazione aeronautica («servizi CNS, MET e AIS») o i servizi di dati ATM sono forniti a condizioni di mercato, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a esonerare tali servizi dall'applicazione di alcune disposizioni relative al sistema di tariffazione e dalla fissazione di obiettivi in materia di efficienza economica. Gli Stati membri dovrebbero essere in grado di stabilire tali condizioni di mercato durante un periodo di riferimento.

- (45) La fornitura di informazioni e dati adeguati da parte delle autorità nazionali di vigilanza, dei fornitori di servizi di navigazione aerea, dei gestori aeroportuali, dei coordinatori aeroportuali, degli utenti dello spazio aereo e del gestore della rete è essenziale per la fissazione di obiettivi prestazionali e per il monitoraggio a livello dell'Unione e nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo.
- (46) Le autorità nazionali di vigilanza dovrebbero monitorare regolarmente i progressi compiuti nel conseguire gli obiettivi prestazionali indicati nei piani di miglioramento delle prestazioni. Nei casi in cui gli obiettivi non sono conseguiti lo Stato membro o l'autorità nazionale di vigilanza in questione dovrebbero applicare le misure appropriate da essi definite al fine di affrontare la situazione.
- (47) La Commissione dovrebbe monitorare le prestazioni dei servizi di navigazione aerea e le funzioni della rete nonché valutare periodicamente il raggiungimento degli obiettivi prestazionali. La Commissione dovrebbe presentare i risultati di tale monitoraggio ogni anno al comitato per il cielo unico.
- (48) Fatti salvi i requisiti di riservatezza inerenti alle condizioni di mercato, le informazioni essenziali e le relazioni finali richieste ai sensi del presente regolamento dovrebbero essere resi disponibili al pubblico al fine di garantire la trasparenza e consentire un'adeguata consultazione delle parti interessate.
- (49) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 della Commissione dovrebbero essere abrogati con effetto dal 1° gennaio 2020, ma dovrebbero continuare ad applicarsi dopo tale data per quanto riguarda gli obblighi relativi al secondo periodo di riferimento.
- (50) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi in relazione al terzo periodo di riferimento e ai periodi di riferimento successivi. Al fine di consentire l'adozione di obiettivi a livello dell'Unione nonché l'elaborazione e l'adozione di piani di miglioramento delle prestazioni prima dell'inizio del terzo periodo di riferimento è opportuno che il presente regolamento si applichi con effetto immediato a decorrere dalla data della sua entrata in vigore.
- (51) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce le misure necessarie al funzionamento dei sistemi di prestazioni e di tariffazione per i servizi di navigazione aerea e le funzioni della rete.
2. Il presente regolamento si applica alla fornitura dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni della rete per il traffico aereo generale all'interno della regione europea (EUR) dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), in cui gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di navigazione aerea.

Il presente regolamento si applica:

- a) ai fornitori di servizi di traffico aereo di cui all'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 549/2004;
- b) all'organismo designato dalla Commissione a svolgere i compiti richiesti per l'esecuzione delle funzioni della rete (il «gestore della rete») a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 551/2004 e nominato a norma dell'articolo 4 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123.

Il presente regolamento si applica inoltre, ai fini della fissazione di obiettivi e del monitoraggio dell'efficienza economica delle prestazioni, alle autorità o ai soggetti che sostengono costi ammissibili da recuperare tramite le tariffe applicate agli utenti, come precisato all'articolo 15, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 550/2004 e all'articolo 22, paragrafo 1, terzo comma, del presente regolamento.

3. Il presente regolamento si applica ai servizi di navigazione aerea presso i terminali prestati in aeroporti situati all'interno dei territori degli Stati membri con almeno 80 000 movimenti di trasporto aereo IFR (*instrument flight rules*, regole del volo strumentale) all'anno.
4. Gli Stati membri possono decidere di applicare le disposizioni del presente regolamento anche ai servizi di navigazione aerea presso i terminali prestati in altri aeroporti situati all'interno dei loro rispettivi territori, diversi da quelli di cui al paragrafo 3.

5. Gli Stati membri possono decidere di applicare le disposizioni del presente regolamento anche a:
- servizi di navigazione aerea e funzioni della rete forniti nello spazio aereo di loro responsabilità all'interno di altre regioni ICAO, diverse dalla regione EUR, fatti salvi i diritti e gli obblighi degli Stati membri a norma della Convenzione di Chicago del 1944 sull'aviazione civile internazionale («Convenzione di Chicago»);
 - fornitori di servizi di navigazione aerea autorizzati a fornire servizi di navigazione aerea senza certificato, in conformità dell'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 550/2004.
6. Gli Stati membri informano senza indugio la Commissione in merito a qualsiasi decisione adottata conformemente al paragrafo 4 o al paragrafo 5.
- Gli Stati membri provvedono affinché la durata di tali decisioni corrisponda alla durata di un periodo di riferimento. Essi non modificano né revocano tali decisioni nel corso di un periodo di riferimento.
7. Il presente regolamento si applica al terzo periodo di riferimento come stabilito all'articolo 7 e ai periodi di riferimento successivi.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- «costi effettivi»: i costi realmente sostenuti in un anno civile per la fornitura di servizi di navigazione aerea soggetti a conti certificati o, in mancanza di tali conti certificati, soggetti a audit finale;
- «unità di servizi di traffico aereo» o «unità ATS»: unità civile o militare responsabile della fornitura di servizi di traffico aereo in un determinato spazio aereo;
- «coordinatore aeroportuale»: 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 ⁽⁹⁾;
- «gestore aeroportuale»: persona fisica o giuridica che gestisce uno o più aeroporti;
- «utente dello spazio aereo»: l'operatore dell'aeromobile nel momento in cui è effettuato il volo oppure, se l'identità dell'operatore è sconosciuta, il proprietario dell'aeromobile, a meno che non si possa dimostrare che in quel momento l'operatore era un'altra persona;
- «rappresentante degli utenti dello spazio aereo»: persona fisica o giuridica che rappresenta gli interessi di una o più categorie di utenti dello spazio aereo;
- «centro di controllo d'area»: unità che fornisce servizi di traffico aereo a voli controllati nell'area di sua competenza;
- «zona tariffaria di rotta»: un volume di spazio aereo che si estende dal suolo fino ad includere lo spazio aereo superiore, nel quale sono forniti i servizi di navigazione aerea di rotta e per il quale sono fissati una base di calcolo unica e un unico tasso unitario;
- «evento eccezionale»: circostanze nelle quali la capacità di gestione del traffico aereo (ATM) è anormalmente ridotta, in modo tale che il livello di ritardi nella gestione dei flussi di traffico aereo (ATFM) è 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 nonché l'attivazione della cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi (EACCC) da parte del gestore della rete;
- «movimenti di trasporto aereo IFR all'anno»: la somma dei decolli e degli atterraggi effettuati secondo le regole del volo strumentale (IFR), calcolata come media annuale nei tre anni civili precedenti l'anno in cui il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni doveva essere presentato a norma dell'articolo 12;
- «indice di inflazione previsto»: l'indice di inflazione annuale relativo al terzo anno precedente l'inizio di un periodo di riferimento e calcolato utilizzando la più recente previsione di inflazione della variazione percentuale media dell'indice dei prezzi al consumo pubblicata dal Fondo monetario internazionale per lo Stato membro interessato al momento dell'elaborazione del piano di miglioramento delle prestazioni. Se la variazione percentuale pubblicata dal Fondo monetario internazionale per un determinato anno è negativa, è utilizzato il valore zero;

⁽⁹⁾ 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 (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1).

- 12) «indice di inflazione effettivo»: il tasso annuale effettivo di inflazione relativo al terzo anno precedente l'inizio di un periodo di riferimento e calcolato applicando il tasso di inflazione effettivo pubblicato dalla Commissione nell'indice armonizzato dei prezzi al consumo di Eurostat per lo Stato in questione nell'aprile dell'anno n+1. Se la variazione percentuale pubblicata dalla Commissione per un determinato anno è negativa, è utilizzato il valore zero;
- 13) «grande investimento»: l'acquisizione, lo sviluppo, il rinnovo, l'ammodernamento o il leasing di attività fisse che rappresentano un valore complessivo per l'intera vita utile delle attività superiore a 5 milioni di EUR in termini reali;
- 14) «autorità nazionale»: autorità di regolamentazione o di vigilanza istituita da uno o più Stati membri a livello nazionale o a livello di blocco funzionale di spazio aereo;
- 15) «investimenti nuovi e in corso»: l'acquisizione, lo sviluppo, il rinnovo, l'ammodernamento o il leasing di attività fisse nei casi in cui i costi di ammortamento, il costo del capitale o, in caso di leasing, i costi di esercizio relativi a tali investimenti sono sostenuti durante il periodo di riferimento coperto dal piano di miglioramento delle prestazioni;
- 16) «periodo di riferimento»: il periodo di validità e di applicazione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, come indicato all'articolo 11, paragrafo 3, lettera d), del regolamento (CE) n. 549/2004 e all'articolo 7 del presente regolamento;
- 17) «valore di riferimento»: il valore del ritardo ATFM di rotta per ogni Stato membro e per ogni blocco funzionale di spazio aereo calcolato dal gestore della rete, al fine di garantire che sia raggiunto l'obiettivo di ritardo ATFM di rotta a livello dell'Unione;
- 18) «costi di ristrutturazione»: considerevoli costi una tantum sostenuti dai fornitori di servizi di navigazione aerea nel processo di ristrutturazione per l'introduzione di nuove tecnologie, procedure o modelli aziendali al fine di promuovere la prestazione di servizi integrati, compensare i dipendenti, chiudere centri di controllo del traffico aereo, spostare attività in altre sedi, ammortare attività o acquisire partecipazioni strategiche in altri fornitori di servizi di navigazione aerea;
- 19) «invasione di pista»: qualsiasi evento in un aeroporto comportante la presenza non corretta di un aeromobile, di un veicolo o di una persona sull'area protetta di una superficie designata per l'atterraggio e il decollo degli aeromobili;
- 20) «violazione dei minimi di separazione»: una situazione in cui non sono stati mantenuti i minimi di separazione prescritti tra aeromobili;
- 21) «zona tariffaria presso i terminali»: un aeroporto o un gruppo di aeroporti situato nel territorio di uno Stato membro, nel quale sono forniti servizi di navigazione aerea presso i terminali e per il quale sono fissati una base di calcolo unica e un unico tasso unitario.

CAPO II

COMPITI E RESPONSABILITÀ

Articolo 3

Assistenza fornita dall'organo di valutazione delle prestazioni

Se necessario per lo svolgimento dei compiti della Commissione relativi al funzionamento dettagliato del sistema di prestazioni, la Commissione può chiedere di essere assistita dall'organo di valutazione delle prestazioni per quanto riguarda:

- a) la raccolta, l'esame, la convalida e la diffusione di dati pertinenti per la prestazione dei servizi di navigazione aerea e le funzioni della rete;
- b) la scelta o l'adeguamento di settori essenziali di prestazione;
- c) la definizione di indicatori essenziali di prestazione e indicatori per il monitoraggio;
- d) la fissazione di intervalli di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la definizione e la revisione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione;
- e) la fissazione dei valori di riferimento, delle soglie di allarme e la definizione di gruppi a fini comparativi di cui all'articolo 9, paragrafo 4;
- f) la valutazione della coerenza dei progetti di obiettivi prestazionali nazionali o degli obiettivi prestazionali a livello di blocchi funzionali di spazio aereo («obiettivi prestazionali FAB») rispetto agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, in conformità dell'articolo 14 e dell'articolo 15 nonché la revisione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni in conformità dell'articolo 14, paragrafo 1, e dell'articolo 15, paragrafo 1;
- g) la verifica della completezza dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni in conformità dell'articolo 13;

- h) la verifica, conformemente all'articolo 19, del progetto di piano di prestazioni della rete di cui all'articolo 10, paragrafo 5, del presente regolamento;
- i) la valutazione degli obiettivi prestazionali rivisti e delle misure correttive adottate dagli Stati membri a norma dell'articolo 15, paragrafo 5;
- j) il monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea, compresa la spesa per investimenti e in conto capitale, a livello dell'Unione, a livello nazionale e a livello di blocchi funzionali di spazio aereo;
- k) il monitoraggio delle prestazioni delle funzioni della rete in conformità dell'articolo 37, paragrafo 2;
- l) la valutazione, in conformità dell'articolo 37, paragrafo 3, delle informazioni ricevute dalle autorità nazionali di vigilanza in relazione ai piani di miglioramento delle prestazioni, ai fini del monitoraggio delle prestazioni della rete ATM europea;
- m) la valutazione del conseguimento degli obiettivi prestazionali nel periodo di riferimento;
- n) l'aggiornamento e il sostegno nel coordinamento di un calendario di consultazioni delle parti interessate per quanto riguarda i piani di miglioramento delle prestazioni e i requisiti di consultazione di cui all'articolo 24, paragrafi 2 e 3, e all'articolo 30.

Articolo 4

Fornitura di informazioni e agevolazione del monitoraggio da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea

1. Ove necessario per svolgere i compiti delle autorità nazionali di vigilanza relativi al funzionamento dettagliato del sistema di prestazioni, i fornitori di servizi di navigazione aerea forniscono a tali autorità su richiesta e senza indugio:
 - a) informazioni sulle condizioni locali pertinenti per la fissazione di obiettivi prestazionali nazionali o di obiettivi prestazionali a livello di blocco funzionale di spazio aereo;
 - b) dati per stabilire il tasso di rendimento del capitale proprio per le tariffe di navigazione aerea;
 - c) informazioni circa gli investimenti previsti nei cinque anni successivi alla data della richiesta, che illustrino il profilo delle spese previste per gli investimenti nuovi e in corso durante e dopo il periodo di riferimento e il modo in cui i grandi investimenti contribuiscono alle prestazioni in ogni settore essenziale di prestazione;
 - d) il loro piano aziendale di cui all'allegato III, punto ATM/ANS.OR.D.005, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione ⁽¹⁰⁾;
 - e) informazioni richieste ai fini dell'applicazione dell'articolo 28, paragrafo 3;
 - f) dati sulle basi di calcolo e informazioni sulla ripartizione dei costi tra i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali, nonché dati sui proventi da attività commerciali e sui fondi pubblici ricevuti.
2. I fornitori di servizi di navigazione aerea agevolano le attività necessarie ai fini del monitoraggio di cui all'articolo 37, paragrafo 1, effettuato da o per conto dell'autorità nazionale di vigilanza competente a norma del diritto nazionale dello Stato membro dell'autorità in questione, in particolare fornendo i pertinenti documenti, dati, informazioni e chiarimenti a voce su richiesta e, se il diritto nazionale di tale Stato membro lo consente e in conformità a tale diritto nazionale, consentendo l'accesso a locali, terreni o veicoli pertinenti.

Articolo 5

Assistenza da parte del gestore della rete

Il gestore della rete svolge i seguenti compiti connessi al funzionamento dettagliato del sistema di prestazioni:

- a) sostenere la Commissione fornendo input pertinenti per la fissazione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione prima dell'inizio di un periodo di riferimento e per monitorare il conseguimento di tali obiettivi durante il periodo di riferimento, anche richiamando prontamente l'attenzione della Commissione sulle circostanze in cui gli obiettivi prestazionali non sono rispettati o rischiano di non essere rispettati o in cui si osserva una riduzione significativa e persistente delle prestazioni operative;

⁽¹⁰⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/373 della Commissione, del 1° marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011 (GU L 62 dell'8.3.2017, pag. 1).

- b) su richiesta della Commissione, sostenere le autorità nazionali di vigilanza fornendo input pertinenti per l'elaborazione dei piani di miglioramento delle prestazioni e informando prontamente l'autorità nazionale di vigilanza in questione in merito alle circostanze in cui obiettivi prestazionali nazionali o a livello di blocco funzionale di spazio aereo non sono rispettati o rischiano di non essere rispettati o si osserva una riduzione significativa e persistente delle prestazioni operative;
- c) sostenere i fornitori di servizi di navigazione aerea nel conseguimento degli obiettivi prestazionali nazionali o a livello di blocco funzionale di spazio aereo attraverso, in particolare, l'elaborazione e l'attuazione del piano operativo della rete di cui all'articolo 9 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123.

Articolo 6

Coordinamento con l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea

A norma dell'articolo 13 *bis* del regolamento (CE) n. 549/2004 e in conformità dell'articolo 75, paragrafo 2, lettera h) e dell'articolo 93, lettera b), del regolamento (UE) 2018/1139 la Commissione e gli Stati membri devono coordinarsi con l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea al fine di garantire che:

- a) siano adeguatamente affrontati gli aspetti relativi alla sicurezza, tra cui la fissazione, la revisione e l'attuazione di indicatori essenziali di prestazione e di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza;
- b) gli indicatori essenziali di prestazione e gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza siano coerenti con il piano europeo per la sicurezza aerea di cui all'articolo 6 del regolamento (UE) 2018/1139.

CAPO III

FISSAZIONE DEGLI OBIETTIVI PRESTAZIONALI

Articolo 7

Durata dei periodi di riferimento

- 1. Il terzo periodo di riferimento comprende gli anni civili dal 2020 al 2024 inclusi.
- 2. I periodi di riferimento successivi comprendono cinque anni civili ognuno.
- 3. La durata dei periodi di riferimento di cui ai paragrafi 1 e 2 non pregiudica l'articolo 10, paragrafo 6.

Articolo 8

Indicatori essenziali di prestazione e indicatori per il monitoraggio

- 1. Gli indicatori essenziali di prestazione e gli indicatori per il monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea a livello dell'Unione per ogni settore essenziale di prestazione sono quelli stabiliti all'allegato I, sezione 1.
- 2. Gli indicatori essenziali di prestazione e gli indicatori per il monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea a livello nazionale o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo sono quelli stabiliti all'allegato I, sezione 2.
- 3. Gli indicatori essenziali di prestazione e gli indicatori per il monitoraggio delle prestazioni delle funzioni della rete sono quelli stabiliti all'allegato I, sezione 3.
- 4. Gli Stati membri possono stabilire indicatori essenziali di prestazione e indicatori per il monitoraggio in aggiunta a quelli di cui al paragrafo 2 per quanto riguarda, in particolare, gli aspetti civile-militare o meteorologico.

Articolo 9

Obiettivi prestazionali a livello dell'Unione

- 1. Al più tardi 19 mesi prima dell'inizio di un periodo di riferimento, le autorità nazionali di vigilanza forniscono alla Commissione dati sui costi iniziali e informazioni in merito alle previsioni di traffico di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera f) relative al prossimo periodo di riferimento, come input per la fissazione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.
- 2. Al più tardi 15 mesi prima dell'inizio di un periodo di riferimento la Commissione pubblica intervalli indicativi di obiettivi per gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, comprendenti valori minimi e massimi entro i quali la Commissione intende fissare gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

La Commissione consulta le parti interessate di cui all'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 549/2004, altre persone e organizzazioni pertinenti e, per quanto riguarda gli aspetti di sicurezza, l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea in merito a tali intervalli indicativi di obiettivi.

3. Al più tardi sette mesi prima dell'inizio di un periodo di riferimento la Commissione adotta, in conformità dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 549/2004 gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per gli indicatori essenziali di prestazione di cui all'articolo 8, paragrafo 1.

A tal fine la Commissione:

- a) tiene conto degli input pertinenti dell'organo di valutazione delle prestazioni, del gestore della rete e delle autorità nazionali di vigilanza;
- b) si avvale delle previsioni di traffico di rotta, espresse in termini di movimenti IFR e in unità di servizio e basate sulle più recenti previsioni di base disponibili del servizio di previsioni e statistiche di Eurocontrol (Statfor);
- c) motiva ogni obiettivo prestazionale a livello dell'Unione con una descrizione dei presupposti e delle motivazioni di base per l'obiettivo stesso, tra cui l'uso degli input di cui alla lettera a) del presente paragrafo, l'esito della consultazione di cui al paragrafo 2 e altri dati fattuali pertinenti.

4. Insieme all'adozione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione la Commissione stabilisce:

- a) un «valore di riferimento per i costi determinati» a livello dell'Unione e un «valore di riferimento per il costo unitario determinato» a livello dell'Unione, per definire gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica per l'indicatore essenziale di prestazione di cui all'allegato I, sezione 1, punto 4.1. Tali valori di riferimento sono calcolati in relazione all'anno precedente l'inizio del periodo di riferimento.

Il valore di riferimento per i costi determinati è stimato sulla base dei costi effettivi disponibili per il periodo di riferimento precedente e adeguato per tenere conto delle più recenti stime dei costi, delle variazioni di traffico e della loro relazione con i costi.

Il valore di riferimento per il costo unitario determinato è ottenuto dividendo il valore di riferimento per i costi determinati per la previsione di traffico espressa in unità di servizio relativa all'anno precedente l'inizio del periodo di riferimento;

- b) le soglie di allarme oltre le quali gli Stati membri possono chiedere una revisione degli obiettivi prestazionali indicati nei piani di miglioramento delle prestazioni in conformità dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a), punto i). Le suddette soglie di allarme si basano sui parametri seguenti:
 - i) deviazione del traffico effettivo dalla previsione di traffico in un determinato anno civile, espressa in percentuale di movimenti IFR;
 - ii) deviazione del traffico effettivo dalla previsione di traffico in un determinato anno civile, espressa in percentuale di unità di servizio;
 - iii) variazione dei valori di riferimento a seguito degli aggiornamenti stagionali del piano operativo della rete di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera a) e all'articolo 9, paragrafo 8, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 rispetto ai valori di riferimento dell'ultima versione del piano operativo della rete disponibile al momento della redazione del piano di miglioramento delle prestazioni. Tale variazione è espressa come percentuale di variazione o come una frazione di minuti di ritardo ATFM di rotta, in funzione dell'entità dei valori di riferimento;
- c) i gruppi, a fini comparativi, di fornitori di servizi di navigazione aerea con un ambiente economico e operativo simile, per valutare gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica.

Articolo 10

Piani di miglioramento delle prestazioni

1. Le autorità nazionali di vigilanza elaborano piani di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.

2. I piani di miglioramento delle prestazioni sono elaborati secondo il modello di cui all'allegato II e comprendono:

- a) obiettivi prestazionali nazionali vincolanti o obiettivi prestazionali FAB vincolanti, stabiliti sulla base degli indicatori essenziali di prestazione di cui all'articolo 8, paragrafo 2, comprendenti un «valore di riferimento per i costi determinati» e un «valore di riferimento per il costo unitario determinato» per ogni zona tariffaria, ai fini della definizione di obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica. Tali valori di riferimento sono calcolati in relazione all'anno precedente l'inizio del periodo di riferimento.

Il valore di riferimento per i costi determinati è stimato sulla base dei costi effettivi disponibili per il periodo di riferimento precedente e adeguato per tenere conto delle più recenti stime dei costi, delle variazioni di traffico e della loro relazione con i costi.

Il valore di riferimento per i costi unitari determinati è ottenuto dividendo il valore di riferimento per i costi determinati per la previsione di traffico più recente, espressa in unità di servizio, relativa all'anno precedente l'inizio del periodo di riferimento;

- b) costi determinati per i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali stabiliti conformemente all'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 550/2004 e al presente regolamento;
- c) i sistemi di incentivi istituiti a norma dell'articolo 11, che specifica i parametri dei sistemi di incentivi, il meccanismo di modulazione dei valori cardine di cui all'articolo 11, paragrafo 3, ove applicabile, nonché misure volte a conseguire gli obiettivi di tali sistemi di incentivi;
- d) una descrizione delle principali misure volte a conseguire gli obiettivi prestazionali;
- e) una conferma della coerenza con il campo di applicazione del presente regolamento a norma dell'articolo 1 del presente regolamento e dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 549/2004;
- f) previsioni di traffico di rotta, espresse in termini di movimenti IFR e in unità di servizio e basate sulle previsioni di base del servizio di previsioni e statistiche di Eurocontrol (Statfor);
- g) previsioni di traffico presso i terminali, espresse in termini di movimenti IFR e in unità di servizio e basate sulle previsioni di base Statfor di Eurocontrol;
- h) una descrizione delle iniziative volte a sostenere il coordinamento transfrontaliero e la prestazione di servizi transfrontalieri vantaggiosi per le prestazioni operative o per l'efficienza economica, o per entrambi;
- i) informazioni relative a:
 - i) grandi investimenti;
 - ii) piani di gestione del cambiamento per l'entrata in servizio di grandi cambiamenti dello spazio aereo o di miglioramenti del sistema ATM, volti a ridurre al minimo ogni impatto negativo sulle prestazioni della rete.

Tuttavia, per quanto riguarda le lettere f) e g), le autorità nazionali di vigilanza possono decidere di utilizzare altre previsioni di traffico di rotta e presso i terminali rispetto a quelle basate sulle previsioni di base Statfor di Eurocontrol. In tal caso esse consultano i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea interessati ed espongono le ragioni dell'utilizzo di altre previsioni nel piano di miglioramento delle prestazioni. Eventuali differenze rispetto alle previsioni di base Statfor di Eurocontrol sono correlate a specifici fattori locali non sufficientemente considerati dalle previsioni di base Statfor di Eurocontrol. Le stesse previsioni sono utilizzate per tutti i settori essenziali di prestazione.

3. I piani di miglioramento delle prestazioni possono comprendere ulteriori obiettivi prestazionali stabiliti sulla base degli indicatori essenziali di prestazione di cui all'articolo 8, paragrafo 4. Tali obiettivi sostengono la realizzazione degli obiettivi prestazionali di cui all'articolo 9, paragrafo 3 e al paragrafo 2, lettera a), del presente articolo.

4. Conformemente all'articolo 10, paragrafo 1 e all'articolo 11, paragrafo 3, lettera b), del regolamento (CE) n. 549/2004, le autorità nazionali di vigilanza consultano i fornitori di servizi di navigazione aerea, i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, ove opportuno, i gestori e i coordinatori aeroportuali in merito ai progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, compresi gli obiettivi prestazionali e i sistemi di incentivi ivi contenuti.

5. Il gestore della rete elabora il piano di prestazioni della rete. Il piano di prestazioni della rete è elaborato secondo il modello di cui all'allegato III e comprende:

- a) il valore aggiunto del gestore della rete a sostegno delle attività degli Stati membri, dei blocchi funzionali di spazio aereo, dei fornitori di servizi di navigazione aerea e degli utenti dello spazio aereo civile e militare volte a conseguire obiettivi ambientali e di capacità nonché il contributo delle funzioni della rete per il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione;
- b) gli obiettivi prestazionali per il gestore della rete e per ogni funzione della rete e le misure volte a conseguire tali obiettivi.

6. Se, come previsto all'articolo 11, paragrafo 3, lettera c), quarto comma, del regolamento (CE) n. 549/2004, la Commissione ha rivisto gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, gli Stati membri rivedono i propri piani di miglioramento delle prestazioni e prevedono obiettivi prestazionali rivisti in conformità del presente regolamento.

Articolo 11**Sistemi di incentivi**

1. I sistemi di incentivi contenuti nei piani di miglioramento delle prestazioni adottati dagli Stati membri:
 - a) prevedono incentivi di natura finanziaria per il conseguimento degli obiettivi prestazionali nei settori essenziali di prestazione concernenti l'efficienza economica e la capacità in modo efficace e proporzionato;
 - b) si applicano durante l'intero periodo cui si riferisce il piano di miglioramento delle prestazioni;
 - c) sono non discriminatori, trasparenti ed efficaci;
 - d) si applicano ai servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali.

2. I sistemi di incentivi riguardanti gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica sono disciplinati dagli articoli 27 e 28.

3. I sistemi di incentivi riguardanti gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, oltre ai principi di cui al paragrafo 1, rispettano i principi seguenti:

- a) sono proporzionati al livello di ritardo ATFM e consistono in vantaggi e svantaggi finanziari aventi un impatto rilevante sulle entrate a rischio;
- b) sono stabiliti in modo che i massimi svantaggi finanziari siano almeno pari ai massimi vantaggi finanziari;

l'autorità nazionale di vigilanza definisce le percentuali massime fisse di cui all'allegato XIII, punto 2.1, lettera a), secondo comma, e punto 2.2, lettera a), secondo comma nonché punto 2.1, lettera b), secondo comma, e punto 2.2, lettera b), secondo comma per il calcolo dei vantaggi e degli svantaggi finanziari, previa consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati.

Le percentuali massime fisse di cui all'allegato XIII, punto 2.1, lettera a), secondo comma, e punto 2.2, lettera a), secondo comma per il calcolo dei vantaggi finanziari non superano il 2 %;

- c) ai fini del calcolo dei vantaggi o degli svantaggi finanziari si usano valori cardine;

l'autorità nazionale di vigilanza decide, prima dell'inizio del periodo di riferimento, se tali valori cardine debbano essere basati:

- i) sugli obiettivi prestazionali a livello nazionale, ripartiti a livello di ogni singolo fornitore di servizi di navigazione aerea; oppure
- ii) su obiettivi prestazionali modulati a livello nazionale, ripartiti a livello di ogni singolo fornitore di servizi di navigazione aerea, fissati annualmente dall'autorità nazionale di vigilanza per l'anno successivo in conformità dell'allegato XIII, punto 1, e previa consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati; il meccanismo di modulazione è definito nel piano di miglioramento delle prestazioni, si applica per ogni anno del periodo di riferimento e non è oggetto di modifiche durante il periodo di riferimento.

L'autorità nazionale di vigilanza informa la Commissione annualmente in merito ai valori cardine;

- d) attorno al valore cardine fissato dall'autorità nazionale di vigilanza è stabilito, previa consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati, un intervallo simmetrico volto a garantire che lievi variazioni del ritardo ATFM non comportino vantaggi o svantaggi finanziari;
- e) se la media di ritardo ATFM effettivo per volo nell'anno n è inferiore al valore cardine fissato per l'anno n e si colloca all'esterno dell'intervallo di cui alla lettera d), ne risulta un vantaggio finanziario attraverso un aumento del tasso unitario nell'anno $n+2$, in conformità dell'allegato XIII, punto 2;
- f) se la media di ritardo ATFM effettivo per volo nell'anno n è superiore al valore cardine fissato per l'anno n e si colloca all'esterno dell'intervallo di cui alla lettera d), ne risulta uno svantaggio finanziario attraverso una riduzione del tasso unitario nell'anno $n+2$, in conformità dell'allegato XIII, punto 2;

- g) per gli obiettivi di rotta nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, se il piano di miglioramento delle prestazioni è stabilito a livello di blocco funzionale di spazio aereo si applicano le seguenti disposizioni, oltre ai principi di cui alle lettere da a) a f):
- i) le autorità nazionali di vigilanza interessate ripartiscono l'obiettivo prestazionale FAB di cui all'allegato I, sezione 2, punto 3.1, lettera a), a livello di ogni singolo fornitore di servizi di navigazione aerea interessato, per la fissazione di incentivi a livello nazionale. I valori ottenuti costituiscono la base per i valori cardine di cui alla lettera c);
 - ii) le autorità nazionali di vigilanza interessate applicano lo stesso sistema di incentivi in modo coerente a tutti i fornitori di servizi di navigazione aerea interessati;
 - iii) i valori cardine per il blocco funzionale di spazio aereo sono utilizzati anche in aggiunta ai valori cardine a livello di ogni singolo fornitore di servizi di navigazione aerea di cui al punto i) e sono basati:
 - sugli obiettivi prestazionali a livello di blocco funzionale di spazio aereo; oppure
 - su obiettivi prestazionali modulati a livello di blocco funzionale di spazio aereo, in conformità dell'allegato XIII, punto 1, previa consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati;
 - iv) in deroga alla lettera c), tutte le autorità nazionali di vigilanza interessate decidono congiuntamente se i valori cardine a livello di ogni singolo fornitore di servizi di navigazione aerea e di blocco funzionale di spazio aereo debbano essere modulati o no. Tale decisione si applica in modo uniforme a tutti i valori cardine a livello di ogni singolo fornitore di servizi di navigazione aerea e di blocco funzionale di spazio aereo, per l'intera durata del periodo di riferimento;
 - v) se gli obiettivi prestazionali a livello nazionale e a livello di blocco funzionale di spazio aereo devono essere modulati, lo stesso meccanismo di modulazione si applica agli obiettivi prestazionali a livello nazionale e di blocco funzionale di spazio aereo;
 - vi) se il ritardo ATFM complessivo di rotta per volo nell'anno n a livello di blocco funzionale di spazio aereo è superiore al valore cardine fissato per l'anno n di cui al punto iii) e si colloca all'esterno dell'intervallo di cui al paragrafo 3, lettera d), non si applica il paragrafo 3, lettera e), e il paragrafo 3, lettera f), si applica solo ai fornitori di servizi di navigazione aerea per i quali il ritardo ATFM effettivo per volo nell'anno n è superiore al valore cardine fissato per l'anno n e si colloca all'esterno dell'intervallo di cui alla lettera d);
 - vii) se il ritardo ATFM complessivo di rotta per volo nell'anno n a livello di blocco funzionale di spazio aereo è inferiore al valore cardine fissato per l'anno n di cui al punto iii) e si colloca all'esterno dell'intervallo di cui al paragrafo 3, lettera d), non si applica il paragrafo 3, lettera f), e il paragrafo 3, lettera e), si applica solo ai fornitori di servizi di navigazione aerea per i quali il ritardo ATFM effettivo per volo nell'anno n è inferiore al valore cardine fissato per l'anno n e si colloca all'esterno dell'intervallo di cui alla lettera d).
4. I sistemi di incentivi contenuti nei piani di miglioramento delle prestazioni adottati dagli Stati membri possono anche prevedere incentivi di natura finanziaria per il conseguimento degli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente o per il conseguimento degli obiettivi prestazionali di cui all'articolo 10, paragrafo 3, in linea con il paragrafo 1, lettere b) e c), purché siano efficaci e proporzionati. Tali sistemi di incentivi dovrebbero essere applicati in aggiunta ai sistemi di incentivi di cui ai paragrafi 2 e 3 e indipendentemente da detti sistemi. Il vantaggio o lo svantaggio finanziario aggregato ottenuto grazie a tali sistemi di incentivi non supera, rispettivamente, il 2 % e il 4 % dei costi determinati dell'anno n.

CAPO IV

ADOZIONE, VALUTAZIONE E REVISIONE DEI PIANI DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

Articolo 12

Adozione e presentazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni

Ogni Stato membro adotta un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, elaborato dall'autorità nazionale di vigilanza o dalle autorità nazionali di vigilanza interessate a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo, e lo trasmette alla Commissione al più tardi tre mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento cui si riferisce. Se il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni è elaborato a livello di blocco funzionale di spazio aereo, dopo che tutti gli Stati membri interessati lo hanno adottato, esso è presentato alla Commissione.

Articolo 13

Verifica della completezza dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni

1. La Commissione verifica se i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati dagli Stati membri a norma dell'articolo 12 contengono tutti gli elementi necessari per valutare la conformità ai requisiti di cui all'articolo 10, paragrafi 2 e 4 e, ove applicabile, all'articolo 10, paragrafi 3 e 5.

2. Se, dopo avere effettuato la verifica di cui al paragrafo 1, la Commissione constata la mancanza di uno o più elementi, entro un mese dalla data di ricevimento del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni essa chiede allo Stato membro o agli Stati membri interessati di fornire un progetto aggiornato di piano di miglioramento delle prestazioni, contenente l'elemento o gli elementi mancanti.

In tal caso lo Stato membro o gli Stati membri interessati trasmettono il progetto aggiornato di piano di miglioramento delle prestazioni alla Commissione senza indebito ritardo e in ogni caso entro tre settimane dalla data della richiesta della Commissione.

3. La Commissione avvia la valutazione di cui all'articolo 14 del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni non appena constata, dopo aver effettuato la verifica di cui al paragrafo 1, che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni contiene tutti gli elementi necessari, oppure non appena riceve il progetto aggiornato di piano di miglioramento delle prestazioni di cui al paragrafo 2, a seconda del caso.

Articolo 14

Valutazione e revisione di progetti di piani di miglioramento delle prestazioni e di obiettivi prestazionali

1. La Commissione valuta la coerenza degli obiettivi prestazionali a livello nazionale o di FAB contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione sulla base dei criteri di cui all'allegato IV, punto 1, e tenendo conto delle circostanze locali. La Commissione può integrare la valutazione esaminando i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni in relazione agli elementi di cui all'allegato IV, punto 2.

2. Se, sulla base della valutazione di cui al paragrafo 1, ritiene che gli obiettivi prestazionali contenuti in un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni siano coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, entro cinque mesi a decorrere dalla data di ricevimento del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni o, se del caso, del progetto aggiornato di piano di miglioramento delle prestazioni di cui all'articolo 13, paragrafo 2, la Commissione adotta una decisione di notifica allo Stato membro o agli Stati membri interessati.

3. Se, sulla base della valutazione di cui al paragrafo 1, ritiene che uno o più obiettivi prestazionali contenuti in un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni non siano coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, entro cinque mesi a decorrere dalla data di ricevimento del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni o, se del caso, del progetto aggiornato di piano di miglioramento delle prestazioni di cui all'articolo 13, paragrafo 2, la Commissione adotta una decisione che stabilisce le raccomandazioni di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera c), secondo comma, del regolamento (CE) n. 549/2004.

In tal caso lo Stato membro o gli Stati membri interessati, entro tre mesi a decorrere dalla data di adozione della decisione della Commissione, rivedono gli obiettivi prestazionali e adottano opportune misure per rivedere di conseguenza il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, tenendo conto delle raccomandazioni della Commissione, e presentano a quest'ultima il progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni.

Articolo 15

Valutazione di progetti rivisti di piani di miglioramento delle prestazioni e di obiettivi prestazionali rivisti e adozione di misure correttive

1. Una volta ricevuto il progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentatole a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, la Commissione valuta detto progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni e la coerenza degli obiettivi prestazionali rivisti in esso contenuti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, sulla base dei criteri di cui all'allegato IV, punto 1, e tenendo conto delle circostanze locali. La Commissione può integrare la valutazione esaminando i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni in relazione agli elementi di cui all'allegato IV, punto 2.

2. Se, sulla base della valutazione di cui al paragrafo 1, ritiene che gli obiettivi prestazionali rivisti contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni siano coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, entro cinque mesi a decorrere dalla data di ricevimento del progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni la Commissione adotta una decisione di notifica allo Stato membro o agli Stati membri interessati.

3. Se, sulla base della valutazione di cui al paragrafo 1, ritiene che vi siano dubbi circa la coerenza degli obiettivi prestazionali rivisti contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, entro cinque mesi a decorrere dalla data di ricevimento del progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni la Commissione avvia un esame dettagliato di tali obiettivi prestazionali e delle circostanze locali pertinenti, chiedendo ulteriori informazioni alle autorità nazionali di vigilanza se necessario, e ne informa lo Stato membro o gli Stati membri interessati.

4. Se, dopo aver effettuato l'esame dettagliato di cui al paragrafo 3, ritiene che gli obiettivi prestazionali rivisti contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni siano coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, entro cinque mesi dall'avvio dell'esame dettagliato la Commissione adotta una decisione di notifica allo Stato membro o agli Stati membri interessati.

5. Se, dopo aver effettuato l'esame dettagliato di cui al paragrafo 3, ritiene che gli obiettivi prestazionali rivisti contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni non siano coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, entro cinque mesi dall'avvio dell'esame dettagliato la Commissione adotta una decisione che stabilisce le misure correttive che devono essere adottate dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera c), terzo comma, del regolamento (CE) n. 549/2004.

6. Se la Commissione ha adottato la decisione di cui al paragrafo 5, lo Stato membro o gli Stati membri interessati, entro tre mesi a decorrere dalla data di adozione di tale decisione, comunicano alla Commissione le misure da essi adottate in applicazione della decisione, nonché informazioni che dimostrino che dette misure rispettano tale decisione.

7. Sulla base delle informazioni comunicate a norma del paragrafo 6, la Commissione valuta se le misure adottate dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati siano sufficienti a garantire la conformità con la decisione di cui al paragrafo 5, conformemente alle prescrizioni del regolamento (CE) n. 549/2004 e del presente regolamento.

Se ritiene che tali misure siano sufficienti a garantire la conformità con la decisione di cui al paragrafo 5, la Commissione lo notifica allo Stato membro o agli Stati membri interessati.

Se ritiene che tali misure non siano sufficienti a garantire la conformità con la decisione di cui al paragrafo 5, la Commissione lo notifica allo Stato membro o agli Stati membri interessati e si attiva, se del caso, per affrontare la non conformità, anche con azioni di cui all'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Articolo 16

Adozione di piani di miglioramento delle prestazioni

Ogni Stato membro adotta e pubblica il proprio piano di miglioramento delle prestazioni in una delle circostanze seguenti, a seconda dei casi:

- a) dopo che la Commissione ha adottato una decisione in applicazione dell'articolo 14, paragrafo 2, dell'articolo 15, paragrafo 2, o dell'articolo 15, paragrafo 4;
- b) dopo che la Commissione ha adottato una decisione a norma dell'articolo 15, paragrafo 7, secondo comma;
- c) dopo che la Commissione ha adottato una decisione a seguito di una richiesta di uno Stato membro o di Stati membri interessati di rivedere, durante il periodo di riferimento, gli obiettivi prestazionali a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, a condizione che il piano di miglioramento delle prestazioni sia adeguato dallo Stato membro interessato per quanto riguarda gli obiettivi prestazionali rivisti.

Articolo 17

Obiettivi prestazionali o misure correttive adottati successivamente all'inizio del periodo di riferimento

1. Se, a causa del tempo impiegato per completare le procedure di cui agli articoli 14 e 15, gli Stati membri non sono stati in grado di adottare i piani di miglioramento delle prestazioni prima dell'inizio del periodo di riferimento in conformità dell'articolo 16, gli obiettivi prestazionali contenuti nella versione più recente dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni si applicano su base provvisoria, fino all'adozione dei piani di miglioramento delle prestazioni.

2. Nella situazione di cui al paragrafo 1, non appena sono adottati i piani di miglioramento delle prestazioni gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica si applicano retroattivamente mediante un adeguamento dei tassi unitari in conformità dell'articolo 29, paragrafo 5.

Articolo 18

Revisione degli obiettivi prestazionali durante un periodo di riferimento

1. Durante il periodo di riferimento gli Stati membri possono rivedere uno o più obiettivi prestazionali contenuti nei piani di miglioramento delle prestazioni e adottare piani di miglioramento delle prestazioni modificati di conseguenza soltanto se sono soddisfatte le due condizioni seguenti:

- a) lo Stato membro o gli Stati membri interessati ritengono che la prevista revisione sia necessaria e proporzionata in considerazione della presenza di una o più delle seguenti situazioni:
 - i) è raggiunta almeno una delle soglie di allarme di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera b) e l'autorità nazionale di vigilanza o le autorità nazionali di vigilanza interessate hanno valutato la situazione e hanno dimostrato che gli effetti del raggiungimento della soglia o delle soglie di allarme non possono essere sufficientemente mitigati senza una revisione degli obiettivi prestazionali;
 - ii) i dati, i presupposti e le motivazioni iniziali, anche in materia di investimenti, sulla cui base sono stati fissati gli obiettivi prestazionali in questione non sono più accurati, tale situazione è di importanza notevole e di carattere duraturo ed è dovuta a circostanze che non erano prevedibili al momento dell'adozione del piano di miglioramento delle prestazioni e l'autorità nazionale di vigilanza o le autorità nazionali di vigilanza interessate hanno valutato la situazione e hanno dimostrato che i relativi effetti non possono essere sufficientemente mitigati senza una revisione degli obiettivi prestazionali;
- b) la Commissione, sulla base di una richiesta motivata dello Stato membro o degli Stati membri interessati, ha deciso che:
 - i) concorda sul fatto che la revisione prevista sia necessaria e proporzionata in considerazione della presenza di una o più delle situazioni di cui alla lettera a);
 - ii) gli obiettivi prestazionali rivisti sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, dopo aver valutato questi obiettivi sulla base dei criteri di cui all'allegato IV, punto 1.

La Commissione adotta la decisione di cui alla lettera b) entro sette mesi a decorrere dalla data di presentazione della domanda completa da parte dello Stato membro o degli Stati membri interessati.

2. Le revisioni degli obiettivi prestazionali adottati in applicazione del presente articolo non si applicano con effetto retroattivo.

Articolo 19

Approvazione del piano di prestazioni della rete

1. Il gestore della rete presenta alla Commissione il progetto di piano di prestazioni della rete dopo la convalida da parte del consiglio di gestione della rete di cui all'articolo 18, paragrafo 1, lettera o), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 al più tardi tre mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento.

2. La Commissione valuta se il progetto di piano di prestazioni della rete sia conforme ai criteri di cui all'allegato V.

La Commissione può chiedere al gestore della rete di presentare una revisione di tale progetto di piano di prestazioni della rete qualora ciò sia necessario per garantire il rispetto dei criteri di cui all'allegato V.

3. Se ritiene che il progetto di piano di prestazioni della rete è conforme ai criteri di cui all'allegato V, la Commissione adotta il piano di prestazioni della rete.

4. Dopo l'adozione da parte della Commissione a norma del paragrafo 3, il gestore della rete pubblica e attua il piano di prestazioni della rete.

5. Se, a causa del tempo impiegato per completare le procedure di cui ai paragrafi 2 e 3, il piano di prestazioni della rete non è stato adottato dalla Commissione prima dell'inizio del periodo di riferimento, la versione più recente del progetto di piano di prestazioni della rete convalidata dal consiglio di gestione della rete è applicata a titolo provvisorio, fino all'adozione del piano di prestazioni della rete da parte della Commissione.

CAPO V

**FINANZIAMENTO DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA, ISTITUZIONE DI ZONE TARIFFARIE,
FISSAZIONE DI BASI DI CALCOLO DELLE TARIFFE E TRASPARENZA***Articolo 20***Principi per il finanziamento dei servizi di navigazione aerea**

1. I costi determinati dei servizi di navigazione aerea di rotta sono finanziati mediante tariffe di rotta applicate agli utenti dello spazio aereo e, qualora si applichi l'articolo 25, paragrafo 3, da altre entrate, di cui a detto articolo.
2. I costi determinati dei servizi di navigazione aerea presso i terminali sono finanziati mediante tariffe presso i terminali applicate agli utenti dello spazio aereo e, qualora si applichi l'articolo 25, paragrafo 3, da altre entrate, di cui a detto articolo.
3. Le entrate derivanti dalle tariffe di rotta o presso i terminali non sono utilizzate per finanziare attività commerciali dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

*Articolo 21***Istituzione di zone tariffarie**

1. Nello spazio aereo di loro responsabilità in cui sono forniti servizi di navigazione aerea agli utenti dello spazio aereo, gli Stati membri istituiscono una o più zone tariffarie per la riscossione di tariffe di rotta («zona tariffaria di rotta») e una o più zone tariffarie per la riscossione di tariffe presso i terminali («zona tariffaria presso i terminali»).

Gli Stati membri consultano i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo in questione prima di istituire o modificare tali zone.

Gli Stati membri notificano alla Commissione e all'Ufficio centrale dei canoni di rotta (CRCO) di Eurocontrol, se del caso, l'istituzione o la modifica di tali zone tariffarie almeno sette mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento.

2. Gli Stati membri provvedono affinché l'ambito geografico delle zone tariffarie sia definito chiaramente. Le zone tariffarie sono coerenti con la fornitura di servizi di navigazione aerea e possono comprendere servizi prestati da un fornitore di servizi di navigazione aerea stabilito in un altro Stato membro e relativi allo spazio aereo transfrontaliero.

3. Nei casi in cui servizi di traffico aereo per l'avvicinamento e per la partenza di aeromobili sono prestati congiuntamente per un gruppo di aeroporti, gli Stati membri possono istituire una specifica zona tariffaria presso i terminali all'interno dell'area dei terminali in questione.

4. Se gli Stati membri decidono di istituire zone tariffarie di rotta o presso i terminali che comprendono lo spazio aereo di responsabilità di più di uno Stato membro, oppure se gli Stati membri decidono di istituire una zona tariffaria comune, gli Stati membri interessati assicurano l'applicazione coerente e uniforme del presente regolamento alla fornitura di servizi di navigazione aerea nello spazio aereo interessato.

Gli Stati membri informano senza indugio la Commissione e il CRCO di Eurocontrol in merito ad eventuali decisioni di questo tipo.

5. Gli Stati membri possono modificare o istituire una nuova zona tariffaria presso i terminali nel corso di un periodo di riferimento, purché:

- a) consultino, prima della modifica, i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea interessati;
- b) notifichino la modifica senza indebito ritardo alla Commissione e al CRCO di Eurocontrol;
- c) forniscano alla Commissione senza indebito ritardo tutte le informazioni seguenti:
 - i) i pertinenti dati sui costi e sul traffico, che riflettano adeguatamente la situazione prima e dopo la modifica;
 - ii) le osservazioni dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e dei prestatori di servizi di navigazione aerea consultati in conformità della lettera a);

- iii) una valutazione dell'impatto atteso della modifica sulla realizzazione degli obiettivi prestazionali a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica e sul monitoraggio delle prestazioni;
 - iv) un aggiornamento del piano di miglioramento delle prestazioni con i relativi dati.
6. Gli Stati membri non modificano una zona tariffaria di rotta nel corso di un periodo di riferimento.

Articolo 22

Fissazione della base di calcolo delle tariffe

1. La base di calcolo delle tariffe di rotta e presso i terminali comprende i costi determinati relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea nella zona tariffaria in questione.

I costi determinati derivanti da nuovi sistemi ATM e da modifiche rilevanti di quelli esistenti sono compresi nella base di calcolo solo quando detti sistemi sono coerenti con l'attuazione del piano generale europeo ATM e, in particolare, con i progetti comuni di cui all'articolo 15 *bis*, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004.

Gli Stati membri possono decidere di includere nella base di calcolo i costi determinati seguenti sostenuti in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea, in conformità dell'articolo 15, paragrafo 2, lettera b), seconda frase, del regolamento (CE) n. 550/2004:

- a) i costi determinati sostenuti dalle autorità competenti;
- b) i costi determinati sostenuti dalle organizzazioni riconosciute di cui all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 550/2004;
- c) i costi determinati derivanti dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea Eurocontrol, del 13 dicembre 1960, come modificata da ultimo.

2. Fatto salvo l'articolo 18, i costi determinati compresi nelle basi di calcolo per le tariffe di rotta e presso i terminali sono fissati prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento come parte integrante del piano di miglioramento delle prestazioni in termini reali e specificati per ciascun anno civile di tale periodo in termini reali e in termini nominali, ad eccezione dei costi determinati di cui al paragrafo 1, terzo comma, e dei costi determinati di cui al paragrafo 4, lettere c) e d), che sono fissati in termini nominali se è applicata la contabilità basata sui costi storici.

3. I costi determinati inclusi nelle basi di calcolo delle tariffe di rotta e presso i terminali sono calcolati in valuta nazionale. Se è stata creata una zona tariffaria comune con un unico tasso unitario, gli Stati membri interessati garantiscono la conversione dei costi determinati in una valuta unica, che può essere l'euro o la valuta nazionale di uno degli Stati membri interessati, in modo da consentire un calcolo trasparente del tasso unitario unico in applicazione dell'articolo 25, paragrafo 4.

4. I costi determinati inclusi nelle basi di calcolo delle tariffe di rotta e presso i terminali comprendono:

- a) costi del personale;
- b) costi di esercizio diversi dai costi del personale;
- c) costi di ammortamento;
- d) costo del capitale;
- e) costi eccezionali.

I costi del personale di cui alla lettera a) comprendono le retribuzioni lorde, i pagamenti per le ore di lavoro straordinario, i contributi dei datori di lavoro ai regimi di sicurezza sociale, nonché i contributi pensionistici e altre indennità. I contributi pensionistici sono calcolati sulla base di stime prudenti basate, a seconda dei casi, sul regime pensionistico o sulla legislazione nazionale applicabile. Tali stime sono indicate nel piano di miglioramento delle prestazioni.

I costi di esercizio diversi dai costi del personale, di cui alla lettera b), comprendono i costi sostenuti per l'acquisto di beni e servizi utilizzati per la fornitura di servizi di navigazione aerea, tra cui i costi relativi a servizi externalizzati, materiale, energia, servizi di pubblica utilità, affitto di immobili, attrezzature e installazioni, manutenzione, costi di assicurazione e di viaggio.

I costi di ammortamento di cui alla lettera c) comprendono i costi inerenti alle attività fisse complessive utilizzate per la fornitura di servizi di navigazione aerea. Il valore delle attività fisse è ammortato in base alla durata di vita utile prevista di tali attività utilizzando il metodo fisso lineare applicato al costo delle attività che vengono ammortizzate. Per il calcolo dell'ammortamento è applicata la contabilità basata sui costi correnti o quella basata sui costi storici. La

metodologia utilizzata per il calcolo dei costi di ammortamento resta immutata per tutta la durata dell'ammortamento ed è coerente con il costo del capitale applicato, ovvero costo nominale del capitale per la contabilità basata su costi storici e costo reale del capitale per la contabilità basata sui costi correnti. Quando si applica la contabilità basata sui costi correnti, il costo del capitale non tiene conto dell'inflazione e sono forniti anche i dati contabili sui costi storici equivalenti a fini di comparazione e valutazione.

Il costo del capitale di cui alla lettera d) è pari al prodotto dei seguenti elementi:

- i) la somma della media del valore contabile netto delle attività fisse utilizzate o in costruzione e delle eventuali correzioni alle attività complessive determinate dall'autorità nazionale di vigilanza e utilizzate dal fornitore di servizi di navigazione aerea e del valore medio delle attività correnti nette, esclusi i conti fruttiferi, che sono necessarie per la fornitura di servizi di navigazione aerea;
- ii) la media ponderata del tasso d'interesse sul debito e del rendimento del capitale proprio. Per i fornitori di servizi di navigazione aerea privi di capitale proprio la media ponderata è calcolata sulla base di un rendimento applicato alla differenza tra le attività complessive, di cui al punto i), e i debiti.

Per stabilire il costo del capitale i fattori di ponderazione sono basati sulla quota di finanziamento attraverso debito o fondi propri. Il tasso d'interesse sul debito è pari alla media ponderata dei tassi d'interesse sul debito del fornitore di servizi di navigazione aerea. Il rendimento dei fondi propri è quello fornito nel piano di miglioramento delle prestazioni per il periodo di riferimento ed è basato sul rischio finanziario sostenuto dal fornitore di servizi di navigazione aerea.

Se i fornitori di servizi di navigazione aerea sostengono costi di leasing di attività fisse, detti costi non sono inclusi nel calcolo del costo del capitale.

I costi eccezionali di cui alla lettera e) sono costi non ricorrenti connessi alla fornitura di servizi di navigazione aerea, compresi gli oneri fiscali e i dazi doganali non recuperabili.

5. I costi determinati sono ripartiti in modo trasparente tra le zone tariffarie per le quali sono sostenuti. I costi determinati sostenuti per più zone tariffarie sono ripartiti in modo proporzionale sulla base di una metodologia trasparente.

A tal fine le autorità nazionali di vigilanza stabiliscono, prima dell'inizio di ogni periodo di riferimento, i criteri utilizzati per ripartire i costi determinati tra le zone tariffarie, anche in relazione alle lettere b) e c) del presente paragrafo, e i criteri per ripartire i costi determinati tra servizi di rotta e servizi presso i terminali, e inseriscono tali informazioni nel piano di miglioramento delle prestazioni in conformità dell'allegato II, punto 3.3, lettera d).

I costi determinati compresi nelle basi di calcolo per le zone tariffarie presso i terminali coprono il costo dei servizi seguenti:

- a) servizi di controllo dell'aeroporto o servizi di informazione sui voli in aeroporto, che comprendono i servizi di consulenza sul traffico aereo e i servizi di allarme;
- b) servizi di traffico aereo per l'avvicinamento e per la partenza di aeromobili entro una determinata distanza da un aeroporto, che sono definiti sulla base delle esigenze operative;
- c) la parte proporzionale dei servizi di navigazione aerea comune ai servizi di rotta e presso i terminali.

6. I costi determinati sostenuti per i voli esonerati ai sensi dell'articolo 31, paragrafi da 3 a 5, sono costituiti da:

- a) i costi determinati dei voli VFR esonerati, calcolati con un metodo basato sul costo marginale;
- b) i costi determinati dei voli IFR esonerati, calcolati come prodotto dei seguenti elementi:
 - i) i costi determinati sostenuti per i voli IFR, che sono pari ai costi determinati totali meno i costi determinati dei voli VFR;
 - ii) la percentuale delle unità di servizio esonerate rispetto al numero totale di unità di servizio, che è pari alle unità di servizio in relazione ai voli IFR e, se questi non sono esonerati, ai voli VFR.

Ai fini del calcolo del tasso unitario, i costi determinati dei voli VFR esonerati sono separati dai costi determinati sostenuti per i voli IFR.

7. Le autorità nazionali di vigilanza verificano, per ogni zona tariffaria, che le basi di calcolo delle tariffe di rotta e presso i terminali soddisfino i requisiti di cui all'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 550/2004 e le disposizioni del presente articolo. A tal fine le autorità nazionali di vigilanza esaminano la documentazione contabile pertinente, compresi gli eventuali registri delle attività e altro materiale pertinente per la fissazione della base di calcolo delle tariffe.

Articolo 23

Costi effettivi

Le disposizioni dell'articolo 22 si applicano *mutatis mutandis* alla fissazione dei costi effettivi.

Articolo 24

Trasparenza dei costi

1. Gli Stati membri definiscono basi di calcolo delle tariffe per ogni zona tariffaria in modo trasparente.
2. Almeno quattro mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento gli Stati membri, agendo in modo coordinato, consultano i fornitori di servizi di navigazione aerea, i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, se opportuno, i gestori e i coordinatori aeroportuali sulla prevista fissazione dei costi determinati compresi nella base di calcolo delle tariffe di rotta e presso i terminali, sugli investimenti nuovi e in corso, sulle previsioni sulle unità di servizio e sulla politica tariffaria per il periodo di riferimento in questione.

Gli Stati membri procedono allo stesso modo anche durante un periodo di riferimento se intendono chiedere una revisione degli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica a norma dell'articolo 18, paragrafo 1.

Gli Stati membri trasmettono le tabelle di rendicontazione e le informazioni richieste negli allegati VII e IX ai soggetti invitati alla consultazione almeno tre settimane prima della consultazione.

3. Durante il periodo di riferimento gli Stati membri consultano su base annua, in modo coordinato e in conformità dell'allegato XII, punto 1, i fornitori di servizi di navigazione aerea, i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, qualora opportuno, i gestori e i coordinatori aeroportuali sui costi effettivi sostenuti durante l'anno precedente e sulla differenza tra i costi effettivi e i costi determinati contenuti nel piano di miglioramento delle prestazioni.

Gli Stati membri trasmettono le tabelle di rendicontazione e le informazioni richieste nell'allegato VII ai soggetti invitati alla consultazione almeno tre settimane prima della consultazione.

4. Gli Stati membri forniscono le informazioni di cui all'ultimo comma dei paragrafi 2 e 3 alla Commissione alla data in cui sono state fornite alle parti consultate. Gli Stati membri informano inoltre la Commissione in merito ai risultati della consultazione.

CAPO VI

CALCOLO DEI TASSI UNITARI E DELLE TARIFFE

Articolo 25

Calcolo dei tassi unitari

1. Gli Stati membri calcolano i tassi unitari di rotta e presso i terminali prima dell'inizio di ogni anno del periodo di riferimento.
2. Il calcolo dei tassi si effettua dividendo il numero totale previsto delle unità di servizio di rotta o presso i terminali relativo all'anno in questione, calcolato rispettivamente secondo l'allegato VII, punti 1 e 2, per la somma algebrica dei seguenti elementi:
 - a) i costi determinati, espressi in termini nominali, per l'anno in questione, come definiti nel piano di miglioramento delle prestazioni;
 - b) gli adeguamenti per tenere conto dell'inflazione, in conformità dell'articolo 26;
 - c) gli adeguamenti derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico, in conformità dell'articolo 27, paragrafi da 2 a 5;
 - d) gli adeguamenti derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di costo, in conformità dell'articolo 28, paragrafi da 4 a 6;
 - e) gli adeguamenti derivanti dall'applicazione dei sistemi di incentivi finanziari, in conformità dell'articolo 11, paragrafi 3 e 4;
 - f) gli adeguamenti derivanti dalla modulazione delle tariffe di navigazione aerea, in conformità dell'articolo 32;

- g) gli adeguamenti derivanti dalle variazioni di traffico, in conformità dell'articolo 27, paragrafo 8;
 - h) gli adeguamenti derivanti dalle variazioni di traffico, in conformità dell'articolo 27, paragrafo 9;
 - i) una detrazione di altre entrate, in conformità del paragrafo 3 del presente articolo;
 - j) i finanziamenti incrociati tra zone tariffarie di rotta, o tra zone tariffarie presso i terminali, conformemente all'articolo 15, paragrafo 2, lettera e), del regolamento (CE) n. 550/2004;
 - k) adeguamenti per tenere conto delle differenze a livello delle entrate dovute all'applicazione temporanea del tasso unitario in conformità dell'articolo 29, paragrafo 5;
 - l) adeguamenti relativi a periodi di riferimento precedenti.
3. Ai fini del paragrafo 2, lettera i), le seguenti entrate dei fornitori di servizi di navigazione aerea ottenute nell'anno n sono dedotte dai costi determinati come «altre entrate»:
- a) fondi pubblici ottenuti da autorità pubbliche, compreso il sostegno finanziario proveniente da programmi di assistenza dell'Unione;
 - b) entrate provenienti da attività commerciali, se lo Stato membro o gli Stati membri interessati hanno deciso che tali entrate devono essere dedotte;
 - c) per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea presso i terminali, le entrate derivanti da contratti o accordi conclusi tra fornitori di servizi di navigazione aerea e gestori aeroportuali, se lo Stato membro o gli Stati membri interessati hanno deciso che tali entrate devono essere dedotte.

Per quanto riguarda la lettera a), i fondi pubblici a copertura dei costi del personale e di altri costi di esercizio sono dedotti dai costi determinati al più tardi nell'anno n+2. I fondi pubblici che coprono i costi di ammortamento sono dedotti dai costi determinati in conformità del calendario di ammortamento delle attività finanziate (durata e annualità). Uno Stato membro può decidere di non dedurre dai costi determinati un importo relativo ai costi amministrativi sostenuti per la rendicontazione sull'accordo di finanziamento se questi costi amministrativi non sono inclusi nella base di calcolo delle tariffe. Allo stesso modo, uno Stato membro può decidere di non dedurre dai costi determinati i fondi pubblici ricevuti per coprire i costi non noti al momento della redazione del piano di miglioramento delle prestazioni e pertanto non inclusi nella base di calcolo delle tariffe. Agli utenti dello spazio aereo non sono addebitati i costi coperti da fondi pubblici.

Le entrate di cui alle lettere b) e c) sono dedotte dai costi determinati al più tardi nell'anno n+2.

4. I tassi unitari sono calcolati in valuta nazionale.

Se gli Stati membri decidono di istituire una zona tariffaria comune in conformità dell'articolo 21, paragrafo 4, il tasso unitario è calcolato in una valuta unica, che può essere l'euro o un'altra valuta nazionale di uno degli Stati membri interessati. Gli Stati membri interessati informano la Commissione e il CRCO di Eurocontrol in merito alla valuta applicabile.

Articolo 26

Adeguamento per tenere conto dell'inflazione

Per ogni anno del periodo di riferimento, i costi determinati contenuti nelle basi di calcolo delle tariffe di rotta e presso i terminali per l'anno n, espressi in termini nominali, sono adeguati sulla base della differenza in percentuale tra l'indice di inflazione effettivo e l'indice di inflazione previsto per il suddetto anno n e inclusi come adeguamento per il calcolo del tasso unitario per l'anno n+2.

I costi determinati di cui all'articolo 22, paragrafo 1, terzo comma, e i costi determinati di cui all'articolo 22, paragrafo 4, lettere c) e d) se si applica la contabilità basata sui costi storici, non sono oggetto di alcun adeguamento per tenere conto dell'inflazione.

Articolo 27

Dispositivo di ripartizione del rischio di traffico

1. In relazione ai sistemi di incentivi di cui all'articolo 11, paragrafo 2, si applica un dispositivo di ripartizione del rischio di traffico. In base a tale dispositivo, il rischio di modifica delle entrate dovuta a deviazioni dalla previsione di unità di servizio contenuta nel piano di miglioramento delle prestazioni è ripartito tra i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli utenti dello spazio aereo, conformemente alle disposizioni del presente articolo.

2. Se, in un dato anno *n*, il numero effettivo di unità di servizio si discosta dalla previsione indicata nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno *n* in misura non superiore al 2 %, le entrate supplementari o le mancate entrate che ne risultano sono interamente a carico del o dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati.

3. Se, in un dato anno *n*, il numero effettivo di unità di servizio supera la previsione di unità di servizio stabilita nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno *n* in misura superiore al 2 %, il 70 % delle entrate supplementari ottenute dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 2 % della differenza tra le unità di servizio effettive e la suddetta previsione è trasferito agli utenti dello spazio aereo attraverso adeguamenti dei tassi unitari nell'anno *n*+2.

Se, in un dato anno *n*, il numero effettivo di unità di servizio resta inferiore alla previsione di unità di servizio contenuta nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno *n* in misura di oltre il 2 %, il 70 % della conseguente perdita di entrate subita dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che supera il 2 % della differenza tra le unità di servizio effettive e la suddetta previsione è recuperato dagli utenti dello spazio aereo attraverso adeguamenti dei tassi unitari nell'anno *n*+2.

4. Se, in un dato anno *n*, il numero effettivo di unità di servizio è inferiore al 90 % della previsione di unità di servizio contenuta nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno *n*, l'importo della perdita di entrate subita dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che supera il 10 % della differenza tra le unità di servizio effettive e la suddetta previsione è interamente recuperato dagli utenti dello spazio aereo attraverso adeguamenti dei tassi unitari nell'anno *n*+2.

Se, in un dato anno *n*, il numero effettivo di unità di servizio supera il 110 % della previsione di unità di servizio contenuta nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno *n*, le entrate supplementari ottenute dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 10 % della differenza tra le unità di servizio effettive e la suddetta previsione sono interamente trasferite agli utenti dello spazio aereo attraverso adeguamenti dei tassi unitari nell'anno *n*+2.

5. Le autorità nazionali di vigilanza possono adeguare i valori dei parametri del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui ai paragrafi 2 e 3. Nell'adeguare tali valori, le autorità nazionali di vigilanza:

- a) consultano i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea interessati in merito ai valori previsti;
- b) garantiscono che la conseguente esposizione al rischio dei fornitori di servizi di navigazione aerea non è inferiore alle entrate massime a rischio nell'ambito del dispositivo di cui ai paragrafi 2 e 3;
- c) considerano la variazione dei costi di messa a disposizione di capacità da parte del fornitore di servizi di navigazione aerea interessato dovuta a variazioni del traffico.

6. Ai seguenti costi determinati non si applicano le disposizioni dei paragrafi da 2 a 5:

- a) i costi determinati stabiliti a norma dell'articolo 22, paragrafo 1, terzo comma;
- b) i costi determinati per i servizi meteorologici.

7. Gli Stati membri possono esentare dall'applicazione dei paragrafi da 2 a 5 i costi determinati dei fornitori di servizi di navigazione aerea che sono stati autorizzati a fornire servizi di navigazione aerea senza certificato, in conformità dell'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 550/2004.

8. Per quanto riguarda i costi determinati di cui al paragrafo 6 e, se applicabile, al paragrafo 7, le eventuali entrate supplementari nell'anno *n*, dovute a differenze tra le unità di servizio effettive e la previsione di unità di servizi contenuta nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno sono trasferite agli utenti dello spazio aereo, e le eventuali perdite di entrate sono recuperate dagli utenti dello spazio aereo tramite un adeguamento del tasso unitario dell'anno *n*+2.

9. Agli adeguamenti dei tassi unitari di cui all'articolo 25, paragrafo 2, lettere b), c), d), e), f), g), h), i), j), k) ed l) non si applicano le disposizioni dei paragrafi da 2 a 5. Per quanto riguarda gli adeguamenti di cui all'articolo 25, paragrafo 2, lettere b), c), d), e), f), g), i), j) e k), le eventuali entrate supplementari nell'anno *n*, dovute a differenze tra le unità di servizio effettive e la previsione di unità di servizio contenuta nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno sono trasferite agli utenti dello spazio aereo, e le eventuali perdite di entrate sono recuperate dagli utenti dello spazio aereo tramite un adeguamento del tasso unitario nell'anno *n*+2.

Articolo 28

Dispositivo di ripartizione del rischio di costo

1. In relazione ai sistemi di incentivi di cui all'articolo 11, paragrafo 2, si applica un dispositivo di ripartizione del rischio di costo. In base a tale dispositivo, le differenze tra i costi determinati contenuti nel piano di miglioramento delle prestazioni e i costi effettivi sono ripartite tra fornitori di servizi di navigazione aerea e utenti dello spazio aereo, conformemente alle disposizioni del presente articolo.

2. Le differenze di cui al paragrafo 1 sono ripartite nel modo seguente:
- a) se, per l'intero periodo di riferimento, i costi effettivi sono inferiori ai costi determinati, il fornitore di servizi di navigazione aerea o lo Stato membro interessato trattiene integralmente la differenza che ne risulta;
 - b) se, per l'intero periodo di riferimento, i costi effettivi sono superiori ai costi determinati, il fornitore di servizi di navigazione aerea o lo Stato membro interessato copre integralmente la differenza che ne risulta.
3. Il paragrafo 2 non si applica se le differenze tra costi determinati e costi effettivi risultano da almeno uno dei seguenti cambiamenti:
- a) cambiamenti imprevisi nei costi degli investimenti nuovi e in corso;
 - b) cambiamenti imprevisi nei costi di cui all'articolo 22, paragrafo 1, terzo comma;
 - c) cambiamenti imprevisi e significativi dei costi pensionistici stabiliti in conformità dell'articolo 22, paragrafo 4, risultanti da cambiamenti imprevedibili nella legislazione nazionale sulle pensioni, della legislazione sulla contabilizzazione delle pensioni o da cambiamenti imprevedibili della situazione sui mercati finanziari, a condizione che tali cambiamenti dei costi pensionistici sfuggano al controllo del fornitore di servizi di navigazione aerea e, in caso di aumenti dei costi, che il fornitore di servizi di navigazione aerea abbia adottato misure ragionevoli per gestire detti aumenti dei costi durante il periodo di riferimento;
 - d) cambiamenti imprevisi e significativi dei costi risultanti da cambiamenti imprevedibili dei tassi d'interesse sui prestiti che finanziano i costi generati dalla fornitura dei servizi di navigazione aerea, a condizione che tali cambiamenti dei costi sfuggano al controllo del fornitore di servizi di navigazione aerea e, in caso di aumenti dei costi, che il fornitore di servizi di navigazione aerea abbia adottato misure ragionevoli per gestire detti aumenti dei costi durante il periodo di riferimento;
 - e) cambiamenti imprevisi e significativi dei costi risultanti da cambiamenti imprevedibili della normativa fiscale nazionale o da altri nuovi elementi di costo non prevedibili, non compresi nel piano di miglioramento delle prestazioni ma imposti dalla legge.

I costi determinati relativi ai costi di cui al presente paragrafo sono individuati e categorizzati nel piano di miglioramento delle prestazioni, conformemente all'allegato II, punto 3.3, lettera h).

Le differenze tra costi determinati e costi effettivi di cui al presente paragrafo sono individuate e spiegate annualmente conformemente agli allegati VII e IX.

4. Per quanto riguarda i cambiamenti imprevisi nei costi di cui al paragrafo 3, lettera a), le differenze tra i costi determinati e i costi effettivi sono ripartite come segue:
- a) qualora, nel corso di un anno civile o durante l'intero periodo di riferimento, i costi effettivi siano inferiori ai costi determinati, il fornitore di servizi di navigazione aerea o lo Stato membro interessato rimborsa la differenza agli utenti dello spazio aereo attraverso una riduzione del tasso unitario nell'anno $n+2$ o nel successivo periodo di riferimento a meno che, sulla base di una motivazione dettagliata del fornitore di servizi di navigazione aerea, l'autorità nazionale di vigilanza, previa consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, decida che il fornitore di servizi di navigazione aerea non rimborsa una parte della suddetta differenza;
 - b) qualora, nel corso di un anno civile o durante l'intero periodo di riferimento, i costi effettivi superino i costi determinati in misura non superiore al 5 %, gli Stati membri possono decidere che la differenza risultante è recuperata presso gli utenti dello spazio aereo dal fornitore di servizi di navigazione aerea o dallo Stato membro interessato mediante un aumento del tasso unitario nell'anno $n+2$ o nel successivo periodo di riferimento, fatta salva l'approvazione da parte dell'autorità nazionale di vigilanza di una motivazione dettagliata del fornitore di servizi di navigazione aerea, in particolare per quanto riguarda la necessità di aumentare la capacità e previa consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.

Se, durante il periodo di riferimento, i fornitori di servizi di navigazione aerea intendono aggiungere, cancellare o sostituire grandi investimenti rispetto alle informazioni sugli investimenti principali contenute nel piano di miglioramento delle prestazioni a norma dell'allegato II, punto 2.2, lettera b), le suddette modifiche sono autorizzate dall'autorità nazionale di vigilanza previa consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.

5. Per quanto riguarda i cambiamenti imprevisi nei costi di cui al paragrafo 3, lettera b), le differenze tra i costi determinati e i costi effettivi sono ripartite come segue:
- a) qualora, nel corso di un anno civile, i costi effettivi siano inferiori ai costi determinati stabiliti per tale anno civile, gli Stati membri rimborsano la differenza agli utenti dello spazio aereo mediante una riduzione del tasso unitario nell'anno $n+2$;

b) qualora, nel corso di un anno civile, i costi effettivi superino i costi determinati stabiliti per tale anno civile, gli Stati membri recuperano la differenza presso gli utenti dello spazio aereo mediante un aumento del tasso unitario nell'anno $n+2$.

6. Per quanto riguarda i cambiamenti imprevisi nei costi di cui al paragrafo 3, lettere c), d) ed e), le differenze tra i costi determinati e i costi effettivi sono ripartite come segue:

a) qualora, nel corso di un anno civile o durante l'intero periodo di riferimento, i costi effettivi siano inferiori ai costi determinati, il fornitore di servizi di navigazione aerea o lo Stato membro interessato rimborsa la differenza agli utenti dello spazio aereo attraverso una riduzione del tasso unitario nell'anno $n+2$, nel successivo periodo di riferimento oppure nei due periodi di riferimento successivi se gli importi da rimborsare hanno un impatto sproporzionato sul tasso unitario;

b) qualora, nel corso di un anno civile o durante l'intero periodo di riferimento, i costi effettivi superino i costi determinati, gli Stati membri possono decidere che la differenza risultante sia recuperata presso gli utenti dello spazio aereo dal fornitore di servizi di navigazione aerea o dallo Stato membro interessato attraverso un aumento del tasso unitario nell'anno $n+2$, nel successivo periodo di riferimento oppure nei due periodi di riferimento successivi se gli importi da recuperare hanno un impatto sproporzionato sul tasso unitario.

7. Le autorità nazionali di vigilanza verificano annualmente se i fornitori di servizi di navigazione aerea applicano correttamente le disposizioni del presente articolo. Le autorità nazionali di vigilanza elaborano entro il 1° settembre dell'anno $n+1$ una relazione sui cambiamenti nei costi di cui al paragrafo 3 verificatisi nell'anno n . La relazione è oggetto di una consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.

Nella relazione da completare entro il 1° settembre dell'anno successivo all'ultimo anno del periodo di riferimento le autorità nazionali di vigilanza devono inoltre indicare il saldo per l'intero periodo di riferimento per quanto riguarda i cambiamenti imprevisi nei costi di cui al paragrafo 3, lettere a), c), d) ed e).

Articolo 29

Fissazione di tassi unitari per le zone tariffarie

1. Gli Stati membri fissano un tasso unitario per ogni zona tariffaria su base annuale in conformità dell'articolo 25. Fatto salvo il paragrafo 3, i tassi unitari non sono modificati nel corso dell'anno.

2. Gli Stati membri fissano un tasso unitario per l'anno n per ogni zona tariffaria in linea con le seguenti prescrizioni:

a) le autorità nazionali di vigilanza presentano, a nome del rispettivo Stato membro, il tasso unitario calcolato alla Commissione e al CRCO di Eurocontrol entro il 1° giugno dell'anno $n-1$. Il tasso è presentato unitamente alle tabelle di rendicontazione e alle informazioni supplementari di cui agli allegati VII e IX;

b) prima del 1° novembre dell'anno $n-1$, se necessario, le autorità nazionali di vigilanza aggiornano il tasso unitario calcolato di cui alla lettera a) previa consultazione degli utenti dello spazio aereo. Esse presentano il tasso unitario calcolato aggiornato, a nome del rispettivo Stato membro, alla Commissione e al CRCO di Eurocontrol entro e non oltre il 1° novembre dell'anno $n-1$;

c) gli Stati membri fissano il tasso unitario per l'anno n entro il 20 dicembre dell'anno $n-1$ e informano la Commissione e il CRCO di Eurocontrol in merito a tale tasso.

3. La Commissione verifica che i tassi unitari di cui al paragrafo 2 siano calcolati nel rispetto delle prescrizioni di cui all'articolo 25, paragrafo 2.

Se la Commissione ritiene che un tasso unitario non rispetti le prescrizioni di cui all'articolo 25, paragrafo 2, ne informa lo Stato membro interessato e lo invita a presentare un tasso unitario rivisto.

Se la Commissione ritiene che il tasso unitario rivisto non rispetti le prescrizioni di cui all'articolo 25, paragrafo 2, ne informa lo Stato membro interessato.

4. Se, a causa del tempo necessario per completare la procedura di cui al paragrafo 3, un tasso unitario per l'anno n è rivisto dopo l'inizio dell'anno cui si riferisce e tale revisione comporta una differenza in termini di entrate, il tasso unitario è adeguato come segue:

a) un primo adeguamento del tasso unitario nell'anno successivo alla revisione del tasso unitario; e

b) un adeguamento finale del tasso unitario due anni dopo tale anno.

5. Se gli Stati membri non hanno adottato un piano di miglioramento delle prestazioni prima dell'inizio del periodo di riferimento o se il piano di miglioramento delle prestazioni è rivisto conformemente all'articolo 18 durante il periodo di riferimento i tassi unitari sono, se necessario, ricalcolati e applicati il più rapidamente possibile sulla base del piano di miglioramento delle prestazioni adottato o del piano di miglioramento delle prestazioni rivisto adottato.

Qualora un piano di miglioramento delle prestazioni sia adottato dopo l'inizio del periodo di riferimento, qualsiasi differenza a livello delle entrate dovuta all'applicazione del tasso unitario o dei tassi unitari calcolati sulla base del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, anziché del tasso unitario o dei tassi unitari calcolati sulla base del piano di miglioramento delle prestazioni adottato determina un primo adeguamento del tasso unitario nell'anno successivo all'adozione del piano di miglioramento delle prestazioni e un adeguamento finale del tasso unitario due anni dopo tale anno. Le disposizioni di cui agli articoli 27 e 28 si applicano sulla base del piano di miglioramento delle prestazioni adottato, in modo retroattivo a decorrere dal primo giorno del periodo di riferimento.

Qualora un piano di miglioramento delle prestazioni sia rivisto nel corso del periodo di riferimento in conformità dell'articolo 18, qualsiasi differenza a livello delle entrate dovuta all'applicazione del tasso unitario o dei tassi unitari calcolati sulla base del piano di miglioramento delle prestazioni adottato, anziché del tasso unitario o dei tassi unitari calcolati sulla base del piano di miglioramento delle prestazioni rivisto adottato determina un primo adeguamento del tasso unitario nell'anno successivo all'adozione del piano di miglioramento delle prestazioni e un adeguamento finale del tasso unitario due anni dopo tale anno. Le disposizioni di cui agli articoli 27 e 28 si applicano sulla base del piano di miglioramento delle prestazioni rivisto adottato, in modo retroattivo a decorrere dal primo giorno dell'anno cui si applica il piano di miglioramento delle prestazioni rivisto adottato.

6. In deroga all'articolo 25, paragrafo 2, gli Stati membri possono decidere di fissare il tasso unitario di cui al paragrafo 1 ad un livello inferiore al tasso unitario calcolato in conformità dell'articolo 25, paragrafo 2. In tal caso gli Stati membri indicano tale tasso unitario inferiore nelle tabelle di rendicontazione sul calcolo dei tassi unitari conformemente al modello di cui all'allegato IX, tabella 2. La differenza di entrate risultante non è recuperata presso gli utenti dello spazio aereo.

Articolo 30

Trasparenza dei tassi unitari

1. Entro il 1° agosto di ogni anno e in modo coordinato, gli Stati membri consultano i fornitori di servizi di navigazione aerea, i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, qualora opportuno, i gestori e i coordinatori aeroportuali in merito ad elementi essenziali relativi all'attuazione del presente regolamento, come stabilito all'allegato XII, punto 2. Tale consultazione può essere effettuata unitamente alla consultazione di cui all'articolo 24, paragrafo 3.

Gli Stati membri trasmettono le tabelle di rendicontazione e le informazioni richieste nell'allegato IX alle parti consultate almeno tre settimane prima della consultazione.

2. Gli Stati membri forniscono le informazioni di cui al paragrafo 1, secondo comma, alla Commissione lo stesso giorno in cui sono state fornite alle parti consultate. Gli Stati membri informano la Commissione in merito ai risultati della consultazione.

Articolo 31

Calcolo delle tariffe

1. La tariffa di rotta per un determinato volo in una determinata zona tariffaria di rotta è pari al prodotto del tasso unitario fissato per tale zona tariffaria di rotta e delle unità di servizio di rotta per il volo in questione.

2. La tariffa presso i terminali per un determinato volo in una determinata zona tariffaria presso i terminali è pari al prodotto del tasso unitario fissato per tale zona tariffaria presso i terminali e delle unità di servizio presso i terminali per il volo in questione.

Ai fini del calcolo della tariffa presso i terminali, l'avvicinamento e la partenza relativi a un volo sono considerati un unico volo. L'unità di cui si tiene conto ai fini del calcolo è il volo in arrivo o il volo in partenza.

3. Gli Stati membri esonerano dalle tariffe di rotta i seguenti voli:

- a) i voli effettuati da aeromobili il cui peso massimo autorizzato al decollo è inferiore a due tonnellate metriche;
- b) i voli misti VFR/IFR nelle zone tariffarie nelle quali sono effettuati esclusivamente in VFR e dove non è riscossa alcuna tariffa di rotta per i voli VFR;

- c) i voli effettuati esclusivamente per trasportare, in missione ufficiale, monarchi regnanti e i loro familiari diretti, capi di Stato, capi di governo e loro ministri, se è debitamente giustificato dall'appropriato indicatore di status o nota nel piano di volo che il volo è effettuato esclusivamente a tale scopo;
 - d) i voli di ricerca e soccorso autorizzati dall'organismo competente.
4. Gli Stati membri possono esonerare dalle tariffe di rotta i seguenti voli:
- a) i voli militari effettuati da aeromobili di uno Stato membro o di un paese terzo;
 - b) i voli di addestramento effettuati esclusivamente all'interno dello spazio aereo dello Stato membro interessato ed esclusivamente per il conseguimento di una licenza o di un'abilitazione nel caso del personale navigante di condotta e ove sia comprovato da una nota opportuna nel piano di volo che il volo è effettuato esclusivamente a tale scopo;
 - c) i voli effettuati esclusivamente al fine di verificare o collaudare apparecchiature utilizzate o che devono essere utilizzate come aiuti al suolo per la navigazione aerea, ad esclusione dei voli di posizionamento effettuati dall'aero- mobile interessato;
 - d) i voli che terminano presso l'aeroporto dal quale l'aeromobile è decollato e durante i quali non è stato effettuato alcun atterraggio intermedio;
 - e) i voli VFR;
 - f) i voli a fini umanitari autorizzati dall'organismo competente;
 - g) i voli effettuati dai servizi doganali e di polizia.
5. Gli Stati membri possono esonerare dalle tariffe presso i terminali i voli di cui ai paragrafi 3 e 4.
6. Gli Stati membri coprono i costi dei servizi che i fornitori di servizi di navigazione aerea hanno prestato a voli esonerati dalle tariffe di rotta o dalle tariffe presso i terminali in conformità dei paragrafi 3, 4 o 5.

Articolo 32

Modulazione delle tariffe di navigazione aerea

1. Gli Stati membri possono, in modo non discriminatorio e trasparente, modulare le tariffe di navigazione aerea per gli utenti dello spazio aereo al fine di:
- a) ottimizzare l'utilizzo dei servizi di navigazione aerea;
 - b) ridurre l'impatto ambientale dei voli;
 - c) ridurre il livello di congestione della rete in una zona specifica o su una rotta specifica in periodi specifici;
 - d) accelerare la diffusione delle capacità SESAR ATM in previsione del periodo stabilito nei progetti comuni di cui all'articolo 15 *bis*, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004, in particolare al fine di fornire incentivi all'equipaggiamento degli aeromobili con i sistemi indicati nei suddetti progetti comuni.

Gli Stati membri assicurano che la modulazione delle tariffe per quanto riguarda le lettere da a) a c) del presente paragrafo non determina cambiamenti globali delle entrate annuali per il fornitore di servizi di navigazione aerea rispetto ad una situazione in cui le tariffe non sarebbero state modulate. I saldi attivi o passivi dovuti a recuperi determinano un adeguamento del tasso unitario nell'anno $n+2$.

2. La modulazione delle tariffe di navigazione aerea si applica rispetto alle tariffe di rotta o presso i terminali, o rispetto a entrambe.

Prima di applicare la modulazione delle tariffe gli Stati membri consultano i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea interessati in merito a tale modulazione.

3. Le autorità nazionali di vigilanza controllano la corretta applicazione della modulazione delle tariffe di navigazione aerea da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea e riferiscono in conformità dell'articolo 37, paragrafo 1.

Articolo 33

Riscossione delle tariffe

1. Gli Stati membri possono riscuotere le tariffe attraverso una tariffa unica per volo. Se le tariffe sono fatturate e rimosse a livello regionale, la valuta di tariffazione può essere l'euro e al tasso unitario interessato può essere aggiunto un tasso unitario amministrativo per i costi di fatturazione e riscossione.

2. Gli Stati membri assicurano che gli importi riscossi per proprio conto siano utilizzati per finanziare i costi determinati, a norma delle disposizioni del presente regolamento.
3. Gli utenti dello spazio aereo pagano senza indugio e per intero tutte le tariffe di navigazione aerea applicate in conformità del presente regolamento.
4. Gli Stati membri assicurano che, ove necessario, sono applicate misure di esecuzione efficaci e proporzionate per la riscossione delle tariffe di navigazione aerea. Tali misure possono comprendere il rifiuto di fornire i servizi, il fermo degli aeromobili o altri provvedimenti esecutivi conformi alla legislazione dello Stato membro interessato.

CAPO VII

DISPOSIZIONI SPECIALI

Articolo 34

Sistema di tariffazione semplificata

1. Fatte salve le condizioni di cui al paragrafo 2, gli Stati membri possono decidere di istituire e applicare un sistema di tariffazione semplificata per la durata di un intero periodo di riferimento in relazione a:
 - a) una o più zone tariffarie di rotta o una o più zone tariffarie presso i terminali;
 - b) uno o più fornitori di servizi di navigazione aerea che prestano servizi nella zona tariffaria o nelle zone tariffarie di cui alla lettera a).
2. Gli Stati membri possono decidere di istituire e applicare un sistema di tariffazione semplificata di cui al paragrafo 1 solo se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:
 - a) una decisione della Commissione adottata a norma dell'articolo 14, paragrafo 2, dell'articolo 15, paragrafo 2, o dell'articolo 15, paragrafo 4, conferma che gli obiettivi prestazionali fissati dagli Stati membri nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni di cui all'articolo 12 sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione;
 - b) gli obiettivi prestazionali per i settori essenziali di prestazione concernenti la sicurezza, la capacità e l'ambiente sono stati conseguiti nei tre anni precedenti l'adozione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni di cui all'articolo 12;
 - c) il piano di miglioramento delle prestazioni comprende un sistema di incentivi per gli obiettivi di capacità, come previsto all'articolo 11;
 - d) i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli utenti dello spazio aereo interessati sono stati consultati in merito alla decisione prevista e gli utenti dello spazio aereo che rappresentano almeno il 65 % dei voli IFR effettuati nello spazio aereo in cui lo Stato membro o gli Stati membri interessati sono responsabili della fornitura di servizi di navigazione aerea approvano la decisione prevista.
3. Qualora gli Stati membri decidano di istituire e applicare un sistema di tariffazione semplificata a norma del paragrafo 2, essi non applicano:
 - a) il dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 11, paragrafo 2 e all'articolo 27. Senza l'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico, tale rischio è interamente a carico del fornitore di servizi di navigazione aerea;
 - b) le disposizioni dell'articolo 28, paragrafi da 4 a 6, relative al dispositivo di ripartizione del rischio di costo;
 - c) i saldi attivi o passivi dovuti a recuperi derivanti dalla modulazione delle tariffe di navigazione aerea a norma dell'articolo 32.

Qualsiasi riporto dagli esercizi precedenti il periodo di riferimento cui si applica il sistema di tariffazione semplificata continua ad essere preso in considerazione ai fini del calcolo dei tassi unitari.

4. Gli Stati membri che decidono di istituire e applicare un sistema di tariffazione semplificata a norma del paragrafo 2 specificano e motivano la loro decisione nel piano di miglioramento delle prestazioni, in conformità dell'allegato II, punto 1.7.

Articolo 35

Servizi di navigazione aerea presso i terminali e servizi CNS, MET e AIS nonché servizi di dati ATM soggetti a condizioni di mercato

1. Fatte salve le disposizioni del presente articolo gli Stati membri, prima o nel corso di un periodo di riferimento, possono decidere che la fornitura di alcuni o di tutti i servizi di navigazione aerea presso i terminali, dei servizi CNS, MET, AIS o dei servizi di dati di gestione del traffico aereo (ATM) nelle loro zone tariffarie stabilite in conformità dell'articolo 21 è soggetta a condizioni di mercato.

2. Lo Stato membro o gli Stati membri che decidono di applicare il paragrafo 1, per il prossimo periodo di riferimento o, se del caso, per la restante durata del periodo di riferimento e in relazione ai servizi interessati:

- a) non applicano gli obiettivi di efficienza economica, compresa la fissazione di costi determinati, per gli indicatori essenziali di prestazione di cui all'allegato I, sezione 2, punto 4.1;
- b) non applicano i dispositivi di ripartizione del rischio di traffico e del rischio di costo, in conformità degli articoli 27 e 28;
- c) non istituiscono incentivi finanziari nei settori essenziali di prestazione in materia di capacità e ambiente in conformità dell'articolo 11;
- d) non calcolano le tariffe presso i terminali in conformità dell'articolo 31, paragrafo 2;
- e) non fissano i tassi unitari presso i terminali in conformità dell'articolo 29;
- f) non sono soggetti ai requisiti di consultazione di cui all'articolo 24, paragrafo 3.

Le lettere da d) a f) si applicano unicamente ai servizi di navigazione aerea presso i terminali.

Gli Stati membri che, nel corso di un periodo di riferimento, decidono di applicare il paragrafo 1, rivedono il loro piano di miglioramento delle prestazioni in conformità dell'articolo 18, paragrafo 1, in relazione ai servizi interessati.

3. Gli Stati membri decidono di applicare il paragrafo 1 solo dopo aver completato tutte le seguenti fasi:

- a) le loro autorità nazionali di vigilanza hanno accertato, sulla base di una valutazione dettagliata e nel rispetto delle condizioni stabilite nell'allegato X, che la prestazione dei servizi in questione è soggetta a condizioni di mercato;
- b) gli Stati membri hanno consultato i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo interessati in merito alla decisione prevista e alla suddetta valutazione e hanno tenuto conto, ove opportuno, delle loro osservazioni;
- c) hanno messo a disposizione del pubblico la decisione prevista e la valutazione;
- d) hanno presentato la decisione prevista e la valutazione alla Commissione e hanno ricevuto l'accordo della Commissione.

Per quanto riguarda la lettera d), gli Stati membri presentano la valutazione al più tardi 12 mesi prima dell'inizio di un periodo di riferimento oppure, se la valutazione è effettuata durante il periodo di riferimento, senza indebito ritardo dopo aver portato a termine la valutazione. La Commissione comunica allo Stato membro interessato se concorda sul fatto che la valutazione è stata effettuata nel rispetto delle condizioni di cui all'allegato X. La Commissione provvede in tal senso senza indebito ritardo. Se necessario, la Commissione chiede allo Stato membro interessato informazioni supplementari, che tale Stato membro fornisce senza indebito ritardo.

4. Se uno Stato membro decide di applicare il paragrafo 1, la sua autorità nazionale di vigilanza valuta periodicamente se le condizioni stabilite nell'allegato X continuano ad essere soddisfatte.

Se l'autorità nazionale di vigilanza ritiene che tali condizioni non siano più soddisfatte lo Stato membro provvede, senza indebito ritardo, a revocare la sua decisione dopo aver completato le fasi di cui al paragrafo 3, lettere b), c) e d).

In seguito a tale revoca lo Stato membro, per il prossimo periodo di riferimento o, se del caso, per la restante durata del periodo di riferimento, non applica le esenzioni di cui al paragrafo 2, primo comma, in relazione ai servizi interessati. Se la revoca avviene durante il periodo di riferimento lo Stato membro interessato rivede anche il suo piano di miglioramento delle prestazioni in conformità dell'articolo 18, paragrafo 1.

5. Se i servizi soggetti all'applicazione del paragrafo 1 sono forniti in una zona tariffaria comune istituita in conformità dell'articolo 21, paragrafo 4, gli Stati membri interessati possono decidere di stabilire che la fornitura, parziale o totale, di tali servizi è soggetta a condizioni di mercato soltanto congiuntamente. In tal caso essi garantiscono congiuntamente il rispetto delle prescrizioni del presente articolo.

6. Se uno Stato membro decide di applicare il paragrafo 1, trasmette alla Commissione le informazioni di cui all'allegato XI nel primo anno di ciascun periodo di riferimento. La Commissione non rende pubbliche tali informazioni.

CAPO VIII

FORNITURA DI INFORMAZIONI, MONITORAGGIO E PUBBLICAZIONE DI INFORMAZIONI

Articolo 36

Fornitura di informazioni

1. Ai fini del monitoraggio in conformità dell'articolo 37 le autorità nazionali di vigilanza, i fornitori di servizi di navigazione aerea, i gestori aeroportuali, i coordinatori aeroportuali, gli utenti dello spazio aereo e il gestore della rete presentano alla Commissione i dati di cui all'allegato VI, nel rispetto delle prescrizioni specifiche applicabili a ciascuna parte indicata in tale allegato. I dati sono trasmessi gratuitamente, in formato elettronico.

Per quanto concerne gli utenti dello spazio aereo, il presente articolo si applica unicamente agli utenti che effettuano nello spazio aereo europeo oltre 35 000 voli l'anno, calcolati come media dei tre anni precedenti.

2. Se le parti di cui al paragrafo 1 hanno già fornito in tutto o in parte tali dati a Eurocontrol o all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, esse non sono tenute a fornire i dati in questione alla Commissione, a condizione di informare la Commissione in merito ai dati già forniti, al momento in cui sono stati forniti e se sono stati forniti a Eurocontrol o all'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea.

3. Le parti di cui al paragrafo 1 adottano ciascuna le misure necessarie per garantire la qualità, la convalida e la trasmissione tempestiva dei dati che esse sono tenute a fornire a norma del paragrafo 1. Su richiesta della Commissione le parti forniscono informazioni sui loro controlli di qualità e sulle loro procedure di convalida in relazione a tali dati.

Articolo 37

Monitoraggio e relazioni

1. Le autorità nazionali di vigilanza monitorano la realizzazione dei servizi di navigazione aerea forniti nello spazio aereo di loro responsabilità al fine di valutare se gli obiettivi prestazionali contenuti nei piani di miglioramento delle prestazioni sono soddisfatti.

Se un'autorità nazionale di vigilanza ritiene che tali obiettivi non siano soddisfatti, o rischiano di non essere soddisfatti, ne informa immediatamente la Commissione. Senza indebito ritardo lo Stato membro interessato o l'autorità nazionale di vigilanza interessata, al fine di porre rimedio alla situazione e conseguire gli obiettivi stabiliti nel piano di miglioramento delle prestazioni, applica le misure appropriate da essi definite, tenendo in considerazione le misure correttive di cui all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123. Essi comunicano tali misure appropriate alla Commissione senza indebito ritardo.

Entro il 1° giugno di ogni anno le autorità nazionali di vigilanza trasmettono alla Commissione una relazione sui risultati dell'attività di monitoraggio di cui al primo comma effettuata nel corso dell'anno precedente.

2. La Commissione monitora le prestazioni delle funzioni della rete e valuta se gli obiettivi prestazionali indicati nel piano di prestazioni della rete sono soddisfatti.

Se ritiene che gli obiettivi prestazionali indicati nel piano di prestazioni della rete non sono soddisfatti o rischiano di non essere soddisfatti, la Commissione chiede al gestore della rete di definire misure adeguate al fine di porre rimedio alla situazione e conseguire tali obiettivi. Il gestore della rete comunica tali misure alla Commissione senza indebito ritardo.

3. Sulla base delle relazioni di cui al paragrafo 1, ultimo comma, della propria attività di monitoraggio di cui al paragrafo 2 e dell'analisi dei dati ricevuti in conformità dell'articolo 36, paragrafo 1, la Commissione monitora l'efficienza relativa alla fornitura dei servizi di navigazione aerea e alle funzioni della rete e valuta periodicamente il conseguimento degli obiettivi prestazionali. La Commissione informa gli Stati membri delle sue attività di monitoraggio almeno una volta l'anno.

Articolo 38

Pubblicazione

1. Gli Stati membri mettono a disposizione del pubblico, in particolare per via elettronica, le seguenti informazioni:

- a) le decisioni da essi adottate a norma dell'articolo 1, paragrafi 4, e 5;
- b) le decisioni da essi adottate a norma dell'articolo 35, paragrafo 3, lettera c);
- c) i loro progetti di piani di miglioramento delle prestazioni di cui all'articolo 12;
- d) i loro piani di miglioramento delle prestazioni adottati di cui all'articolo 16;
- e) le loro tabelle di rendicontazione di cui agli articoli 24, 29 e 30.

2. Il gestore della rete mette a disposizione del pubblico, in particolare per via elettronica, le seguenti informazioni:

- a) il progetto di piano di prestazioni della rete di cui all'articolo 19, paragrafo 1;
- b) il piano di prestazioni della rete adottato di cui all'articolo 19, paragrafo 3.

3. La Commissione rende disponibili al pubblico, in particolare per via elettronica, le relazioni e la documentazione prodotta dall'organo di valutazione delle prestazioni in relazione all'assistenza fornita da tale organo in conformità dell'articolo 3.

CAPO IX

DISPOSIZIONI FINALI*Articolo 39***Motivazione e impugnazione delle decisioni nazionali**

Gli Stati membri assicurano che le decisioni adottate dalle autorità nazionali competenti a norma del presente regolamento siano debitamente motivate e possano formare oggetto di un ricorso giurisdizionale effettivo in conformità del diritto nazionale.

*Articolo 40***Abrogazione**

I regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013 sono abrogati a decorrere dal 1° gennaio 2020. I suddetti regolamenti continuano tuttavia ad applicarsi ai fini dell'attuazione dei sistemi di prestazioni e tariffazione relativi al secondo periodo di riferimento.

*Articolo 41***Entrata in vigore**

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

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

Fatto a Bruxelles, l'11 febbraio 2019

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO I

INDICATORI ESSENZIALI DI PRESTAZIONE (IEP) PER LA FISSAZIONE DI OBIETTIVI E INDICATORI PER IL MONITORAGGIO

SEZIONE 1

IEP per la fissazione di obiettivi a livello dell'Unione e indicatori per il monitoraggio a livello dell'Unione

1. SICUREZZA

1.1. Indicatori essenziali di prestazione

Il livello minimo di efficienza della gestione della sicurezza che deve essere raggiunto dai fornitori di servizi di navigazione aerea abilitati a prestare servizi di traffico aereo. Il presente IEP misura il livello di attuazione dei seguenti obiettivi di gestione della sicurezza:

- a) politica e obiettivi di sicurezza;
- b) gestione dei rischi per la sicurezza;
- c) garanzia della sicurezza;
- d) promozione della sicurezza;
- e) cultura della sicurezza.

1.2. Indicatori per il monitoraggio

- a) Il tasso di invasioni di pista a livello dell'Unione con un impatto sulla sicurezza calcolato conformemente alla sezione 2, punto 1.2, lettera a).
- b) Il tasso di violazioni dei minimi di separazione a livello dell'Unione con un impatto sulla sicurezza calcolato conformemente alla sezione 2, punto 1.2, lettera b).

2. AMBIENTE

2.1. Indicatori essenziali di prestazione

Il presente IEP misura l'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva, calcolata come segue:

- a) 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 entro o attraverso lo spazio aereo europeo quale definito all'articolo 1, di seguito denominato «spazio aereo europeo»;
- b) è denominata «parte di rotta» la distanza percorsa in volo al di fuori di un cerchio di 40NM intorno agli aeroporti;
- c) quando un volo parte o arriva in un aeroporto situato al di fuori dello spazio aereo europeo, per il calcolo di questo indicatore sono utilizzati rispettivamente come origine o come destinazione i punti di ingresso o di uscita dello spazio aereo europeo, anziché l'aeroporto di partenza o di destinazione;
- d) quando un volo parte e arriva in un aeroporto all'interno dello spazio aereo europeo e attraversa uno spazio aereo non europeo, solo la parte all'interno dello spazio aereo europeo è utilizzata per il calcolo di questo indicatore;
- e) la «distanza percorsa» è una funzione della posizione dei punti di ingresso e di uscita del volo verso e da ogni porzione dello spazio aereo per tutte le parti della traiettoria. La distanza percorsa rappresenta il contributo di tali punti alla distanza ortodromica tra origine e destinazione del volo;
- f) l'indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento, come media. Sono esclusi dal calcolo di tale media i dieci valori giornalieri più elevati e i dieci valori giornalieri meno elevati.

2.2. Indicatori per il monitoraggio

- a) L'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria contenuta nell'ultimo piano di volo depositato, calcolata come segue:
 - i) la differenza tra la lunghezza della parte di rotta della traiettoria contenuta nell'ultimo piano di volo depositato e la porzione corrispondente della distanza ortodromica, sommando tutti i voli IFR effettuati entro o attraverso lo spazio aereo europeo;

- ii) è denominata «parte di rotta» la distanza percorsa in volo al di fuori di un cerchio di 40NM intorno agli aeroporti;
 - iii) quando un volo parte o arriva in un aeroporto situato al di fuori dello spazio aereo europeo, per il calcolo di questo indicatore sono utilizzati rispettivamente come origine o come destinazione i punti di ingresso o di uscita dello spazio aereo europeo, anziché l'aeroporto di partenza o di destinazione;
 - iv) quando un volo parte e arriva in un aeroporto all'interno dello spazio aereo europeo e attraversa uno spazio aereo non europeo, solo la parte all'interno dello spazio aereo europeo è utilizzata per il calcolo di questo indicatore;
 - v) l'indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento, come media. Sono esclusi dal calcolo di tale media i dieci valori giornalieri più elevati e i dieci valori giornalieri meno elevati.
- b) L'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria limitata più breve, calcolata come segue:
- i) l'indicatore è la differenza tra la lunghezza della parte di rotta della rotta limitata più breve a disposizione per la pianificazione del volo, calcolata da algoritmi di individuazione del percorso e sistemi di convalida del piano di volo del gestore della rete, misurata tra i punti di ingresso e di uscita di due aree di manovra terminali, e la porzione corrispondente della distanza ortodromica, sommando tutti i voli IFR effettuati entro o attraverso lo spazio aereo europeo;
 - ii) questo indicatore tiene conto delle limitazioni dello spazio aereo nei giorni con e senza attività militari pubblicate nel documento sulla disponibilità delle rotte rilasciato dal gestore della rete e dello stato effettivo delle rotte condizionali al momento dell'ultimo piano di volo depositato;
 - iii) è denominata «parte di rotta» la parte al di fuori di un cerchio di 40NM intorno agli aeroporti;
 - iv) quando un volo parte o arriva in un aeroporto situato al di fuori dello spazio aereo europeo, per il calcolo di questo indicatore sono utilizzati rispettivamente come origine o come destinazione i punti di ingresso o di uscita dello spazio aereo europeo, anziché l'aeroporto di partenza o di destinazione;
 - v) quando un volo parte e arriva in un aeroporto all'interno dello spazio aereo europeo e attraversa uno spazio aereo non europeo, solo la parte all'interno dello spazio aereo europeo è utilizzata per il calcolo di questo indicatore;
 - vi) l'indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento, come media. Sono esclusi dal calcolo di tale media i dieci valori giornalieri più elevati e i dieci valori giornalieri meno elevati.
- c) L'uso efficace di spazio aereo riservato o segregato, calcolato come rapporto tra il tempo iniziale richiesto di riserva o segregazione dello spazio aereo dal traffico aereo generale e il tempo finale utilizzato per l'attività che richiede tale segregazione o riserva. L'indicatore è calcolato per tutte le assegnazioni di spazio aereo notificate al gestore della rete.
- d) Il tasso di pianificazione attraverso strutture disponibili di spazio aereo, compreso lo spazio aereo riservato o segregato e le rotte condizionali, per il traffico aereo generale calcolato come il rapporto tra gli aeromobili che depositano piani di volo tramite tali strutture dello spazio aereo e il numero di aeromobili che avrebbero potuto pianificare attraverso tali strutture dello spazio aereo.
- e) Il tasso di utilizzo delle strutture disponibili di spazio aereo, compreso lo spazio aereo riservato o segregato e le rotte condizionali, per il traffico aereo generale calcolato come il rapporto tra gli aeromobili che volano attraverso tali strutture dello spazio aereo e il numero di aeromobili che avrebbero potuto pianificare attraverso tali strutture dello spazio aereo.

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, calcolata come segue:

- a) il ritardo ATFM di rotta è il ritardo calcolato dal gestore della rete, espresso come differenza tra l'orario di decollo stimato e l'orario di decollo calcolato assegnato dal gestore della rete;

b) ai fini del presente indicatore si applicano le seguenti definizioni:

«orario stimato di decollo»: previsione del momento in cui l'aeromobile sarà in volo, calcolato dal gestore della rete sulla base dell'ultimo orario stimato di distacco dalla rampa, oppure orario previsto di distacco dalla rampa (TOBT) per gli aeroporti con procedure decisionali collaborative, più il tempo stimato di rullaggio alla partenza calcolato dal gestore della rete;

«orario calcolato di decollo»: l'orario assegnato dal gestore della rete il giorno dell'operazione, che risulta da un'assegnazione tattica delle bande orarie, in cui è previsto che l'aereo sia in volo;

«orario stimato di rullaggio alla partenza»: l'orario stimato tra il distacco dalla rampa e il decollo. La stima comprende qualsiasi margine di ritardo al punto di attesa o sghiacciamento da remoto prima del decollo;

c) questo indicatore riguarda tutti i voli IFR e tutte le cause di ritardo ATFM, ad esclusione di eventi eccezionali;

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

3.2. Indicatori per il monitoraggio

a) Il tempo medio, espresso in minuti, di ritardo ATFM all'arrivo per volo attribuibile a servizi di navigazione aerea presso terminali e nell'aeroporto e causato da restrizioni all'atterraggio nell'aeroporto di destinazione, calcolato come segue:

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

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

b) La percentuale di voli con ritardo ATFM di rotta superiore a 15 minuti, calcolata nel modo seguente:

i) ritardo ATFM di rotta calcolato conformemente al punto 3.1, lettera a);

ii) questo indicatore riguarda tutti i voli IFR e tutte le cause di ritardo ATFM, ad esclusione di eventi eccezionali;

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

c) Il tempo medio, espresso in minuti, di ritardo alla partenza per qualsiasi causa per volo, calcolato come segue:

i) questo indicatore è il ritardo medio dovuto a:

— ritardi a causa di operazioni delle compagnie aeree;

— ritardi ATFM di rotta segnalati dagli utenti dello spazio aereo;

— ritardi a catena;

— ritardi nelle operazioni aeroportuali, compresi i ritardi ATFM in aeroporto segnalati dagli utenti dello spazio aereo e causati dalla regolamentazione basata sul volume di traffico, che prevede una località di riferimento classificata come zona aeroportuale o aeroporto;

ii) questo indicatore riguarda tutti i voli IFR ed è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.

4. EFFICIENZA ECONOMICA

4.1. Indicatori essenziali di prestazione

Il cambiamento, rispetto all'anno precedente, del «costo unitario determinato» (DUC) medio a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta, calcolato come segue:

a) questo indicatore è espresso in percentuale e rispecchia la variazione su base annua del DUC medio a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta, a partire dal valore di riferimento di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera a);

- b) questo indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento;
- c) il DUC medio a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta è il rapporto tra i costi determinati di rotta e il traffico previsto di rotta, espresso in unità di servizio di rotta, previsto per ogni anno del periodo di riferimento a livello dell'Unione, come indicato nelle ipotesi della Commissione per stabilire gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione in conformità dell'articolo 9, paragrafo 3;
- d) il DUC medio a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta è calcolato in euro e in termini reali.

4.2. Indicatori per il monitoraggio

Il costo unitario effettivo sostenuto dagli utenti separatamente per i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali a livello dell'Unione, calcolato come segue:

- a) questo indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento come media ponderata della somma del DUC per ciascuno Stato membro per i servizi di navigazione aerea e degli adeguamenti in conformità dell'articolo 25, paragrafo 2, relativi a tale anno;
- b) questo indicatore è espresso in euro e in termini nominali.

SEZIONE 2

IEP per la fissazione di obiettivi a livello locale e indicatori per il monitoraggio a livello locale

1. SICUREZZA

1.1. Indicatore essenziale di prestazione

Il livello di efficienza della gestione della sicurezza conformemente alla sezione 1, punto 1.1.

Ai fini del presente indicatore, per «locale» si intende a livello dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

1.2. Indicatori per il monitoraggio

- a) Il tasso di invasioni di pista negli aeroporti situati in uno Stato membro, calcolato come numero totale delle invasioni di pista con un impatto sulla sicurezza verificatesi in questi aeroporti diviso per il numero totale di movimenti IFR e VFR presso tali aeroporti.
- b) Il tasso di violazioni dei minimi di separazione all'interno dello spazio aereo di tutte le unità di servizio di controllo del traffico aereo in uno Stato membro, calcolato come numero totale delle violazioni dei minimi di separazione con un impatto sulla sicurezza verificatesi in detto spazio aereo diviso per il numero totale di ore di volo controllate all'interno di tale spazio aereo.
- c) Il tasso di invasioni di pista in un aeroporto, calcolato come numero totale delle invasioni di pista con contributo dei servizi di traffico aereo, o servizi CNS, con un impatto sulla sicurezza verificatesi in tale aeroporto diviso per il numero totale di movimenti IFR e VFR presso tale aeroporto.
- d) Il tasso di violazioni dei minimi di separazione all'interno dello spazio aereo in cui il fornitore di servizi di navigazione aerea presta servizi di traffico aereo, calcolato come numero totale delle violazioni dei minimi di separazione con contributo dei servizi di traffico aereo, o servizi CNS, con un impatto sulla sicurezza diviso per il numero totale di ore di volo controllate all'interno di tale spazio aereo.
- e) Qualora siano applicati sistemi di registrazione automatica dei dati relativi alla sicurezza, l'uso di tali sistemi da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea, quale componente del loro dispositivo di gestione dei rischi per la sicurezza, al fine di raccogliere e stoccare informazioni riguardanti almeno le violazioni dei minimi di separazione e le invasioni di pista e analizzarle in tempo prossimo al reale (NRT).

Gli indicatori per il monitoraggio di cui al presente punto devono essere calcolati per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.

Ai fini degli indicatori di cui alle lettere a) e c), per «locale» si intende a livello di aeroporto. Ai fini dell'indicatore di cui alla lettera b), per «locale» si intende a livello nazionale. Ai fini dell'indicatore di cui alla lettera d), per «locale» si intende a livello dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

2. AMBIENTE

2.1. Indicatore essenziale di prestazione

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

- a) questo 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 entro o attraverso lo spazio aereo locale;
- b) è denominata «parte di rotta» la distanza percorsa in volo al di fuori di un cerchio di 40NM intorno agli aeroporti di partenza e di destinazione;
- c) quando un volo parte o arriva in un aeroporto situato al di fuori dello spazio aereo locale, per il calcolo di questo indicatore sono utilizzati i punti di ingresso o di uscita dello spazio aereo locale;
- d) quando un volo parte e arriva in un aeroporto all'interno dello spazio aereo locale e attraversa uno spazio aereo non locale, solo la parte all'interno dello spazio aereo locale è utilizzata per il calcolo di questo indicatore;
- e) la «distanza percorsa» è una funzione della posizione dei punti di ingresso e di uscita del volo da e verso lo spazio aereo locale. La distanza percorsa rappresenta il contributo di tali punti alla distanza ortodromica tra origine e destinazione del volo;
- f) ai fini del presente indicatore, per «locale» si intende a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo, a seconda del livello al quale è stabilito il piano di miglioramento delle prestazioni;
- g) l'indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento, come media. Sono esclusi dal calcolo di tale media i dieci valori giornalieri più elevati e i dieci valori giornalieri meno elevati.

2.2. Indicatori per il monitoraggio

- a) L'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria contenuta nell'ultimo piano di volo depositato, calcolata a livello locale come segue:
 - i) la differenza tra la lunghezza della parte di rotta della traiettoria contenuta nell'ultimo piano di volo depositato e la porzione corrispondente della distanza ortodromica, sommando tutti i voli IFR effettuati entro o attraverso lo spazio aereo locale;
 - ii) è denominata «parte di rotta» la distanza percorsa in volo al di fuori di un cerchio di 40NM intorno agli aeroporti;
 - iii) quando un volo parte o arriva in un aeroporto situato al di fuori dello spazio aereo locale, per il calcolo di questo indicatore sono utilizzati i punti di ingresso o di uscita dello spazio aereo locale;
 - iv) quando un volo parte e arriva in un aeroporto all'interno dello spazio aereo locale e attraversa uno spazio aereo non locale, solo la parte all'interno dello spazio aereo locale è utilizzata per il calcolo di questo indicatore;
 - v) l'indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento, come media. Sono esclusi dal calcolo di tale media i dieci valori giornalieri più elevati e i dieci valori giornalieri meno elevati.
- b) L'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria limitata più breve, calcolata a livello locale come segue:
 - i) l'indicatore è la differenza tra la lunghezza della parte di rotta della rotta limitata più breve a disposizione per la pianificazione del volo, calcolata dagli algoritmi di individuazione del percorso e dai sistemi di convalida del piano di volo del gestore della rete, e la distanza percorsa, sommando tutti i voli IFR effettuati entro o attraverso lo spazio aereo locale;
 - ii) questo indicatore tiene conto delle limitazioni dello spazio aereo pubblicate nel documento sulla disponibilità delle rotte rilasciato dal gestore della rete e dello stato effettivo delle rotte condizionali al momento dell'ultimo piano di volo depositato;
 - iii) è denominata «parte di rotta» la parte al di fuori di un cerchio di 40NM intorno agli aeroporti di partenza e di destinazione;

- iv) quando un volo parte o arriva in un aeroporto situato al di fuori dello spazio aereo locale, per il calcolo di questo indicatore sono utilizzati i punti di ingresso o di uscita dello spazio aereo locale;
 - v) quando un volo parte e arriva in un aeroporto all'interno dello spazio aereo locale e attraversa uno spazio aereo non locale, solo la parte all'interno dello spazio aereo locale è utilizzata per il calcolo di questo indicatore;
 - vi) la «distanza percorsa» è una funzione della posizione dei punti di ingresso e di uscita del volo da e verso lo spazio aereo locale. La distanza percorsa rappresenta il contributo di tali punti alla distanza ortodromica tra origine e destinazione del volo;
 - vii) l'indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento, come media. Sono esclusi dal calcolo di tale media i dieci valori giornalieri più elevati e i dieci valori giornalieri meno elevati.
- c) Il tempo supplementare trascorso nella fase di rullaggio alla partenza, calcolato a livello locale come segue:
- i) questo indicatore è la differenza tra il tempo effettivo di rullaggio alla partenza e il tempo di rullaggio alla partenza in assenza di congestione (*unimpeded taxi-out time*);
 - ii) il tempo di rullaggio alla partenza in assenza di congestione è il tempo di rullaggio alla partenza in periodi di traffico non congestionato in un aeroporto;
 - iii) questo indicatore è espresso in minuti per partenza ed è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.
- d) Il tempo supplementare trascorso nello spazio aereo terminale, calcolato a livello locale come segue:
- i) questo indicatore è la differenza tra il tempo di transito in area ASMA (*Arrival Sequencing and Metering Area*) e il tempo in assenza di congestione basato sui tempi di transito in area ASMA;
 - ii) il tempo in assenza di congestione basato sui tempi di transito in area ASMA è determinato per ciascun gruppo di voli con gli stessi parametri, ovvero classe di aeromobile, settore di entrata in area ASMA e pista di arrivo, e rappresenta il tempo di transito in periodi di traffico non congestionato;
 - iii) questo indicatore è espresso in minuti per arrivo ed è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.
 - iv) l'area ASMA è definita come un cilindro con un raggio di 40NM attorno all'aeroporto d'arrivo.
- e) La quota di arrivi con procedura di discesa continua (CDO), calcolata a livello locale come segue:
- i) l'indicatore è il rapporto tra il numero totale di arrivi in CDO a partire da un punto di riferimento a un'altezza dal suolo, definito dall'autorità nazionale di vigilanza, e il numero totale delle operazioni di arrivo;
 - ii) questo indicatore è espresso in percentuale ed è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.
- f) L'uso efficace di spazio aereo locale riservato o segregato, calcolato conformemente alla sezione 1, punto 2.2, lettera c).
- g) Il tasso di pianificazione attraverso strutture disponibili di spazio aereo locale, calcolato conformemente alla sezione 1, punto 2.2, lettera d).
- h) Il tasso di utilizzo delle strutture disponibili di spazio aereo locale, calcolato conformemente alla sezione 1, punto 2.2, lettera e).
- i) Ai fini degli indicatori di cui alle lettere a) e b), per «locale» si intende a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo a seconda del livello al quale è stabilito il piano di miglioramento delle prestazioni, compresi i casi di delega della responsabilità per la fornitura di servizi di traffico aereo in seguito ad accordi di collaborazione transfrontalieri. Ai fini degli indicatori di cui alle lettere c) e d), per «locale» si intende a livello di aeroporti con almeno 80 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno. Ai fini dell'indicatore di cui alla lettera e), per «locale» si intende a livello di aeroporto. Ai fini degli indicatori di cui alle lettere da f) a h), per «locale» si intende a livello nazionale con una ripartizione a livello dell'area di competenza dei centri di controllo d'area, compresi i casi di delega della responsabilità per la fornitura di servizi di traffico aereo in seguito ad accordi di collaborazione transfrontalieri.

3. CAPACITÀ

3.1. Indicatori essenziali di prestazione

- a) La media dei minuti di ritardo ATFM di rotta per volo attribuibile ai servizi di navigazione aerea, calcolata come segue:
 - i) ritardo ATFM di rotta calcolato conformemente alla sezione 1, punto 3.1, lettera a);
 - ii) questo indicatore comprende tutti i voli IFR che attraversano lo spazio aereo locale e tutte le cause di ritardo ATFM, ad esclusione di eventi eccezionali; esso copre altresì i voli IFR che attraversano altri spazi aerei, quando sono applicate correzioni per il ritardo in esito al processo di adeguamento per ritardo successivo alle operazioni coordinate dal gestore della rete, attraverso il quale i soggetti operativi informano il gestore della rete di questioni relative alla misurazione, alla classificazione e all'assegnazione del ritardo ATFM;
 - iii) questo indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento;
 - iv) ai fini del presente indicatore, per «locale» si intende a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo, a seconda del livello al quale è stabilito il piano di miglioramento delle prestazioni;
 - v) per il monitoraggio, i valori calcolati per questo indicatore sono ripartiti a livello nazionale qualora il piano di miglioramento delle prestazioni sia stabilito a livello di blocco funzionale di spazio aereo, compresi i casi di delega della responsabilità per la fornitura di servizi di traffico aereo in seguito ad accordi di collaborazione transfrontalieri.
- b) Il tempo medio, espresso in minuti, di ritardo ATFM all'arrivo per volo attribuibile a servizi di navigazione aerea presso i terminali e nell'aeroporto, calcolato a livello locale come segue:
 - i) questo indicatore è il ritardo medio all'arrivo all'aeroporto di destinazione, causato da regolamenti ATFM per volo IFR in arrivo;
 - ii) questo 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) questo indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento;
 - iv) ai fini di questo indicatore, per «locale» si intende a livello nazionale;
 - v) per il monitoraggio, i valori calcolati per questo indicatore sono ripartiti a livello di aeroporto.

3.2. Indicatori per il monitoraggio

- a) La percentuale di voli IFR che rispettano le bande orarie di partenza ATFM a livello locale, calcolata per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.
- b) La media dei minuti di ritardo prima della partenza, per volo, per motivi inerenti al controllo del traffico aereo, causato da restrizioni al decollo nell'aeroporto di partenza, calcolato a livello locale come segue:
 - i) questo indicatore è il ritardo medio prima della partenza per volo IFR in partenza, per motivi inerenti al controllo del traffico aereo;
 - ii) questo 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) questo indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.
- c) Il tempo medio, espresso in minuti di ritardo alla partenza, per tutte le cause di ritardo, per volo, calcolato a livello locale conformemente alla sezione 1, punto 3.2, lettera c).
- d) Ai fini dell'indicatore di cui alla lettera a), per «locale» si intende a livello nazionale con una ripartizione a livello di aeroporto. Ai fini dell'indicatore di cui alle lettere b) e c), per «locale» si intende a livello di aeroporti con almeno 80 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno.

4. EFFICIENZA ECONOMICA

4.1. Indicatori essenziali di prestazione

- a) Il DUC per servizi di navigazione aerea di rotta, calcolato come segue:
 - i) questo 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 ogni anno del periodo di riferimento a livello locale, che figura nei piani di miglioramento delle prestazioni;
 - ii) questo indicatore è espresso in valuta nazionale e in termini reali;
 - iii) questo indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.
- b) Il DUC per servizi di navigazione aerea presso i terminali, calcolato come segue:
 - i) questo indicatore è il rapporto tra i costi determinati e il traffico previsto, espresso in unità di servizio presso i terminali, atteso per ogni anno del periodo di riferimento a livello locale, che figura nei piani di miglioramento delle prestazioni;
 - ii) questo indicatore è espresso in valuta nazionale e in termini reali;
 - iii) questo indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento;
- c) ai fini degli indicatori di cui alle lettere a) e b), per «locale» si intende a livello della zona tariffaria.

4.2. Indicatore per il monitoraggio

Il costo unitario effettivo sostenuto dagli utenti separatamente per i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali, calcolato come segue:

- a) questo indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento come somma del DUC per i servizi di navigazione aerea e degli adeguamenti in conformità dell'articolo 25, paragrafo 2, relativi a tale anno;
- b) questo indicatore è espresso in valuta nazionale e in termini nominali.

SEZIONE 3

IEP per la fissazione di obiettivi e indicatori per il monitoraggio delle funzioni di rete

- 1. Tutti gli indicatori di cui alla presente sezione devono essere applicati alla zona geografica nell'ambito di applicazione del presente regolamento.
- 2. SICUREZZA

2.1. Indicatori essenziali di prestazione

Il livello di efficienza della gestione della sicurezza da parte del gestore di rete conformemente alla sezione 1, punto 1.1.

2.2. Indicatori per il monitoraggio

Le autorizzazioni ATFM in eccesso oltre i limiti di capacità di un settore, dichiarati dal fornitore di servizi di navigazione aerea, in cui sono applicati regolamenti ATFM, calcolate come segue:

- a) il rapporto tra il tempo in cui i voli superano di oltre il 10 % i limiti di capacità di un settore, dichiarati dal fornitore di servizi di navigazione aerea, in cui sono applicati regolamenti ATFM, e il tempo totale durante il quale sono applicati regolamenti ATFM, calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento;
- b) ai fini del presente indicatore, il tempo regolamentato è diviso in fasce orarie che si sovrappongono ad intervalli di 20 minuti.

3. AMBIENTE

3.1. Indicatori essenziali di prestazione

Il miglioramento dell'efficienza di volo di rotta generato dalla funzione di configurazione della rete delle rotte europee e relativo alla traiettoria dell'ultimo piano di volo depositato, espresso in punti percentuali del tasso di variazione annuo dell'efficienza di volo di rotta della traiettoria dell'ultimo piano di volo depositato, calcolato conformemente alla sezione 1, punto 2.2, lettera a).

4. CAPACITÀ

4.1. Indicatori essenziali di prestazione

- a) La percentuale di riduzione del ritardo ATFM di rotta derivante dalle procedure decisionali cooperative di rete e dall'attività del centro operativo del gestore della rete (*Network Manager Operations Centre*), rispetto alla riduzione annuale del ritardo ATFM di rotta, in cui il ritardo ATFM di rotta è calcolato conformemente alla sezione 1, punto 3.1.
- b) La percentuale di riduzione del ritardo ATFM all'arrivo derivante dalle procedure decisionali cooperative di rete e dall'attività del centro operativo del gestore della rete (*Network Manager Operations Centre*), rispetto alla riduzione annuale del ritardo ATFM all'arrivo, in cui il ritardo ATFM all'arrivo è calcolato conformemente alla sezione 1, punto 3.2, lettera a).

4.2. Indicatori per il monitoraggio

- a) La percentuale annua di voli IFR con ritardo ATFM superiore a 15 minuti.
- b) La media, su un anno civile, del numero giornaliero di regolamenti ATFM che producono ciascuno meno di 200 minuti di ritardo.
- c) La media, su un anno civile, del ritardo ATFM di rotta nel fine settimana espresso in minuti di ritardo per volo.
- d) La percentuale annua di ritardo alla prima rotazione per motivi di capacità e personale per una preselezione dei centri di controllo d'area/degli aeroporti con la maggiore potenziale riduzione dei ritardi come individuata annualmente dal gestore della rete.
- e) L'uso efficace di spazio aereo riservato o segregato, calcolato conformemente alla sezione 1, punto 2.2, lettera c).
- f) Il tasso di pianificazione attraverso strutture disponibili di spazio aereo, calcolato conformemente alla sezione 1, punto 2.2, lettera d).
- g) Il tasso di utilizzo delle strutture disponibili di spazio aereo, calcolato conformemente alla sezione 1, punto 2.2, lettera e).

5. EFFICIENZA ECONOMICA

5.1. Indicatori per il monitoraggio

Il costo unitario per lo svolgimento dei compiti del gestore della rete, calcolato come segue:

- a) questo indicatore è il rapporto tra i costi effettivi per lo svolgimento dei compiti del gestore della rete e il traffico di rotta, espresso in unità di servizio di rotta, durante il periodo di riferimento, a livello di area geografica in cui il gestore della rete svolge i compiti necessari all'esecuzione delle funzioni di rete;
 - b) questo indicatore è espresso in euro e in termini reali;
 - c) questo indicatore è calcolato per l'intero anno civile e per ogni anno del periodo di riferimento.
-

ALLEGATO II

MODELLO PER I PIANI DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI A LIVELLO NAZIONALE O DI BLOCCO FUNZIONALE DI SPAZIO AEREO DI CUI ALL'ARTICOLO 10, PARAGRAFO 1

1. INTRODUZIONE

- 1.1. Descrizione della situazione, compreso l'ambito di applicazione del piano in termini di copertura geografica e servizi, elenco dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati e altre informazioni generali riguardanti il piano di miglioramento delle prestazioni.
- 1.2. Le previsioni di traffico di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettere f) e g) espresse in movimenti IFR e in unità di servizio su cui è basato il piano di miglioramento delle prestazioni, fondate sulle previsioni di base del servizio di previsioni e statistiche di Eurocontrol (STATFOR). Se le previsioni differiscono dalle previsioni di base di STATFOR devono essere documentati i motivi che giustificano il ricorso a previsioni diverse di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettere f) e g) nonché una giustificazione dell'utilizzo di tali previsioni.
- 1.3. Descrizione del risultato della consultazione delle parti interessate sul progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, compresi i punti di accordo e di disaccordo e i motivi di tale disaccordo.
- 1.4. Elenco degli aeroporti cui si applica il sistema di prestazioni e di tariffazione, con il rispettivo numero medio di movimenti di trasporto aereo IFR all'anno.
- 1.5. Se del caso, elenco dei servizi per i quali è stato stabilito che la fornitura è soggetta a condizioni di mercato a norma dell'articolo 35.
- 1.6. Per quanto riguarda i piani di miglioramento delle prestazioni adottati a livello di blocchi funzionali di spazio aereo, descrizione della procedura seguita per elaborare e adottare il piano di miglioramento delle prestazioni.
- 1.7. Indicazione che precisi se si applica il sistema di tariffazione semplificata di cui all'articolo 34 e, in caso affermativo, la dimostrazione che le condizioni previste in tale articolo sono state soddisfatte e una descrizione dell'applicazione del sistema di tariffazione semplificata e del suo campo di applicazione in termini di zone tariffarie interessate.

2. INVESTIMENTI

- 2.1. Descrizione e motivazione dei costi, della natura e dei vantaggi di investimenti nuovi e in corso in attività fisse previsti durante il periodo di riferimento.
- 2.2. Le informazioni di cui al punto 2.1 devono comprendere in particolare:
 - a) i costi determinati degli investimenti nuovi e in corso ovvero costi di ammortamento, costo del capitale e costo del leasing per l'intero periodo di riferimento e per ciascun anno civile di tale periodo, come richiesto nell'allegato VII;
 - b) descrizione e motivazione degli investimenti principali, anche per quanto riguarda i seguenti elementi:
 - i) valore totale di ciascun investimento principale;
 - ii) l'attività o le attività acquisite o sviluppate;
 - iii) informazioni sui vantaggi dell'investimento per gli utenti dello spazio aereo e sui risultati delle consultazioni dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo;
 - iv) per quanto riguarda gli investimenti principali in sistemi ATM:
 - distinzione tra investimenti in nuovi sistemi, revisione di sistemi esistenti e investimenti di sostituzione;
 - motivazione della pertinenza di ciascun investimento con riferimento al piano generale ATM europeo e ai progetti comuni di cui all'articolo 15 *bis* del regolamento (CE) n. 550/2004;
 - c) informazioni dettagliate sulle sinergie ottenute a livello di blocchi funzionali di spazio aereo o attraverso altre iniziative di cooperazione transfrontaliera, a seconda dei casi, in particolare in termini di infrastrutture comuni e procedure comuni di appalti pubblici;

3. OBIETTIVI PRESTAZIONALI NAZIONALI O FAB E MISURE PER IL LORO CONSEGUIMENTO

- 3.1. Obiettivi prestazionali a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo (FAB) per ogni settore essenziale di prestazione, stabiliti con riferimento ad ogni indicatore essenziale di prestazione di cui all'allegato I, sezione 2, per ogni anno civile del periodo di riferimento.

- 3.2. Per tutti i settori essenziali di prestazione, descrizione delle principali misure messe in atto a livello nazionale o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo per il conseguimento degli obiettivi prestazionali.
- 3.3. Informazioni supplementari a sostegno degli obiettivi prestazionali a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica:
- a) costi determinati per i servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali stabiliti conformemente all'articolo 15, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento (CE) n. 550/2004 e al presente regolamento, per ogni anno civile del periodo di riferimento;
 - b) previsioni di unità di servizio di rotta e presso i terminali per ogni anno del periodo di riferimento;
 - c) valori di riferimento per gli obiettivi di efficienza economica di rotta e presso i terminali di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a), nonché descrizione e motivazione della metodologia impiegata per stimare tali valori per ogni zona tariffaria;
 - d) descrizione e motivazione dei criteri e della metodologia impiegati per la ripartizione dei costi tra zone tariffarie e per la ripartizione dei costi tra servizi di rotta e servizi presso i terminali, conformemente all'articolo 22, paragrafo 5;
 - e) descrizione e motivazione del rendimento del capitale proprio dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati, nonché del rapporto tra debiti e mezzi propri e del livello/composizione dei cespiti utilizzati per calcolare il costo del capitale compreso nei costi determinati;
 - f) descrizione e motivazione delle ipotesi economiche, comprese:
 - le 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 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, compresi importi, durata e altre informazioni pertinenti sui prestiti e spiegazione dell'interesse medio ponderato sul debito utilizzato per calcolare il costo del capitale al lordo delle imposte e il costo del capitale compreso nei costi determinati;
 - a titolo puramente informativo, l'inflazione prevista in base all'indice dei prezzi al consumo (IPC) del Fondo monetario internazionale (FMI);
 - adeguamenti che vanno oltre le disposizioni dei principi internazionali d'informativa finanziaria (IFRS) adottati dall'Unione a norma del regolamento (CE) n. 1126/2008 della Commissione ⁽¹⁾;
 - g) descrizione e spiegazione degli adeguamenti relativi agli anni precedenti il periodo di riferimento;
 - h) identificazione e categorizzazione dei costi determinati relativi agli elementi di costo di cui all'articolo 28, paragrafo 3;
 - i) se del caso, una descrizione di eventuali significative ristrutturazioni previste durante il periodo di riferimento;
 - j) se del caso, costi di ristrutturazione approvati da precedenti periodi di riferimento da recuperare;
 - k) le tabelle di rendicontazione e le informazioni supplementari richieste agli allegati VII, IX e XI, da allegare al piano di miglioramento delle prestazioni.
- 3.4. La ripartizione degli obiettivi prestazionali stabiliti conformemente all'allegato I, sezione 2, punti 2.1 e 3.1, lettera a), a livello di ogni fornitore di servizi di navigazione aerea contemplato dal piano di miglioramento delle prestazioni e, in relazione ai piani di miglioramento delle prestazioni a livello di blocchi funzionali di spazio aereo, che riflette il contributo di ciascun fornitore interessato alla realizzazione degli obiettivi prestazionali stabiliti a livello di blocchi funzionali di spazio aereo.
- 3.5. Quando non sono previsti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, descrizione e spiegazione del modo in cui gli obiettivi prestazionali nazionali o FAB contribuiscono al miglioramento delle prestazioni della rete ATM europea.
- 3.6. Descrizione e spiegazione delle interdipendenze e dei compromessi tra settori essenziali di prestazione, comprese le ipotesi utilizzate per valutare tali compromessi.
4. INIZIATIVE TRANSFRONTALIERE E ATTUAZIONE DI SESAR
- 4.1. Descrizione delle iniziative di cooperazione transfrontaliera attuate, o che si prevede vengano attuate, a livello dei fornitori di servizi di navigazione aerea per migliorare la fornitura dei servizi di navigazione aerea. Identificazione degli incrementi di efficienza ottenuti grazie a tali iniziative in diversi settori essenziali di prestazione.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 1126/2008 della Commissione, del 3 novembre 2008, che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 320 del 29.11.2008, pag. 1).

4.2. Descrizione dei progressi recenti e previsti nella realizzazione dei progetti comuni SESAR di cui all'articolo 15 *bis* del regolamento (CE) n. 550/2004, nonché delle prassi di cambiamento della gestione in relazione ai piani di transizione al fine di ridurre al minimo eventuali effetti negativi dei cambiamenti sull'efficienza della rete.

5. ACCORDI DI RIPARTIZIONE DEL RISCHIO DI TRAFFICO E SISTEMI DI INCENTIVI

5.1. Per ogni zona tariffaria in questione, descrizione dei valori definiti per i parametri di ripartizione del rischio di traffico applicabili a norma dell'articolo 27:

- a) identificazione dell'intervallo applicabile di cui all'articolo 27, paragrafo 2 e delle chiavi di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 27, paragrafo 3;
- b) nel caso in cui l'autorità nazionale di vigilanza adegui i valori dei parametri del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui alla lettera a) conformemente all'articolo 27, paragrafo 5:
 - i) motivazione dei valori definiti per i parametri di ripartizione del rischio di traffico;
 - ii) descrizione del processo di consultazione degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea sulla fissazione dei valori per i parametri di ripartizione del rischio di traffico e dei risultati della consultazione.

5.2. Per quanto riguarda i sistemi di incentivi applicabili durante il periodo di riferimento in conformità dell'articolo 11:

- a) descrizione e motivazione dei parametri del sistema di incentivi, definiti in conformità dell'articolo 11, paragrafo 3, compresi i valori cardine e il meccanismo di modulazione dei valori cardine, se del caso;
- b) identificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea e delle zone tariffarie cui si applicano i sistemi di incentivi;
- c) se del caso, descrizione dei sistemi di incentivi aggiuntivi di cui all'articolo 11, paragrafo 4.

6. ATTUAZIONE DEL PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

Descrizione delle procedure che le autorità nazionali di vigilanza metteranno in atto al fine di:

- a) monitorare l'attuazione del piano di miglioramento delle prestazioni;
- b) affrontare la situazione in cui gli obiettivi non sono conseguiti durante il periodo di riferimento.

ALLEGATO III

MODELLO PER IL PIANO DI PRESTAZIONI DELLA RETE DI CUI ALL'ARTICOLO 10, PARAGRAFO 5**1. INTRODUZIONE**

- 1.1. Descrizione della situazione, compreso l'ambito di applicazione del piano di prestazioni della rete, le funzioni della rete interessate, i ruoli e le responsabilità e altre informazioni generali riguardanti il piano.
- 1.2. Descrizione delle previsioni di traffico e dello scenario macroeconomico su cui si fonda il piano di prestazioni della rete.
- 1.3. Descrizione della coerenza del piano di prestazioni della rete con il piano strategico della rete.
- 1.4. Descrizione del risultato della consultazione delle parti interessate sul progetto di piano di prestazioni della rete, compresi i punti di accordo e di disaccordo e i motivi di tale disaccordo, e descrizione del risultato della consultazione del consiglio di gestione della rete.

2. VALORE AGGIUNTO DEL GESTORE DELLA RETE

Settori di cooperazione per sostenere i compiti e le attività degli Stati membri, dei blocchi funzionali di spazio aereo, dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli aeroporti e degli utenti dello spazio aereo civili e militari.

Descrizione dell'attività del gestore della rete riguardante:

- a) l'elaborazione e l'armonizzazione dei concetti operativi regionali e della rete;
- b) lo sviluppo e l'armonizzazione dei progetti sullo spazio aereo basati su priorità della rete, tra cui iniziative transfrontaliere di configurazione dello spazio aereo;
- c) la riduzione dell'uso inefficiente della rete di rotte e dello spazio aereo disponibile;
- d) lo sviluppo di una gestione migliore dello spazio aereo e del flusso del traffico aereo nonché di processi di gestione della capacità;
- e) la pianificazione armonizzata della capacità e la misurazione delle prestazioni operative;
- f) il sostegno alla soluzione dei problemi legati alla carenza di controllori del traffico aereo all'interno della rete;
- g) il potenziamento del coordinamento tecnico di settore, anche a livello di FAB, e il miglioramento dell'interoperabilità tecnica tra i sistemi dei fornitori di servizi di navigazione aerea, in particolare con i sistemi del gestore della rete;
- h) il sostegno per la sicurezza della rete e l'attuazione, il monitoraggio e il miglioramento delle prestazioni in materia di sicurezza a livello locale.

3. OBIETTIVI PRESTAZIONALI, OBIETTIVI E MISURE**3.1. Prestazioni in materia di sicurezza del gestore della rete:**

- a) obiettivo prestazionale per il gestore della rete relativo all'efficienza della gestione della sicurezza;
- b) descrizione delle misure adottate dal gestore della rete per raggiungere tale obiettivo;
- c) descrizione delle misure adottate dal gestore della rete per affrontare il problema delle autorizzazioni ATFM in eccesso.

3.2. Prestazioni in materia di efficienza economica del gestore della rete:

- a) descrizione delle misure adottate dal gestore della rete per migliorare la propria efficienza economica.

3.3. Obiettivi prestazionali e obiettivi specifici di ciascuna funzione di rete:

- a) funzione di configurazione della rete delle rotte europee (ERND):
 - i) obiettivi prestazionali per l'indicatore essenziale di prestazione di cui all'allegato I, sezione 3, punto 3.1;

- ii) descrizione e spiegazione delle misure volte a conseguire gli obiettivi prestazionali per la funzione di configurazione della rete delle rotte europee (ERND):
 - misure relative alla configurazione di una struttura efficiente dello spazio aereo;
 - misure relative ad un migliore utilizzo dello spazio aereo da parte dei soggetti operativi;
 - misure relative all'ottimizzazione dei voli;
 - iii) altre iniziative per migliorare l'efficienza di volo;
- b) funzione di gestione dei flussi del traffico aereo (ATFM);
- i) obiettivi prestazionali per ogni indicatore essenziale di prestazione pertinente di cui all'allegato I, sezione 3, punto 4.1;
 - ii) descrizione e spiegazione delle misure volte a conseguire gli obiettivi prestazionali per la funzione di gestione dei flussi del traffico aereo (ATFM):
 - iniziative e azioni per ridurre i ritardi ATFM, compresi i ritardi nel fine settimana e i ritardi per cause meteorologiche, per ridurre al minimo le sanzioni su singoli voli, migliorare l'efficienza ATFM, ridurre i ritardi a catena e le autorizzazioni in eccesso;
 - dimensione militare del piano;
 - iii) altre iniziative riguardanti la capacità;
- c) funzioni di coordinamento delle risorse carenti:
- i) funzione di coordinamento delle radiofrequenze:
 - descrizione del sostegno alla capacità della rete;
 - descrizione di obiettivi specifici;
 - ii) funzione di coordinamento dei codici dei transponder radar:
 - descrizione del sostegno alla sicurezza della rete;
 - descrizione di obiettivi specifici.
4. ATTUAZIONE DEL PIANO DI PRESTAZIONI DELLA RETE
- Descrizione delle misure adottate dal gestore della rete per:
- a) assistere nel monitoraggio e nella rendicontazione in merito all'attuazione del piano di prestazioni della rete;
 - b) affrontare la situazione in cui gli obiettivi non sono conseguiti durante il periodo di riferimento;
 - c) comunicare con le autorità nazionali di vigilanza.
-

ALLEGATO IV

CRITERI PER LA VALUTAZIONE DEI PIANI DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI E DEGLI OBIETTIVI PRESTAZIONALI A LIVELLO NAZIONALE O DI BLOCCO FUNZIONALE DI SPAZIO AEREO**1. VALUTAZIONE DELLA COERENZA DEGLI OBIETTIVI PRESTAZIONALI NAZIONALI O FAB****1.1. SICUREZZA****Efficienza della gestione della sicurezza**

Coerenza degli obiettivi prestazionali nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo a livello di efficienza della gestione della sicurezza con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, nell'ambito della quale per ogni anno civile del periodo di riferimento il livello di efficienza della gestione della sicurezza è pari o superiore ai corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

1.2. AMBIENTE**Efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva.**

Coerenza degli obiettivi prestazionali nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per ogni anno civile del periodo di riferimento, confrontando gli obiettivi prestazionali a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo con i valori di riferimento relativi all'efficienza di volo orizzontale di rotta contenuti nell'ultima versione del piano di miglioramento della rete delle rotte europee disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

Ai fini del presente paragrafo, per «valore di riferimento relativo all'efficienza di volo orizzontale di rotta» si intende il valore, stimato dal gestore della rete, relativo all'efficienza di volo della traiettoria effettiva a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo, allo scopo di garantire che sia soddisfatto l'obiettivo a livello dell'Unione riguardante l'efficienza di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva.

1.3. CAPACITÀ**Ritardo medio ATFM di rotta per volo**

Coerenza degli obiettivi prestazionali a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per ogni anno civile del periodo di riferimento, confrontando gli obiettivi prestazionali a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo con i valori di riferimento contenuti nell'ultima versione del piano operativo della rete disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

1.4. EFFICIENZA ECONOMICA**Costo unitario determinato (DUC) per i servizi di rotta**

- a) Coerenza della tendenza del costo unitario determinato a livello di zona tariffaria nel corso del periodo di riferimento con la tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione nello stesso periodo; tali tendenze sono espresse in percentuale.

Ai fini del calcolo di tali tendenze devono essere utilizzati i valori degli obiettivi prestazionali applicabili a livello dell'Unione e a livello locale e i valori di riferimento per i costi unitari determinati di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera a) e all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a).

- b) Coerenza della tendenza del costo unitario determinato a livello di zona tariffaria per un periodo che copra sia il periodo di riferimento cui si applica il piano di miglioramento delle prestazioni, sia il periodo di riferimento precedente («tendenza a lungo termine del costo unitario determinato») con la tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione nello stesso periodo; tali tendenze sono espresse in percentuale.

La tendenza a lungo termine del costo unitario determinato a livello di zona tariffaria deve essere calcolata utilizzando il costo unitario effettivo a livello di zona tariffaria per l'anno che precede l'inizio del precedente periodo di riferimento interessato.

- c) Coerenza del livello del costo unitario determinato: confronto tra il valore di riferimento per il costo unitario determinato di cui all'articolo 10, paragrafo 2, lettera a) a livello della zona tariffaria in questione e il corrispondente valore medio nelle zone di tariffazione in cui i fornitori di servizi di navigazione aerea hanno un contesto economico e operativo simile, come definito all'articolo 9, paragrafo 4, lettera c).

- d) Una deviazione dai criteri di cui alle lettere da a) a c) può essere ritenuta necessaria e proporzionata al fine di:
- i) consentire il conseguimento degli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità stabiliti a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo, a condizione che la deviazione dalla tendenza del costo unitario determinato a livello dell'Unione sia dovuta esclusivamente a costi determinati supplementari relativi a misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione riguardante la capacità; oppure
 - ii) attuare misure di ristrutturazione che comportano costi di ristrutturazione di cui all'articolo 2, paragrafo 18, a condizione che la deviazione sia dovuta esclusivamente a detti costi di ristrutturazione e che si dimostri nel piano di miglioramento delle prestazioni che le misure di ristrutturazione in questione produrranno un vantaggio finanziario netto per gli utenti dello spazio aereo al più tardi nel periodo di riferimento successivo.

2. REVISIONE DEI PROGETTI DI PIANI DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

2.1. Elementi soggetti a revisione:

- a) misure per il conseguimento degli obiettivi prestazionali nazionali o FAB in ogni settore essenziale di prestazione di cui all'allegato II, punto 3.2;
- b) obiettivi prestazionali nazionali o FAB relativi al ritardo ATFM medio all'arrivo per volo:
 - i) confronto con il livello e la tendenza delle prestazioni effettive durante il periodo di riferimento che precede il periodo di riferimento cui si riferisce il piano di miglioramento delle prestazioni;
 - ii) a livello di aeroporto, confronto con le prestazioni in aeroporti simili;
- c) obiettivi prestazionali nazionali o FAB relativi al DUC per servizi presso i terminali:
 - i) confronto con la tendenza del costo unitario determinato per servizi di rotta a livello locale;
 - ii) confronto con il livello e la tendenza delle prestazioni effettive durante il periodo di riferimento che precede il periodo di riferimento cui si riferisce il piano di miglioramento delle prestazioni;
 - iii) a livello di aeroporto, confronto con le prestazioni in aeroporti simili;
- d) fattori e parametri essenziali alla base degli obiettivi prestazionali nazionali o FAB o delle prestazioni nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica:
 - i) valori di riferimento e ipotesi su cui si basa la fissazione dei costi determinati per il primo anno del periodo di riferimento, rispetto ai più recenti costi effettivi disponibili;
 - ii) previsioni di traffico utilizzate nel piano di miglioramento delle prestazioni e, se le previsioni differiscono dalle previsioni di base di STATFOR, motivazioni fornite;
 - iii) costo previsto del capitale per quanto riguarda il livello e la composizione del capitale investito netto a fini regolatori, nonché costo previsto del capitale al lordo delle imposte, compresi il tasso d'interesse sul debito e il rendimento del capitale proprio;
 - iv) costi determinati degli investimenti nuovi e in corso e motivazioni fornite per gli investimenti principali;
 - v) costi determinati per le pensioni e ipotesi alla base del loro calcolo;
 - vi) ipotesi sui tassi d'interesse per prestiti volti a finanziare la fornitura di servizi di navigazione aerea, compresi importi, durata e altre informazioni pertinenti sui prestiti, e riconciliazione con l'interesse medio ponderato sul debito utilizzato per calcolare il costo del capitale al lordo delle imposte e il costo del capitale compreso nei costi determinati;
 - vii) metodologia applicata per la ripartizione dei costi tra servizi di rotta e servizi presso i terminali e motivazioni di qualsiasi cambiamento di metodologia rispetto al periodo di riferimento precedente;
- e) valori dei parametri di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 27, paragrafi 2 e 3 e, nel caso in cui l'autorità nazionale di vigilanza abbia adeguato i valori di tali parametri in conformità dell'articolo 27, paragrafo 5, le motivazioni fornite per tali valori;

- f) sistema o sistemi di incentivi di cui all'articolo 11;
 - g) vantaggi legati alle prestazioni e sinergie ottenute grazie a iniziative di cooperazione transfrontaliera, inclusa la cooperazione a livello di blocchi funzionali di spazio aereo o attraverso alleanze industriali;
 - h) per quanto riguarda l'applicazione di un sistema di tariffazione semplificata di cui all'articolo 34, verifica del rispetto dei criteri di cui all'articolo 34, paragrafo 2.
-

ALLEGATO V

CRITERI PER LA VALUTAZIONE DEL PROGETTO DI PIANO DI PRESTAZIONI DELLA RETE

- a) Completezza del progetto di piano di prestazioni della rete in termini di elementi necessari per valutare la conformità ai requisiti di cui all'articolo 10, paragrafo 5, e all'allegato III;
- b) portata delle misure adottate dal gestore della rete per contribuire all'ottimizzazione della rete e riguardanti le azioni di cui all'allegato III, punto 2;
- c) coerenza degli obiettivi riguardanti il livello di efficienza della gestione della sicurezza da parte del gestore della rete con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, nell'ambito della quale per ogni anno civile del periodo di riferimento il livello di efficienza della gestione della sicurezza è pari o superiore ai corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione;
- d) misure volte al miglioramento dell'efficienza di volo generate dalla configurazione della rete delle rotte europee;
- e) riduzioni del ritardo ATFM di rotta derivanti dalle procedure decisionali cooperative di rete e dall'attività del centro operativo del gestore della rete (*Network Manager Operations Centre*);
- f) riduzioni del ritardo ATFM all'arrivo derivanti dalle procedure decisionali cooperative di rete e dall'attività del centro operativo del gestore della rete (*Network Manager Operations Centre*);
- g) adeguatezza delle misure volte a raggiungere gli obiettivi prestazionali per le funzioni di rete, compresa la 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 al regolamento (UE) n. 409/2013 e, se del caso, il piano strategico della rete.

ALLEGATO VI

ELENCO DEI DATI RELATIVI ALLE PRESTAZIONI DA FORNIRE ALLA COMMISSIONE PER IL MONITORAGGIO DELLE PRESTAZIONI IN CONFORMITÀ DELL'ARTICOLO 36, PARAGRAFO 1, E DELL'ARTICOLO 37

1. DATI CHE DEVONO ESSERE FORNITI DALLE AUTORITÀ NAZIONALI DI VIGILANZA

1.1. Le autorità nazionali di vigilanza devono accertarsi che i seguenti dati siano forniti su base mensile:

- a) dati utilizzati e calcolati dal gestore della rete, definiti nell'allegato I e nell'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123, tra cui 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 di rotta e all'arrivo, le esenzioni dai regolamenti di ATFM, il rispetto di slot ATFM e la frequenza di utilizzo delle rotte condizionali;

1.2. Le autorità nazionali di vigilanza devono accertarsi che i seguenti dati siano forniti su base annua:

- a) eventi in materia di sicurezza connessi all'ATM;
- b) informazioni sulle raccomandazioni in materia di sicurezza e azioni correttive adottate sulla base di analisi o inchieste su inconvenienti connessi all'ATM in conformità del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾;
- c) informazioni raccolte dai fornitori di servizi di navigazione aerea, dai gestori aeroportuali e dagli operatori del trasporto aereo mediante sistemi di registrazione automatica dei dati relativi alla sicurezza, se disponibili, riguardanti almeno le invasioni di pista e le violazioni dei minimi di separazione;
- d) tendenze almeno delle violazioni dei minimi di separazione e delle invasioni di pista, in tutte le unità di servizi di traffico aereo;

2. DATI CHE DEVONO ESSERE COMUNICATI DAI FORNITORI DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

2.1. I fornitori di servizi di navigazione aerea devono comunicare i dati seguenti su base annuale:

- 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 dal 2014.

Tali dati devono essere comunicati entro il 15 luglio dell'anno n+1, tranne che per i dati prospettici che sono trasmessi entro il 1° novembre dell'anno n+1;

- b) informazioni richieste ai fini del monitoraggio degli indicatori essenziali di prestazione e degli indicatori per il monitoraggio di cui all'allegato I, sezione 2, punti 1.1 e 1.2.

Tali informazioni devono essere fornite entro il 1° febbraio di ogni anno;

- c) informazioni sugli eventi in materia di sicurezza raccolte tramite sistemi di registrazione automatica dei dati relativi alla sicurezza, se disponibili;
- d) tendenze almeno delle violazioni dei minimi di separazione e degli eventi in materia di invasioni di pista in tutte le unità di servizi di traffico aereo comunicate sia in relazioni facoltative, sia da sistemi di registrazione automatica dei dati relativi alla sicurezza, se disponibili.

2.2. I fornitori di servizi di navigazione aerea devono trasmettere i dati di cui all'articolo 4 su richiesta.

(1) Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

(2) Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).

3. DATI CHE DEVONO ESSERE FORNITI DAI GESTORI AEROPORTUALI PER GLI AEROPORTI CON ALMENO 80 000 MOVIMENTI DI TRASPORTO AEREO IFR ALL'ANNO

I gestori aeroportuali devono fornire i seguenti dati:

- a) i dati di cui alla specifica di Eurocontrol «Airport Operator Data Flow - Data Specification», versione 1.0, 2018.

Tali dati devono essere forniti su base mensile;

- b) informazioni sugli eventi in materia di sicurezza raccolte tramite sistemi di registrazione automatica dei dati relativi alla sicurezza, se disponibili.

Tali dati devono essere forniti su base annua.

4. DATI CHE DEVONO ESSERE FORNITI DAI COORDINATORI AEROPORTUALI

I coordinatori aeroportuali devono trasmettere i dati di cui all'articolo 4, paragrafo 8, lettere c) e d), del regolamento (CEE) n. 95/93 due volte all'anno, secondo la tempistica di cui all'articolo 6 di tale regolamento.

5. DATI CHE DEVONO ESSERE FORNITI DAGLI UTENTI DELLO SPAZIO AEREO

Gli utenti dello spazio aereo devono fornire i seguenti dati:

- a) i dati di cui alla specifica di Eurocontrol «Airport Operator Data Flow - Data Specification», versione 1.0, 2018.

Tali dati devono essere forniti su base mensile;

- b) informazioni sugli eventi in materia di sicurezza raccolte tramite sistemi di registrazione automatica dei dati relativi alla sicurezza, se disponibili.

Tali dati devono essere forniti su base annua.

6. DATI CHE DEVONO ESSERE FORNITI DAL GESTORE DELLA RETE

Il gestore della rete deve fornire su base mensile i dati necessari per il monitoraggio degli indicatori essenziali di prestazione e degli indicatori per il monitoraggio di cui all'allegato I, sezione 1, punti 2 e 3, sezione 2, punti 2 e 3 e sezione 3.

*ALLEGATO VII***COSTI DETERMINATI E COSTI EFFETTIVI****1. TABELLA DI RENDICONTAZIONE DEI COSTI TOTALI E DEI COSTI UNITARI**

- 1.1. Per ogni soggetto pertinente che sostiene costi in una zona tariffaria deve essere compilata una tabella di rendicontazione distinta sui costi totali e sui costi unitari utilizzando il modello di cui alla tabella 1. Deve inoltre essere compilata una tabella di rendicontazione consolidata, utilizzando il modello di cui alla tabella 1, con i dati aggregati dei soggetti pertinenti per la zona tariffaria.

Per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea presso i terminali, deve essere compilata un'ulteriore tabella di rendicontazione sui costi totali e unitari per ciascun aeroporto cui si applica il presente regolamento, utilizzando il modello di cui alla tabella 1. Se gli Stati membri decidono di applicare le disposizioni del presente regolamento ad altri aeroporti di cui all'articolo 1, paragrafo 4, i costi relativi a questi aeroporti possono essere presentati in una tabella consolidata utilizzando il modello di cui alla tabella 1, ad eccezione dei costi totali indicati alla riga 4.2 del modello di cui alla tabella 1, che devono essere presentati separatamente per ciascun aeroporto.

Quando una zona tariffaria interessa lo spazio aereo di più di uno Stato membro, deve essere compilata una tabella di rendicontazione comune, rispettando i requisiti di coerenza e uniformità di cui all'articolo 21, paragrafo 4.

- 1.2. Le tabelle di rendicontazione dei costi totali e unitari di cui al punto 1.1 devono essere compilate e inserite nel piano di miglioramento delle prestazioni per ciascun anno civile del periodo di riferimento e devono inoltre essere compilate annualmente per riferire in merito ai costi effettivi e alle unità di servizio effettive. Le unità di servizio effettive devono essere fissate in base ai dati forniti dal soggetto che stabilisce e riscuote le tariffe. Eventuali differenze rispetto a tali dati devono essere debitamente motivate nelle informazioni supplementari.

Tabella 1 - Costi totali e costi unitari

Nome della zona tariffaria Valuta Nome del soggetto		terminati - Piano di miglioramento delle prestazioni - Periodo di rife					Costi effettivi - Periodo di riferimento				
Dettagli dei costi		N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Dettaglio per natura (in termini nominali)											
1.1 Personale di cui costi pensionistici											
1.2 Altri costi di esercizio											
1.3 Ammortamento											
1.4 Costo del capitale											
1.5 Elementi di costo eccezionali											
1.6 Totale costi											
Totale % n/n-1											
2. Dettaglio per servizio (in termini nominali)											
2.1 Gestione del traffico aereo											
2.2 Comunicazione											
2.3 Navigazione											
2.4 Sorveglianza											
2.5 Ricerca e soccorso											
2.6 Informazione aeronautica											
2.7 Servizi meteorologici											
2.8 Costi di vigilanza											
2.9 Altri costi pubblici											
2.10 Totale costi											
Totale % n/n-1											
3. Informazioni complementari (in termini nominali)											
Media dei cespiti											
3.1 Val. contabile netto attività fisse											
3.2 Adeguamenti attività totali											
3.3 Attività correnti nette											
3.4 Totale cespiti											
Costo del capitale (%)											
3.5 Tasso di costo del capitale al lordo delle imposte											
3.6 Rendimento del capitale proprio											
3.7 Interesse medio sul debito											
3.8 Quota di finanziamento attraverso capitale proprio											
Costi dei progetti comuni											
3.9 Progetti comuni											
Costi degli investimenti nuovi e in corso											
3.10 Ammortamento											
3.11 Costo del capitale											
3.12 Costo del leasing											
Costi relativi a Eurocontrol											
3.13 Costi relativi a Eurocontrol (in EUR)											
3.14 Tasso di cambio (se applicabile)											
3.15 Costi relativi a Eurocontrol (in valuta nazionale)											
4. Totale costi al netto dei costi per servizi a voli esonerati (in termini nominali)											
4.1 Costi per voli VFR esonerati											
4.2 Totale costi determinati/effettivi											
5. IEP efficienza economica - Costo unitario determinato/effettivo (in termini reali)											
5.1 Inflazione (%)											
5.2 Indice di inflazione (1)											
5.3 Totale costi in termini reali (2)											
Totale % n/n-1											
5.4 Totale unità di servizio											
Totale % n/n-1											
5.5 Costo unitario in termini reali (3)											
Totale % n/n-1											

Elementi di costo e composizione dei cespiti in '000 - Unità di servizio in '000

(1) Indice di inflazione - Base 100 in N-3

(2) Costi determinati (piano di miglioramento delle prestazioni) e costi effettivi in termini reali

(3) Costi unitari determinati (piano di miglioramento delle prestazioni) e costi unitari effettivi in termini reali

2. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI RISPETTO ALLE TABELLE DI RENDICONTAZIONE DEI COSTI TOTALI E DEI COSTI UNITARI

2.1. Le informazioni supplementari seguenti devono essere fornite, unitamente alle informazioni che devono figurare nelle tabelle di rendicontazione dei costi totali e dei costi unitari di cui al punto 1.1, prima dell'inizio di un periodo di riferimento, all'interno del piano di miglioramento delle prestazioni:

- a) descrizione della metodologia utilizzata per la ripartizione dei costi di strutture o servizi tra i vari servizi di navigazione aerea, basata sull'elenco di strutture e servizi che figura nel piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea (Doc. 7754), come modificato da ultimo, e descrizione della metodologia utilizzata per ripartire tali costi tra varie zone tariffarie;
- b) descrizione della metodologia e delle ipotesi utilizzate per stabilire i costi dei servizi di navigazione aerea forniti ai voli VFR, se sono concesse esenzioni per voli VFR in conformità dell'articolo 31, paragrafi 3, 4 e 5;
- c) i criteri utilizzati per ripartire i costi tra i servizi presso i terminali e i servizi di rotta, in conformità dell'articolo 22, paragrafo 5;
- d) ripartizione dei costi meteorologici tra costi diretti e costi a sostegno di strutture e servizi meteorologici che rispondono anche alle esigenze meteorologiche in generale, definiti «MET *core costs*» (costi sostenuti direttamente per MET). I costi sostenuti direttamente per MET comprendono i costi di analisi e previsioni generali, di reti di osservazione in superficie e nell'atmosfera, di sistemi di comunicazione meteorologica, di centri di elaborazione dati e di sostegno alla ricerca di base, alla formazione e all'amministrazione;
- e) descrizione della metodologia utilizzata per imputare i costi MET complessivi e i costi sostenuti direttamente per MET di cui alla lettera d) all'aviazione civile e ripartirli tra le varie zone tariffarie;
- f) per ogni soggetto, descrizione della composizione di ciascun elemento dei costi determinati per natura e per servizio (punti 1 e 2 della tabella 1), compresa la descrizione dei fattori principali che illustrano le previste variazioni nel corso del periodo di riferimento;
- g) per ogni soggetto, descrizione e motivazione del metodo adottato per calcolare le spese di ammortamento (punto 1.3 della tabella 1): costi storici o costi correnti di cui all'articolo 22, paragrafo 4, quarto comma e, qualora sia adottata la contabilità a costi correnti, fornitura di dati comparabili sul costo storico;
- h) per ogni soggetto, descrizione e presupposti di base di ciascun elemento di informazione complementare (punto 3 della tabella 1), compresa la descrizione dei fattori principali che illustrano le variazioni nel corso del periodo di riferimento;
- i) per ogni soggetto, descrizione delle ipotesi utilizzate per calcolare il costo del capitale (punto 1.4 della tabella 1), compresa la composizione dei cespiti, il rendimento del capitale proprio, l'interesse medio sui debiti e le quote di finanziamento dei cespiti attraverso il debito e il capitale proprio;
- j) descrizione dei costi determinati di progetti comuni (punto 3.9 della tabella 1).

Eventuali modifiche alle lettere da a) a j) durante il periodo di riferimento devono essere segnalate unitamente alle informazioni fornite in conformità al punto 2.2.

2.2. Le informazioni supplementari seguenti devono essere fornite annualmente, unitamente alle informazioni che devono figurare nelle tabelle di rendicontazione dei costi totali e dei costi unitari di cui al punto 1.1:

- a) per ogni soggetto e per ciascun elemento di costo, una descrizione dei costi effettivi comunicati e la differenza tra tali costi e i costi determinati, per ogni anno del periodo di riferimento;
 - b) una descrizione delle unità di servizio effettive comunicate e una descrizione di qualsiasi differenza tra tali unità e i dati forniti dal soggetto che stabilisce e riscuote le tariffe, nonché qualsiasi differenza tra tali unità e la previsione contenuta nel piano di miglioramento delle prestazioni, per ogni anno del periodo di riferimento;
 - c) ripartizione dei costi effettivi dei progetti comuni per singolo progetto;
 - d) motivazione della differenza tra costi determinati e costi effettivi degli investimenti nuovi e in corso dei fornitori di servizi di navigazione aerea, nonché la differenza tra la data prevista e la data effettiva di entrata in funzione delle attività fisse finanziate da tali investimenti per ogni anno del periodo di riferimento;
 - e) descrizione dei progetti di investimento aggiunti, cancellati o sostituiti durante il periodo di riferimento rispetto ai principali progetti d'investimento identificati nel piano di miglioramento delle prestazioni e approvati dall'autorità nazionale di vigilanza in conformità dell'articolo 28, paragrafo 4.
-

ALLEGATO VIII

PRESCRIZIONI PER IL CALCOLO DELLE UNITÀ DI SERVIZIO DI ROTTA E PRESSO I TERMINALI DI CUI ALL'ARTICOLO 25**1. Calcolo delle unità di servizio di rotta**

- 1.1. Le unità di servizio di rotta devono essere calcolate come prodotto del fattore «distanza» e del fattore «peso» del volo interessato. Il numero totale delle unità di servizio di rotta deve consistere delle unità di servizio totali in relazione ai voli IFR, nonché delle unità di servizio relative ai voli VFR, se questi ultimi non sono esonerati in conformità dell'articolo 31, paragrafi 3, 4 e 5.
- 1.2. Il fattore «distanza» per una determinata zona tariffaria deve essere ottenuto dividendo per 100 il numero di chilometri volati sulla distanza ortodromica tra l'aeroporto di partenza all'interno della zona tariffaria, o il punto d'ingresso nella zona tariffaria e l'aeroporto di arrivo all'interno della zona tariffaria, o il punto di uscita dalla zona tariffaria, secondo la rotta effettivamente percorsa registrata dal gestore della rete.

La distanza da prendere in considerazione deve essere ridotta di 20 chilometri per ogni decollo e per ogni atterraggio nella zona tariffaria.

- 1.3. Il fattore «peso», espresso da una cifra a due decimali, deve corrispondere alla radice quadrata del quoziente ottenuto dividendo per 50 il numero di tonnellate metriche espresso da una cifra ad un decimale indicante il peso massimo al decollo certificato dell'aeromobile, quale riportato nel manuale di volo dell'aeromobile.
- 1.4. Quando un aeromobile ha più di un peso massimo al decollo certificato, deve essere utilizzato quello più elevato.
- 1.5. Gli operatori di aeromobili devono dichiarare la composizione della loro flotta e il peso massimo al decollo certificato di ogni loro aeromobile all'organismo responsabile della riscossione della tariffa ogniqualvolta vi sia una modifica e almeno una volta all'anno.

Se il fattore «peso» è ignoto, deve essere calcolato utilizzando il peso dell'aeromobile più pesante dello stesso tipo di cui si conosca l'esistenza.

- 1.6. Nei casi in cui le tariffe sono fatturate su base regionale, gli Stati membri possono adottare modalità comuni di applicazione.

2. Calcolo delle unità di servizio presso i terminali

- 2.1. L'unità di servizio presso i terminali deve essere pari al fattore «peso» dell'aeromobile interessato.
- 2.2. Il fattore «peso», espresso da una cifra a due decimali, deve corrispondere al quoziente ottenuto dividendo per 50 il numero di tonnellate metriche del più elevato peso massimo al decollo certificato dell'aeromobile, di cui all'allegato VIII, punti da 1.3 a 1.5, elevato a 0,7.

*ALLEGATO IX***TASSI UNITARI**

1. TABELLE DI RENDICONTAZIONE SUL CALCOLO DEL TASSO UNITARIO

Per ogni soggetto pertinente che sostiene costi in una zona tariffaria deve essere compilata ogni anno una tabella di rendicontazione distinta sul calcolo del tasso unitario utilizzando il modello di cui alla tabella 2. Deve inoltre essere compilata ogni anno una tabella di rendicontazione consolidata, utilizzando il modello di cui alla tabella 2, con i dati aggregati dei soggetti pertinenti per la zona tariffaria.

2. TABELLE DI RENDICONTAZIONE SULLE INFORMAZIONI COMPLEMENTARI SUGLI ADEGUAMENTI

Per ogni zona tariffaria deve essere compilata ogni anno una tabella di rendicontazione consolidata sulle informazioni complementari sugli adeguamenti utilizzando il modello di cui alla tabella 3.

3. TABELLE DI RENDICONTAZIONE SULLE INFORMAZIONI COMPLEMENTARI SU PROGETTI COMUNI E SULLE ENTRATE PROVENIENTI DA PROGRAMMI DI ASSISTENZA DELL'UNIONE

Per ogni zona tariffaria deve essere compilata ogni anno una tabella di rendicontazione consolidata sulle informazioni complementari riguardanti progetti comuni e sulle entrate provenienti da programmi di assistenza dell'Unione utilizzando il modello di cui alla tabella 4.

Tabella 2 - Calcolo del tasso unitario

Nome della zona tariffaria Valuta Nome del soggetto		Periodo di riferimento				
Tabella 2A - Adeguamenti relativi all'anno n		N	N+1	N+2	N+3	N+4
A. Ripartizione dei costi						
Costi determinati						
1.1 Costi determinati in termini nominali - escl. VFR - Tabella 1 (Art. 22)						
Calcolo dell'adeguamento per inflazione						
2.1 Costi determinati soggetti ad adeguamento per inflazione						
2.2 Indice inflazione prevista - Tabella 1						
2.3 Indice inflazione effettiva - Tabella 1						
2.4 Indice totale inflazione effettiva/prevista (in %)						
2.5 Adeguamenti per inflazione relativi all'anno n (Art. 26)						
Differenze tra costi determinati e costi effettivi di cui all'articolo 28, paragrafi da 4 a 6						
3.1 Investimenti nuovi e in corso (Art. 28, par. 4)						
3.3 Costi relativi ad autorità competenti e soggetti qualificati (Art. 28, par. 5)						
3.4 Costi relativi a Eurocontrol (Art. 28, par. 5)						
3.5 Costi pensionistici (Art. 28, par. 6)						
3.6 Interessi su prestiti (Art. 28, par. 6)						
3.7 Cambiamenti legislativi (Art. 28, par. 6)						
3.8 Differenze tra costi determinati e costi effettivi relativi all'anno n (Art. 28, par. 4 - 6)						
B. Ripartizione del rischio di traffico						
Adeguamento derivante dalla ripartizione del rischio di traffico						
4.1 Costi determinati soggetti a ripartizione del rischio di traffico						
4.2 % deviazione di cui all'articolo 27, par. 2 e 5						
4.3 % entrate supplementari rimborsate agli utenti di cui all'articolo 27, par. 3 e 5						
4.4 % perdite di entrate sostenute dagli utenti di cui all'articolo 27, par. 3 e 5						
4.5 % deviazione di cui all'articolo 27, par. 4						
4.6 Unità di servizio totali previste (piano di miglioramento delle prestazioni)						
4.7 Unità di servizio totali effettive						
4.8 Unità di servizio totali effettive/previste (in %)						
4.9 Adeguamento derivante dalla ripartizione del rischio di traffico relativo all'anno n (Art. 27, par. 2 - 5)						
Adeguamenti relativi al traffico						
5.1 Per i costi determinati non soggetti alla ripartizione del rischio di traffico (Art. 27 par. 8)						
5.2 Adeguamenti al tasso unitario anno n non soggetto alla ripartizione del rischio di traffico (Art. 27 par. 9)						
5.3 Adeguamenti relativi al traffico riguardanti l'anno n (Art. 27, par. 8 e 9)						
C. Sistemi di incentivi finanziari per capacità e ambiente						
Adeguamenti relativi a incentivi finanziari						
6.1 Incentivi finanziari relativi alla capacità (Art. 11, par. 3)						
6.2 Incentivi finanziari relativi all'ambiente (Art. 11, par. 4)						
6.3 Ulteriori incentivi finanziari relativi alla capacità (Art. 11, par. 4)						
6.4 Incentivi finanziari relativi all'anno n (Art. 11, par. 3 e 4)						
D. Altri adeguamenti						
Modulazione delle tariffe						
7.1 Adeguamenti per garantire la neutralità delle entrate per la modulazione delle tariffe nell'anno n (Art. 32, par. 1)						
Revisione del tasso unitario						
8.1 Tasso unitario temporaneo applicato nell'anno n						
8.2 Differenza di entrate dovuta all'applicazione temporanea del tasso unitario nell'anno n (Art. 29, par. 5)						
Finanziamenti incrociati tra zone tariffarie						
9.1 Finanziamenti incrociati a (-) / da (+) altre zone tariffarie relativi all'anno n						
Altre entrate						
10.1 Programmi di assistenza dell'Unione (Art. 25, par. 3 a))						
10.2 Finanziamenti pubblici nazionali (Art. 25, par. 3 a))						
10.3 Attività commerciali (Art. 25, par. 3 b))						
10.4 Entrate da contratti con gestori aeroportuali (Art. 25, par. 3 c))						
10.5 Totale altre entrate relative all'anno n (Art. 25, par. 3)						
Applicazione di un tasso unitario inferiore						
11.1 Perdite di entrate relative all'applicazione di un tasso unitario inferiore nell'anno n (Art. 29, par. 6)						
12 Totale adeguamenti relativi all'anno n						
Tabella 2B - Calcolo del tasso unitario per l'anno n (1)						
N N+1 N+2 N+3 N+4						
13.1 Costi determinati in termini nominali - escl. VFR (Art. 25, par. 2 a))						
13.2 Adeguamento per inflazione: importo riportato all'anno n (Art. 25, par. 2 b))						
13.3 Adeguamento derivante dalla ripartizione del rischio di traffico: importi riportati all'anno n (Art. 25, par. 2 c))						
13.4 Differenze tra costi di cui all'art. 28, par. da 4 a 6: importi riportati all'anno n (Art. 25, par. 2 d))						
13.5 Incentivi finanziari: importi riportati all'anno n (Art. 25, par. 2 e))						
13.6 Modulazione delle tariffe: importi riportati all'anno n (Art. 25, par. 2 f))						
13.7 Adeguamenti relativi al traffico: importi riportati all'anno n (Art. 25, par. 2 g) e 2 h))						
13.8 Altre entrate (Art. 25, par. 2 i))						
13.9 Finanziamenti incrociati tra zone tariffarie (Art. 25, par. 2 j))						
13.10 Differenza di entrate dovuta all'applicazione temporanea del tasso unitario nell'anno n (Art. 25, par. 2 k))						
13.11 Totale generale per il calcolo del tasso unitario dell'anno n						
13.12 Unità di servizio totali previste per l'anno n (piano di miglioramento delle prestazioni)						
13.13 Tasso unitario per l'anno n di cui all'art. 25, par. 2 (in valuta nazionale)						
13.14 Riduzione di cui all'art. 29, par. 6, se del caso (in valuta nazionale)						
14 Tasso unitario applicabile per l'anno n						

Costi, entrate e altri importi in '000 - Unità di servizio in '000

(1) Compresi adeguamenti relativi a periodi di riferimento precedenti (Art. 25, par. 2 i))

Tabella 3 - Informazioni complementari sugli adeguamenti

Nome della zona tariffaria							
Informazioni complementari sugli adeguamenti	Importi	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Dopo PR
Adeguamento per inflazione, anno n							
Adeguamento per inflazione, anno n+1							
Adeguamento per inflazione, anno n+2							
Adeguamento per inflazione, anno n+3							
Adeguamento per inflazione, anno n+4							
Totale adeguamento per inflazione (Art. 26)							
Ripartizione del rischio di traffico, anno n							
Ripartizione del rischio di traffico, anno n+1							
Ripartizione del rischio di traffico, anno n+2							
Ripartizione del rischio di traffico, anno n+3							
Ripartizione del rischio di traffico, anno n+4							
Totale adeguamento derivante dalla ripartizione del rischio di traffico (Art. 27, par. 2 - 5)							
Differenza nei costi degli investimenti, anno n							
Differenza nei costi degli investimenti, anno n+1							
Differenza nei costi degli investimenti, anno n+2							
Differenza nei costi degli investimenti, anno n+3							
Differenza nei costi degli investimenti, anno n+4							
Totale adeguamenti relativi ai costi degli investimenti (Art. 28, par. 4)							
Differenza nei costi per autorità competenti e SQ, anno n							
Differenza nei costi per autorità competenti e SQ, anno n+1							
Differenza nei costi per autorità competenti e SQ, anno n+2							
Differenza nei costi per autorità competenti e SQ, anno n+3							
Differenza nei costi per autorità competenti e SQ, anno n+4							
Totale adeguamenti relativi ai costi per autorità competenti e SQ (Art. 28, par. 5)							
Differenza nei costi Eurocontrol, anno n							
Differenza nei costi Eurocontrol, anno n+1							
Differenza nei costi Eurocontrol, anno n+2							
Differenza nei costi Eurocontrol, anno n+3							
Differenza nei costi Eurocontrol, anno n+4							
Totale adeguamenti relativi ai costi Eurocontrol (Art. 28, par. 5)							
Differenza nei costi pensionistici, anno n							
Differenza nei costi pensionistici, anno n+1							
Differenza nei costi pensionistici, anno n+2							
Differenza nei costi pensionistici, anno n+3							
Differenza nei costi pensionistici, anno n+4							
Totale adeguamenti relativi ai costi pensionistici (Art. 28, par. 6)							
Differenza negli interessi sui prestiti, anno n							
Differenza negli interessi sui prestiti, anno n+1							
Differenza negli interessi sui prestiti, anno n+2							
Differenza negli interessi sui prestiti, anno n+3							
Differenza negli interessi sui prestiti, anno n+4							
Totale adeguamento relativo agli interessi sui prestiti (Art. 28, par. 6)							
Costi relativi a cambiamenti legislativi, anno n							
Costi relativi a cambiamenti legislativi, anno n+1							
Costi relativi a cambiamenti legislativi, anno n+2							
Costi relativi a cambiamenti legislativi, anno n+3							
Costi relativi a cambiamenti legislativi, anno n+4							
Totale adeguamento relativo a cambiamenti legislativi (Art. 28, par. 6)							
Incentivi finanziari, anno n							
Incentivi finanziari, anno n+1							
Incentivi finanziari, anno n+2							
Incentivi finanziari, anno n+3							
Incentivi finanziari, anno n+4							
Totale incentivi finanziari (Art. 11, par. 3 e 4)							
Modulazione tariffe, anno n							
Modulazione tariffe, anno n+1							
Modulazione tariffe, anno n+2							
Modulazione tariffe, anno n+3							
Modulazione tariffe, anno n+4							
Totale adeguamento relativo alla modulazione delle tariffe (Art. 32, par. 1)							
Adeguamento relativo al traffico, anno n							
Adeguamento relativo al traffico, anno n+1							
Adeguamento relativo al traffico, anno n+2							
Adeguamento relativo al traffico, anno n+3							
Adeguamento relativo al traffico, anno n+4							
Totale adeguamento relativo al traffico (Art. 27, par. 8 e 9)							

Entrate da programmi di assistenza dell'Unione, anno n							
Entrate da programmi di assistenza dell'Unione, anno n+1							
Entrate da programmi di assistenza dell'Unione, anno n+2							
Entrate da programmi di assistenza dell'Unione, anno n+3							
Entrate da programmi di assistenza dell'Unione, anno n+4							
Totale entrate da programmi di assistenza dell'Unione (Art. 25, par. 3 a))							
Entrate da finanziamenti pubblici nazionali, anno n							
Entrate da finanziamenti pubblici nazionali, anno n+1							
Entrate da finanziamenti pubblici nazionali, anno n+2							
Entrate da finanziamenti pubblici nazionali, anno n+3							
Entrate da finanziamenti pubblici nazionali, anno n+4							
Totale entrate da finanziamenti pubblici nazionali (Art. 25, par. 3 a))							
Entrate da attività commerciali, anno n							
Entrate da attività commerciali, anno n+1							
Entrate da attività commerciali, anno n+2							
Entrate da attività commerciali, anno n+3							
Entrate da attività commerciali, anno n+4							
Totale entrate da attività commerciali (Art. 25, par. 3 b))							
Entrate da contratti con gestori aeroportuali, anno n							
Entrate da contratti con gestori aeroportuali, anno n+1							
Entrate da contratti con gestori aeroportuali, anno n+2							
Entrate da contratti con gestori aeroportuali, anno n+3							
Entrate da contratti con gestori aeroportuali, anno n+4							
Totale entrate da contratti con gestori aeroportuali (Art. 25, par. 3 c))							
Differenza di entrate - revisione TU, anno n							
Differenza di entrate - revisione TU, anno n+1							
Differenza di entrate - revisione TU, anno n+2							
Differenza di entrate - revisione TU, anno n+3							
Differenza di entrate - revisione TU, anno n+4							
Totale differenza di entrate da applicazione temporanea del TU (Art. 29, par. 5)							

Importi in '000 (valuta nazionale)

Tabella 4 - Informazioni complementari su progetti comuni e su entrate da programmi di assistenza dell'Unione attribuite alla zona tariffaria

Nome della zona tariffaria

Importi ricevuti

[illegible]

Importi rimborsati agli utenti dello spazio aereo attraverso al tre entrate

[illegible]

4. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI RISPETTO ALLE TABELLE DI RENDICONTAZIONE DI CUI AI PUNTI 1, 2 E 3

Le informazioni supplementari seguenti devono essere fornite unitamente alle informazioni che devono figurare nelle tabelle di rendicontazione sul calcolo del tasso unitario e sulle informazioni complementari riguardanti gli adeguamenti di cui ai punti 1 e 2:

- a) descrizione e motivazione alla base dell'istituzione di diverse zone tariffarie, in particolare per quanto riguarda le zone tariffarie presso i terminali e le potenziali sovvenzioni trasversali tra zone tariffarie;
- b) descrizione della politica relativa alle esenzioni e descrizione degli strumenti finanziari utilizzati per coprire i costi correlati;
- c) descrizione degli adeguamenti derivanti dal dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 27;
- d) descrizione delle differenze tra costi determinati e costi effettivi dell'anno n in seguito ai cambiamenti nei costi di cui all'articolo 28, paragrafo 3, compresa la descrizione dei cambiamenti di cui al medesimo articolo;
- e) descrizione degli adeguamenti derivanti da cambiamenti imprevisi nei costi in conformità dell'articolo 28, paragrafi da 3 a 6;
- f) descrizione delle eventuali altre entrate, suddivise nelle diverse categorie indicate all'articolo 25, paragrafo 3;
- g) descrizione dell'applicazione degli incentivi finanziari di cui all'articolo 11, paragrafi 3 e 4 nell'anno n e dei conseguenti vantaggi e svantaggi finanziari; descrizione e spiegazione della modulazione delle tariffe di navigazione aerea applicate nell'anno n a norma dell'articolo 32, se del caso, e degli adeguamenti che ne derivano;
- h) descrizione degli adeguamenti relativi all'applicazione temporanea del tasso unitario di cui all'articolo 29, paragrafo 5;
- i) descrizione dei finanziamenti incrociati tra **zone tariffarie di rotta**, o tra zone tariffarie presso i terminali, conformemente all'articolo 15, paragrafo 2, lettera e), del regolamento (CE) n. 550/2004;
- j) informazioni sull'applicazione di un tasso unitario inferiore a norma dell'articolo 29, paragrafo 6, rispetto al tasso unitario calcolato in conformità dell'articolo 25, paragrafo 2, e sugli strumenti per finanziare la differenza nelle entrate;
- k) informazioni e ripartizione degli adeguamenti relativi a precedenti periodi di riferimento che incidono sul calcolo del tasso unitario.

Le informazioni supplementari seguenti devono essere fornite unitamente alle informazioni che devono figurare nelle tabelle di rendicontazione sulle informazioni complementari riguardanti progetti comuni e sul programma di assistenza dell'Unione di cui al punto 3:

- l) informazioni sui costi dei progetti comuni e di altri progetti finanziati, ripartiti per singolo progetto, nonché dei fondi pubblici ottenuti da autorità pubbliche per tali progetti.

*ALLEGATO X***CRITERI PER VALUTARE SE LA FORNITURA DEI SERVIZI DI CUI ALL'ARTICOLO 35, PARAGRAFO 1, SIA SOGGETTA A CONDIZIONI DI MERCATO**

1. La misura in cui i fornitori di servizi possono scegliere liberamente di prestare o cessare di prestare tali servizi:
 - a) l'esistenza di eventuali ostacoli giuridici o economici di rilievo o di altri ostacoli che potrebbero impedire a un fornitore di servizi di offrire la fornitura di tali servizi o di continuare a fornire tali servizi;
 - b) la portata, la durata e il valore dei contratti di fornitura di servizi;
 - c) l'esistenza di procedure che consentano il trasferimento o la messa a disposizione in altro modo di attività materiali e immateriali, proprietà intellettuale e personale da parte del fornitore attuale ad un altro.
 2. La misura in cui esiste una libera scelta in relazione al fornitore di servizi compresa, nel caso degli aeroporti, la facoltà di autofornitura dei servizi di navigazione aerea presso i terminali:
 - a) l'esistenza di ostacoli giuridici, contrattuali o pratici alla sostituzione di un fornitore di servizi o, nel caso dei servizi di navigazione aerea presso i terminali, all'autofornitura dei servizi di navigazione aerea da parte degli aeroporti;
 - b) l'esistenza di un processo di consultazione per tenere conto delle opinioni degli utenti dello spazio aereo in caso di modifica degli accordi di fornitura di servizi.
 3. La misura in cui esistono una struttura del mercato e una concorrenza oppure esiste una prospettiva credibile di concorrenza:
 - a) l'esistenza di una gara d'appalto pubblica (non applicabile in caso di autofornitura);
 - b) la prova dell'esistenza di fornitori di servizi alternativi credibili, in grado di partecipare alla gara d'appalto e che hanno fornito servizi in passato, compresa la facoltà di autofornitura per l'aeroporto.
 4. Per i servizi di navigazione aerea presso i terminali, la misura in cui gli aeroporti sono soggetti alle pressioni legate ai costi commerciali o alla regolamentazione basata sugli incentivi:
 - a) se esiste o meno una vera concorrenza tra gli aeroporti per attirare le compagnie aeree;
 - b) la misura in cui gli aeroporti si fanno carico dei costi legati ai servizi di navigazione aerea;
 - c) se gli aeroporti operano in un contesto concorrenziale oppure in presenza di incentivi economici finalizzati a imporre un massimale alle tariffe o comunque a incentivare la riduzione dei costi.
 5. La misura in cui un prestatore di servizi di navigazione aerea presso i terminali o di servizi CNS, MET e AIS o servizi di dati ATM che fornisce anche servizi di navigazione aerea di rotta ha contabilità e rendicontazione separate.
 6. Per i servizi di navigazione aerea presso i terminali la valutazione del presente allegato deve essere effettuata presso ogni singolo aeroporto, o in gruppi di aeroporti.
-

ALLEGATO XI

TABELLE DI RENDICONTAZIONE A SOSTEGNO DELLA BASE DI CALCOLO E DEI TASSI UNITARI DA FORNIRE ALLA COMMISSIONE IN CONFORMITÀ DELL'ARTICOLO 35, PARAGRAFO 6

1. COSTI DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

1.1. Tabelle di rendicontazione

Per comunicare i dati di cui alle tabelle A e B vanno seguite le seguenti istruzioni;

- le tabelle devono essere compilate per ogni zona tariffaria. I costi e i prezzi devono essere espressi nella valuta nazionale;
- per la tabella A, le cifre devono essere cifre effettive per gli anni da (n-5) a (n-1) e cifre previste dall'anno (n) in poi;
- per la tabella B, il prezzo annuale deve riflettere il valore del contratto. L'unità di produzione presa in considerazione per determinare il valore del contratto deve essere descritta e indicata nella tabella dallo Stato membro interessato. Per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea presso i terminali, la tabella B deve essere compilata separatamente per ciascun aeroporto in cui i servizi di navigazione aerea sono forniti a condizioni di mercato nella zona tariffaria presso i terminali.

Tabella A

Tabella A - Totale costi

Nome della zona tariffaria	Anno n
Valuta	
Organizzazione	

(n-5) Eff.	(n-4) Eff.	(n-3) Eff.	(n-2) Eff.	(n-1) Eff.	(n) Prev.	(n+1) Prev.	(n+2) Pian.	(n+3) Pian.	(n+4) Pian.
------------	------------	------------	------------	------------	-----------	-------------	-------------	-------------	-------------

Dettaglio per natura (in termini nominali)

Personale									
Altri costi di esercizio									
Ammortamento									
Costo del capitale									
Elementi di costo eccezionali									
Totale costi									

Tabella B

Tabella B - Prezzo annuale e prezzo unitario

Nome della zona tariffaria	Anno n
Valuta	
Organizzazione	

(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-------	-------	-------	-------

Prezzo annuale (a)									
Unità di produzione (b)									
Prezzo unitario									

(a) Prezzo annuale in '000 valuta nazionale

(b) Unità di produzione in <da specificare>

1.2. Informazioni supplementari

Le informazioni supplementari seguenti devono essere fornite unitamente alle informazioni da includere nelle tabelle A e B:

- a) descrizione dell'unità di produzione utilizzata nella tabella B;
 - b) descrizione dei criteri utilizzati per la ripartizione dei costi di strutture e servizi tra i vari servizi di navigazione aerea, basata sull'elenco di strutture e servizi che figura nel piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea (Doc. 7754);
 - c) descrizione e illustrazione delle differenze tra cifre previste e cifre effettive per gli anni da (n-5) a (n-1) rispetto a tutti i dati indicati nelle tabelle A e B;
 - d) descrizione e illustrazione dei costi e degli investimenti previsti per un periodo quinquennale in relazione al traffico previsto;
 - e) descrizione e illustrazione del metodo adottato per calcolare i costi di ammortamento: costi storici o costi correnti;
 - f) giustificazione del costo del capitale, con indicazione dei cespiti;
 - g) descrizione delle fonti di finanziamento dei servizi di navigazione aerea interessati per ogni zona tariffaria in cui detti servizi sono soggetti a condizioni di mercato.
-

*ALLEGATO XII***ELEMENTI ESSENZIALI PER LE CONSULTAZIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 24, PARAGRAFO 3 E ALL'ARTICOLO 30, PARAGRAFO 1.**

1. La consultazione di cui all'articolo 24, paragrafo 3, deve riguardare in particolare i seguenti elementi essenziali relativi alla trasparenza dei costi:
 - a) costi effettivi sostenuti nell'anno precedente e differenza tra i costi effettivi e i costi determinati contenuti nel piano di miglioramento delle prestazioni;
 - b) evoluzione dei costi di cui all'articolo 28, paragrafo 3.
 2. La consultazione di cui all'articolo 30, paragrafo 1, deve riguardare in particolare i seguenti elementi essenziali relativi alla trasparenza dei tassi unitari:
 - a) politica di tariffazione, compresa tra l'altro la tempistica degli adeguamenti dei tassi unitari e finanziamenti incrociati tra le zone di tariffazione presso i terminali;
 - b) andamento del traffico rispetto alle previsioni di traffico indicate nel piano di miglioramento delle prestazioni;
 - c) l'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 27 e del sistema o dei sistemi di incentivi di cui all'articolo 11;
 - d) se del caso, modifiche previste delle zone di tariffazione presso i terminali in conformità dell'articolo 21, paragrafo 5, lettera a);
 - e) se del caso, servizi che si prevede siano soggetti a condizioni di mercato in conformità dell'articolo 35, paragrafo 3, lettera b).
-

ALLEGATO XIII

REQUISITI SPECIFICI PER I SISTEMI DI INCENTIVI DI CUI ALL'ARTICOLO 11, PARAGRAFO 3

1. MODULAZIONE DEI VALORI CARDINE

1.1. Per i servizi di navigazione aerea di rotta

Se un'autorità nazionale di vigilanza decide di applicare un meccanismo di modulazione dei valori cardine di rotta in conformità dell'articolo 11, paragrafo 3, lettere c) ii), g) iii) e g) v), tale meccanismo di modulazione può seguire uno dei seguenti punti o entrambi:

- a) consentire di tenere conto di cambiamenti significativi e imprevisti nel traffico: in tal caso il valore cardine per l'anno n deve essere fondato sul valore di riferimento a livello di ogni fornitore di servizi di navigazione aerea indicato nella versione di novembre dell'anno n-1 del piano operativo della rete;
- b) limitare l'ambito di applicazione degli incentivi per coprire solo le cause di ritardo relative alla capacità ATC, alle rotte ATC, al personale ATC, alle attrezzature ATC, alla gestione dello spazio aereo e ad eventi speciali contrassegnati dai codici C, R, S, T, M e P del manuale dell'utente ATFCM.

1.2. Per i servizi di navigazione aerea presso i terminali

Se un'autorità nazionale di vigilanza decide di applicare un meccanismo di modulazione dei valori cardine presso i terminali in conformità dell'articolo 11, paragrafo 3, lettere c) ii), g) iii) e g) v), tale meccanismo di modulazione può seguire uno dei seguenti punti o entrambi:

- a) consentire di tenere conto di cambiamenti significativi e imprevisti nel traffico: in tal caso il valore cardine per l'anno n deve essere modulato sulla base di principi obiettivi e trasparenti definiti nel piano di miglioramento delle prestazioni;
- b) limitare l'ambito di applicazione degli incentivi per coprire solo le cause di ritardo relative alla capacità ATC, alle rotte ATC, al personale ATC, alle attrezzature ATC, alla gestione dello spazio aereo e ad eventi speciali contrassegnati dai codici C, R, S, T, M e P del manuale dell'utente ATFCM.

2. CALCOLO DEI VANTAGGI E DEGLI SVANTAGGI FINANZIARI

2.1. Per i servizi di navigazione aerea di rotta

- a) Il vantaggio finanziario di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera e) deve essere calcolato come percentuale dei costi determinati dell'anno n e recuperato presso gli utenti dello spazio aereo attraverso un aumento del tasso unitario nell'anno n+2 se la deviazione della media di ritardo ATFM per volo nell'anno n al di sotto del valore cardine è superiore in valore assoluto rispetto al limite inferiore dell'intervallo simmetrico di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera d).

La percentuale dei costi determinati, dal limite inferiore dell'intervallo simmetrico fino alla soglia di allarme di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera b) iii), deve seguire una scala progressiva in cui si applica la percentuale massima fissa se la deviazione della media di ritardo ATFM per volo nell'anno n al di sotto del valore cardine è, in valore assoluto, uguale o superiore al valore della soglia di allarme.

- b) Lo svantaggio finanziario di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera f) deve essere calcolato come percentuale dei costi determinati dell'anno n e rimborsato agli utenti dello spazio aereo attraverso una riduzione del tasso unitario nell'anno n+2 se la deviazione della media di ritardo ATFM per volo nell'anno n al di sopra del valore cardine è superiore in valore assoluto rispetto al limite superiore dell'intervallo simmetrico di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera d).

La percentuale dei costi determinati, dal limite superiore dell'intervallo simmetrico fino alla soglia di allarme di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera b) iii), deve seguire una scala progressiva in cui si applica la percentuale massima fissa se la deviazione della media di ritardo ATFM per volo nell'anno n al di sopra del valore cardine è, in valore assoluto, uguale o superiore al valore della soglia di allarme.

2.2. Per i servizi di navigazione aerea presso i terminali

- a) Il vantaggio finanziario di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera e) deve essere calcolato come percentuale dei costi determinati dell'anno n e recuperato presso gli utenti dello spazio aereo attraverso un aumento del tasso unitario nell'anno n+2 se la deviazione della media di ritardo ATFM per volo nell'anno n è minore rispetto al limite inferiore dell'intervallo simmetrico di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera d).

La percentuale dei costi determinati, dal limite inferiore dell'intervallo simmetrico fino al 50 % del valore cardine, deve seguire una scala progressiva in cui si applica la percentuale massima fissa se il ritardo ATFM effettivo all'arrivo per volo nell'anno n è uguale o inferiore al 50 % del valore cardine.

- b) Lo svantaggio finanziario di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera e) deve essere calcolato come percentuale dei costi determinati dell'anno n e rimborsato agli utenti dello spazio aereo attraverso una riduzione del tasso unitario nell'anno $n+2$ se il ritardo ATFM effettivo all'arrivo per volo nell'anno n è maggiore rispetto al limite superiore dell'intervallo simmetrico di cui all'articolo 11, paragrafo 3, lettera d).

La percentuale dei costi determinati, dal limite superiore dell'intervallo simmetrico fino al 150 % del valore cardine, deve seguire una scala progressiva in cui si applica la percentuale massima fissa se il ritardo ATFM effettivo all'arrivo per volo nell'anno n è uguale o superiore al 150 % del valore cardine.

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT