

Gazzetta ufficiale

L 128

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

56° anno
9 maggio 2013

Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete⁽¹⁾** 1
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 391/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea⁽¹⁾** 31

Prezzo: 4 EUR

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

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

del 3 maggio 2013

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») ⁽¹⁾ modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, in particolare l'articolo 11,

considerando quanto segue:

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

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

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

⁽¹⁾ GU L 300 del 14.11.2009, pag. 34.⁽²⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.⁽³⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.⁽⁴⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

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

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

⁽²⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU L 310 del 25.11.2011, pag. 3.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

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

⁽¹⁾ GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

⁽²⁾ GU L 294 del 13.11.2007, pag. 3.

⁽³⁾ GU L 295 del 14.11.2007, pag. 7.

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

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

Articolo 3

Organo di valutazione delle prestazioni

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

⁽¹⁾ GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1.

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 4

Autorità nazionali di vigilanza

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

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

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

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

Articolo 5

Blocchi funzionali di spazio aereo

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

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

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

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

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

Articolo 6

Gestore della rete

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

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

Articolo 7

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

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

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

Articolo 8

Durata dei periodi di riferimento

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

Articolo 9

Settori e indicatori essenziali di prestazione

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

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

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

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

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

CAPO II

PREPARAZIONE DI PIANI DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

Articolo 10

Obiettivi prestazionali a livello dell'Unione

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

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

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

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

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

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

Articolo 11

Elaborazione di piani di miglioramento delle prestazioni

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 12

Sistemi di incentivazione

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

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

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

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

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

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

CAPO III

ADOZIONE DI PIANI DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

Articolo 13

Adozione iniziale di piani di miglioramento delle prestazioni

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

Articolo 14

Valutazione e revisione di piani e obiettivi di prestazione

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

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

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

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

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

Articolo 15

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

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

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

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

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

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

Articolo 16

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

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

Articolo 17

Revisione degli obiettivi

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

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

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

CAPO IV

MONITORAGGIO DEL CONSEGUIMENTO DELLA PRESTAZIONE

Articolo 18

Monitoraggio in atto e presentazione periodica di relazioni

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

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

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

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

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

Articolo 19

Dispositivi di allarme

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

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

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

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

Articolo 20

Facilitazione del controllo di conformità

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

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

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

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

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

CAPO V

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

Articolo 21

Raccolta e convalida di dati per la valutazione delle prestazioni

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

⁽¹⁾ GU L 271 del 18.10.2011, pag. 15.

⁽²⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

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

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

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

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

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

Articolo 22

Diffusione delle informazioni

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

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

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

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

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

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

CAPO VI

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 23

Deroghe

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

Articolo 24

Ricorso

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

Articolo 25

Valutazione del sistema

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

Articolo 26

Modifiche del regolamento (UE) n. 677/2011

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

1) il considerando 28 è soppresso;

⁽¹⁾ GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

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

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

(*) GU L 128 del 9.5.2013, pag. 1.»;

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

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

«ALLEGATO IV

MODELLO DEL PIANO STRATEGICO DELLA RETE

Il piano strategico della rete si basa sulla seguente struttura:

1. INTRODUZIONE

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

1.2. Preparazione del piano e procedura di convalida.

2. CONTESTO GENERALE E REQUISITI

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

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

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

3. VISIONE STRATEGICA

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

3.2. Conformità al sistema di prestazioni.

3.3. Conformità al piano generale ATM europeo.

4. OBIETTIVI STRATEGICI

4.1. Descrizione degli obiettivi strategici della rete:

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

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

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

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

5. PIANIFICAZIONE STRATEGICA

5.1. Descrizione della programmazione a breve/medio termine:

a) priorità per ciascuno degli obiettivi strategici,

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

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

5) l'allegato IV è sostituito dal seguente:

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

5.2. Descrizione della programmazione a lungo termine:

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

6. VALUTAZIONE DEI RISCHI

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

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

7. RACCOMANDAZIONI

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

Articolo 27

Entrata in vigore

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

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

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

Articolo 28

Abrogazione

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

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

Fatto a Bruxelles, il 3 maggio 2013

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

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

PARTE 1

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

1. SICUREZZA

1.1. Indicatori essenziali di prestazione

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

2. CONDIZIONI AMBIENTALI

2.1. Indicatori essenziali di prestazione

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

2.2. Indicatori di prestazione

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

3. CAPACITÀ

3.1. Indicatore essenziale di prestazione

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

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

⁽¹⁾ GU L 80 del 26.3.2010, pag. 10.

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

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

3.2. Indicatore di prestazione

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

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

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

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

4. EFFICIENZA ECONOMICA RISPETTO AI COSTI

4.1. Indicatori essenziali di prestazione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Indicatore di prestazione

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

PARTE 2

Fissazione di obiettivi locali e controllo delle prestazioni a livello locale

1. SICUREZZA

1.1. Indicatori essenziali di prestazione

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

i) politica e obiettivi di sicurezza;

ii) gestione dei rischi per la sicurezza;

iii) garanzia di sicurezza;

iv) promozione della sicurezza;

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

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

1.2. Indicatori di prestazione

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

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

2. CONDIZIONI AMBIENTALI

2.1. Indicatore essenziale di prestazione

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

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

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

2.2. Indicatori di prestazione

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

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

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

3. CAPACITÀ

3.1. Indicatori essenziali di prestazione

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Indicatori di prestazione

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

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

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

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

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

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

4. EFFICIENZA ECONOMICA

4.1. Indicatori essenziali di prestazione

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

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

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

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

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

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

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

ALLEGATO II

MODELLO PER I PIANI DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

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

1. INTRODUZIONE

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

2. INVESTIMENTI

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

3. OBIETTIVI PRESTAZIONALI A LIVELLO LOCALE

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

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

4. SISTEMI DI INCENTIVAZIONE

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

5. DIMENSIONE MILITARE DEL PIANO

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

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

6.1. Sensibilità alle ipotesi esterne.

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

7. ATTUAZIONE DEL PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

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

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

ALLEGATO III

MODELLO PER PIANO DI PRESTAZIONI DELLA RETE

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

1. INTRODUZIONE

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

2. OBIETTIVI PRESTAZIONALI

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

3. CONTRIBUTO DI CIASCUNA FUNZIONE

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

4. DIMENSIONE MILITARE

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

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

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

6. ATTUAZIONE DEL PIANO DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

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

ALLEGATO IV

PRINCIPI PER LA VALUTAZIONE DI PIANI E OBIETTIVI DI PRESTAZIONE

La Commissione utilizza i seguenti criteri di valutazione.

1. CRITERI GENERALI

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

2. SICUREZZA

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

3. CONDIZIONI AMBIENTALI

Efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva:

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

4. CAPACITÀ

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

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

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

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

5. EFFICIENZA ECONOMICA

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

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

ALLEGATO V

ELENCO DI DATI DA FORNIRE AI FINI DEL PRESENTE REGOLAMENTO

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

1. DALLE AUTORITÀ DI VIGILANZA NAZIONALI

1.1. Specifica della serie di dati

Le autorità di vigilanza nazionali forniscono i seguenti dati:

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

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

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

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

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

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

1.2. Periodicità e termini per la fornitura di dati

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

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

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

⁽¹⁾ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14.

⁽²⁾ GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

⁽³⁾ GU L 342 del 24.12.2005, pag. 20.

2. DAI FORNITORI DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

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

2.1. Specifica della serie di dati

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

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

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

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

2.2. Periodicità e termini per la fornitura di dati

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

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

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

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

3. DAI GESTORI AEROPORTUALI

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

3.1. Definizioni

Ai fini del presente allegato specifico s'intende per:

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

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

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

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

3.2. Specifica della serie di dati

3.2.1. I gestori aeroportuali forniscono i seguenti dati:

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

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

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

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

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

3.2.4. I gestori aeroportuali possono trasmettere:

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

d) relazioni facoltative su riunioni di consultazione con Stati e fornitori di servizi di navigazione aerea.

3.2.5. Gli operatori aeroportuali raccolgono e trasmettono informazioni rilevate tramite sistemi automatici di registrazione dei dati in materia di sicurezza se disponibili, almeno sulle invasioni di pista.

3.3. Periodicità e termini per la fornitura di dati

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

Se i dati di cui ai punti 3.2.2 e 3.2.3 sono trasmessi, ciò avviene a scadenza mensile entro un mese dalla fine del mese in cui è avvenuto il volo.

Se i dati di cui al punto 3.2.4 sono trasmessi, ciò avviene su base annuale.

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

4. DAI COORDINATORI AEROPORTUALI

4.1. Specifica della serie di dati

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

4.2. Periodicità e termini per la fornitura di dati

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

5. DAGLI OPERATORI DEL TRASPORTO AEREO

Questa parte si applica ai vettori aerei che effettuano all'interno dello spazio aereo europeo più di 35 000 voli all'anno, calcolati come media dei tre anni precedenti.

5.1. Definizioni

5.1.1. Ai fini del presente allegato specifico si applicano le stesse definizioni di cui al punto 3.1 e si applicano inoltre anche le seguenti definizioni:

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

b) «peso effettivo alla rampa»: peso effettivo in tonnellate metriche di un aeromobile prima dell'avvio del motore.

5.2. Specifica della serie di dati

5.2.1. Gli operatori del trasporto aereo forniscono i seguenti dati per ogni volo che operano nell'ambito del campo di applicazione geografico del presente regolamento:

a) la registrazione dell'aeromobile,

b) tipo di aeromobile,

c) codice di identificazione del volo,

d) regole e tipo di volo,

e) codice dell'aeroporto di partenza e di arrivo,

f) identificatore della pista di atterraggio e di decollo, se disponibile,

g) porta di sbarco e di imbarco, se disponibile,

h) orario programmato di partenza (distacco dalla rampa),

i) orario programmato di arrivo (alla rampa),

j) registrazioni Out-Off-On-In programmate ed effettive,

k) cause di ritardo,

l) informazioni su operazioni di sghiacciamento o antighiaccio, se disponibili.

5.2.2. Gli operatori del trasporto aereo forniscono i dati di cui al punto 3.2.3 per ogni cancellazione operativa nell'ambito del campo di applicazione geografico del presente regolamento.

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

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

5.2.4. Gli operatori del trasporto aereo possono trasmettere:

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

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

5.3. Periodicità della fornitura dei dati

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

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

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

⁽¹⁾ GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32.

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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 ⁽¹⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 («regolamento sulla fornitura di servizi») ⁽²⁾, in particolare l'articolo 15, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 550/2004 obbliga la Commissione a stabilire un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea, che ne consenta l'applicazione omogenea nel cielo unico europeo.
- (2) Per attuare l'iniziativa del cielo unico europeo è essenziale approntare un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea forniti durante tutte le fasi di volo. Questo sistema deve concorrere a realizzare una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo. Il sistema deve contribuire anche alla fornitura sicura, efficace sotto il profilo dei costi ed efficiente dei servizi di navigazione aerea agli utenti che finanziano il sistema e deve incentivare la fornitura di servizi integrati.
- (3) Il sistema di tariffazione comune deve costituire un elemento fondamentale per il conseguimento degli obiettivi del sistema di prestazioni istituito dall'articolo 11 del 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 ⁽³⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 1070/2009 («regolamento quadro») e dal 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 ⁽⁴⁾.
- (4) In conformità all'obiettivo generale di migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea, il sistema di tariffazione dovrebbe promuovere l'efficienza economica e operativa e istituire sistemi di incentivi che consentano ai fornitori di servizi di navigazione aerea di migliorare la prestazione dei propri servizi, compresa l'applicazione di una ripartizione del rischio di traffico.
- (5) Il sistema di tariffazione comune deve 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»).
- (6) Il sistema di tariffazione comune deve permettere l'utilizzo ottimale dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi del traffico aereo, in particolare all'interno dei blocchi funzionali di spazio aereo, come stabilito dall'articolo 9 bis del regolamento (CE) n. 550/2004.
- (7) Il sistema di tariffazione comune deve, come principio essenziale, poter disporre di informazioni complete e trasparenti, basate sui costi, da mettere a disposizione in tempo utile, ai rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e alle autorità competenti.
- (8) Se si stabilisce di fornire i servizi di navigazione aerea presso i terminali e/o i servizi CNS, MET e AIS a condizioni di mercato, gli Stati membri devono poter decidere, per tali servizi, di non calcolare i costi determinati e le tariffe dei servizi presso i terminali, di non stabilire tassi unitari presso i terminali e/o di non istituire incentivi finanziari.
- (9) Data la natura mutevole delle operazioni aeroportuali, potrebbe essere necessario modificare le zone tariffarie presso i terminali durante un periodo di riferimento.
- (10) L'introduzione di nuove tecnologie e procedure, nonché di modelli aziendali associati, per stimolare la prestazione di servizi integrati deve portare a una significativa riduzione dei costi a vantaggio degli utenti. Per assicurare queste future riduzioni dei costi, i fornitori di servizi di navigazione aerea devono sostenere costi di ristrutturazione per migliorare la propria attività. Tali costi possono essere recuperati, se si dimostra un vantaggio netto per gli utenti.
- (11) I meccanismi di incentivazione che promuovono il miglioramento delle prestazioni devono tener conto di quanto sia auspicabile premiare o penalizzare le prestazioni effettive rispetto ai livelli di prestazione previsti al momento dell'adozione del piano di miglioramento delle prestazioni.
- (12) Per accelerare l'applicazione delle tecnologie SESAR, che influiscono sul livello di prestazione della rete ATM europea, devono essere ammissibili per il recupero dei costi attraverso le tariffe applicate agli utenti, gli investimenti nei nuovi sistemi ATM e una approfondita revisione di quelli esistenti, qualora siano coerenti con l'attuazione del piano generale ATM europeo (European ATM Master plan), in particolare attraverso progetti comuni, come specificato nell'articolo 15 bis, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004. Inoltre, gli Stati membri devono poter decidere di adeguare le tariffe di navigazione aerea per fornire incentivi all'equipaggiamento degli aeromobili con i sistemi inclusi nei progetti comuni.

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.⁽²⁾ GU L 300 del 14.11.2009, pag. 34.⁽³⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.⁽⁴⁾ Cfr. pagina 1.

- (13) Per migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea e promuoverne l'uso ottimizzato, gli Stati membri devono essere in grado di adeguare ulteriormente le tariffe, tenendo conto del livello di congestione della rete in una zona o su una rotta specifiche in determinati periodi.
- (14) 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.
- (15) 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.
- (16) Per migliorare l'efficienza del sistema di tariffazione comune e ridurre gli oneri amministrativi e contabili è opportuno che gli Stati membri riscuotano collettivamente le tariffe di rotta all'interno di un sistema comune per le tariffe di rotta attraverso una tariffa unica per volo.
- (17) È importante rafforzare gli strumenti normativi per assicurare che gli utenti dei servizi di navigazione aerea paghino le tariffe di navigazione aerea in modo tempestivo e per intero.
- (18) Le tariffe da imporre agli utenti dello spazio aereo dovrebbero essere stabilite in modo equo e trasparente, previa consultazione dei rappresentanti degli utenti. Esse devono essere riviste periodicamente.
- (19) Il regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea ⁽¹⁾, modificato dal regolamento (UE) n. 1191/2010 della Commissione, del 16 dicembre 2010 ⁽²⁾, deve essere abrogato con effetto dal 1° gennaio 2015.
- (20) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per il cielo unico europeo,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce le misure necessarie per l'elaborazione di un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea.
2. Il presente regolamento si applica ai servizi di navigazione aerea prestati dai fornitori di servizi di traffico aereo designati a norma dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 550/2004 (regolamento sulla fornitura di servizi) e dai fornitori di servizi meteorologici, se designati a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, di detto regolamento per il traffico aereo generale all'interno delle regioni EUR e AFI dell'ICAO nelle quali gli Stati membri sono

responsabili della fornitura di servizi di navigazione aerea. Il regolamento si applica anche al gestore della rete istituito a norma dell'articolo 3 del regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione ⁽³⁾.

3. Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento ai servizi di navigazione aerea forniti allo spazio aereo di loro responsabilità all'interno di altre regioni dell'ICAO, a condizione che ne informino la Commissione e gli altri Stati membri.

4. Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento ai fornitori di servizi di navigazione aerea che hanno ricevuto l'autorizzazione a fornire servizi di navigazione aerea senza essere in possesso della certificazione di cui all'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 550/2004.

5. In conformità dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione, gli Stati membri possono decidere di non applicare il presente regolamento ai servizi di navigazione aerea forniti presso gli aeroporti con meno di 70 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno.

Gli Stati membri comunicano tale decisione alla Commissione.

Articolo 2

Definizioni

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

Si applicano, inoltre, le seguenti definizioni:

- (1) «utente di servizi di navigazione aerea»: l'operatore dell'aeromobile nel momento in cui è effettuato il volo, oppure, se l'identità dell'operatore è sconosciuta, il proprietario dell'aeromobile, tranne quando si possa dimostrare che in quel momento l'operatore fosse un'altra persona;
- (2) «rappresentante degli utenti dello spazio aereo»: qualsiasi soggetto fisico o giuridico che rappresenta gli interessi di una o più categorie di utenti che usufruiscono dei servizi di navigazione aerea;
- (3) «IFR»: le regole del volo strumentale, in base alla definizione contenuta nell'allegato 2 della Convenzione di Chicago (decima edizione — luglio 2005);
- (4) «VFR»: le regole del volo a vista, in base alla definizione contenuta nell'allegato 2 della Convenzione di Chicago (decima edizione — luglio 2005);
- (5) «zona tariffaria di rotta»: un volume di spazio aereo per il quale sono fissati una base di costo unica e un'aliquota unica;
- (6) «zona tariffaria presso i terminali»: un aeroporto o un gruppo di aeroporti per i quali sono fissati una base di calcolo delle tariffe unica e un unico tasso unitario;
- (7) «costi determinati»: i costi fissati dallo Stato membro a norma dell'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 550/2004;

⁽¹⁾ GU L 341 del 7.12.2006, pag. 3.

⁽²⁾ GU L 333 del 17.12.2010, pag. 6.

⁽³⁾ GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1.

- (8) «periodo di riferimento»: il periodo di riferimento per il sistema di prestazioni istituito dall'articolo 11, paragrafo 3, lettera d), del regolamento (CE) n. 549/2004 e dall'articolo 8 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013;
- (9) «movimento di trasporto aereo IFR»: la somma dei decolli e degli atterraggi effettuati secondo le regole del volo strumentale, calcolata come la media annuale nei tre anni che precedono la presentazione del piano di miglioramento delle prestazioni;
- (10) «altre entrate»: le entrate ottenute dalle autorità pubbliche, compreso il sostegno finanziario nell'ambito dei programmi di assistenza dell'Unione come la rete transeuropea di trasporto (TEN-T), il meccanismo per collegare l'Europa e i fondi di coesione, i proventi di attività commerciali e/o, nel caso di aliquote unitarie presso i terminali, i proventi derivanti da contratti o accordi tra i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli operatori aeroportuali;
- (11) «piano di miglioramento delle prestazioni»: un piano di prestazioni elaborato e adottato a norma delle disposizioni degli articoli da 11 a 16 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013;
- (12) «costi effettivi»: i costi realmente sostenuti in un anno per la fornitura di servizi di navigazione soggetti a audit finale;
- (13) «servizi CNS, MET e AIS»: i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, i servizi meteorologici per la navigazione aerea e i servizi d'informazione aeronautica;
- (14) «costi di ristrutturazione»: i costi significativi sostenuti una tantum dai fornitori di servizi di navigazione aerea nel processo di ristrutturazione, mediante l'introduzione di nuove tecnologie e procedure, nonché dei modelli aziendali associati, per promuovere la fornitura di servizi integrati in cui gli Stati membri desiderano recuperare i costi in uno o più periodi di riferimento. Tra essi si annoverano i costi sostenuti per la retribuzione dei dipendenti, la chiusura dei centri di controllo del traffico aereo, lo spostamento delle attività in altre zone, l'ammortamento delle attività e/o l'acquisizione di partecipazioni strategiche in altri fornitori di servizi di navigazione aerea.
- b) non istituire incentivi finanziari per tali servizi nei settori essenziali di prestazione in materia di capacità e ambiente a norma dell'articolo 15 del presente regolamento;
- e, per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea presso i terminali,
- c) non calcolare le tariffe presso i terminali, conformemente all'articolo 12 del presente regolamento;
- d) non fissare le aliquote unitarie presso i terminali di cui all'articolo 17 del regolamento.
2. Per stabilire che uno o più servizi di navigazione aerea presso i terminali o i servizi CNS, MET e AIS sono soggetti a condizioni di mercato, gli Stati membri effettuano una valutazione dettagliata in base a tutte le condizioni stabilite nell'allegato I del presente regolamento. La valutazione prevede inoltre la consultazione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.
3. Gli Stati membri di cui al paragrafo 1 presentano alla Commissione, non oltre 19 mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento o della data di presentazione delle decisioni prese a norma del paragrafo 1, una relazione dettagliata sul contenuto e i risultati della valutazione di cui al paragrafo 2. La relazione è documentata, comprende i documenti della gara d'appalto, ove applicabile, la motivazione per la scelta del fornitore di servizi, una descrizione degli accordi imposti al fornitore di servizi selezionato per garantire una fornitura efficace sotto il profilo dei costi dei servizi di navigazione aerea presso i terminali o dei servizi CNS, MET e AIS, nonché l'esito delle consultazioni con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo. La relazione è corredata di una motivazione completa delle conclusioni degli Stati membri.
4. Se ritiene che le condizioni di mercato siano state stabilite nel rispetto dei requisiti dell'allegato I, la Commissione ne dà comunicazione agli Stati membri coinvolti entro quattro mesi dal ricevimento della relazione. Il periodo di quattro mesi è prorogato a sei mesi dal ricevimento della relazione, se la Commissione ritiene che sia necessaria una documentazione ulteriore per determinare se siano state stabilite le condizioni di mercato.

Articolo 3

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

1. Fatta salva l'applicazione dei principi di cui agli articoli 14 e 15 del regolamento (CE) n. 550/2004, subordinatamente alla valutazione di cui al paragrafo 2, prima dell'inizio di un periodo di riferimento o in casi giustificati durante lo stesso, gli Stati membri possono decidere che uno o più servizi di navigazione aerea presso i terminali o servizi CNS, MET e AIS sono soggetti a condizioni di mercato. In tal caso, si applicano le disposizioni del presente regolamento, ma in merito a tali servizi gli Stati membri coinvolti possono decidere di:

- a) non calcolare i costi determinati, conformemente all'articolo 7 del presente regolamento;

Se ritiene che non siano state stabilite le condizioni di mercato, entro sei mesi dal ricevimento della relazione e a norma della procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004, la Commissione stabilisce che gli Stati membri coinvolti applicano pienamente le disposizioni del presente regolamento. Tale decisione deve essere presa dopo aver consultato gli Stati membri coinvolti.

5. La relazione dello Stato membro e la decisione della Commissione di cui al paragrafo 4 sono valide per la durata del periodo di riferimento in questione, sono rese pubbliche e viene pubblicato un riferimento ad essi nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Principi del sistema di tariffazione comune

1. Il sistema di tariffazione comune è soggetto ai principi di cui all'articolo 15 del regolamento (CE) n. 550/2004.
2. I costi determinati dei servizi di navigazione aerea di rotta sono finanziati mediante tariffe di rotta applicate agli utenti dei servizi di navigazione aerea in conformità alle disposizioni del Capo III e/o per mezzo di altre entrate.
3. I costi determinati dei servizi di navigazione aerea presso i terminali sono finanziati mediante tariffe presso i terminali applicate agli utenti dei servizi di navigazione aerea, in conformità alle disposizioni del Capo III, e/o per mezzo di altre entrate.
4. I paragrafi 2 e 3 si applicano fatto salvo il finanziamento delle esenzioni di determinati utenti dei servizi di navigazione aerea per mezzo di altre fonti di finanziamento a norma dell'articolo 10 del presente regolamento.
5. Il sistema di tariffazione comune garantisce la trasparenza e la consultazione con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo circa le basi di costo e la ripartizione dei costi tra i vari servizi.
6. Le entrate derivanti dalle tariffe di rotta o di terminale stabilite a norma degli articoli 11 e 12 del presente regolamento non devono essere utilizzate per finanziare le attività commerciali dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

Articolo 5

Fissazione di zone tariffarie

1. Gli Stati membri fissano zone tariffarie, all'interno dello spazio aereo che ricade sotto la propria responsabilità, nelle quali sono forniti servizi di navigazione aerea agli utenti dello spazio aereo.
2. Le zone tariffarie sono definite in modo coerente con le operazioni e i servizi di controllo del traffico aereo, previa consultazione con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.
3. Una zona tariffaria di rotta si estende dal suolo fino a includere lo spazio aereo superiore. In aree terminali complesse gli Stati membri possono istituire una zona specifica all'interno di una zona tariffaria.
4. Se le zone tariffarie si estendono attraverso lo spazio aereo appartenente a più Stati membri, gli Stati membri interessati assicurano la coerenza e l'uniformità di applicazione del presente regolamento allo spazio aereo in questione.

5. Una zona tariffaria di terminale può essere modificata nel corso di un periodo di riferimento. In tal caso gli Stati membri:

- a) forniscono alla Commissione i pertinenti dati sui costi e sul traffico per consentirle di ricostruire serie di dati relativi ai costi e al traffico che riflettano la situazione precedente e successiva a un cambiamento significativo e di svolgere i propri compiti di monitoraggio delle prestazioni a norma dell'articolo 18 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013;
- b) consultano i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e ne riferiscono i pareri alla Commissione;
- c) forniscono alla Commissione una valutazione dell'impatto dei cambiamenti sugli obiettivi di efficacia sul piano dei costi dei servizi di navigazione aerea presso i terminali e il monitoraggio delle prestazioni e indicano le modalità di realizzazione del monitoraggio delle prestazioni nel restante periodo di riferimento.

CAPO II

COSTI DELLA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

Articolo 6

Servizi, strutture e attività ammissibili

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea di cui all'articolo 1, paragrafi 2 e 4, stabiliscono i costi sostenuti per fornire servizi di navigazione aerea in relazione alle strutture e ai servizi previsti e attuati ai sensi del piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea, nelle zone tariffarie di loro competenza.

Tali costi comprendono i costi amministrativi generali, i costi di formazione, i costi per studi, per collaudi e prove nonché i costi per la ricerca e lo sviluppo destinati a tali servizi.

2. Gli Stati membri possono stabilire i seguenti costi in quanto costi determinati, in conformità all'articolo 15, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 550/2004, quando sono sostenuti in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea:

- a) i costi sostenuti dalle autorità nazionali competenti;
- b) i costi sostenuti dalle organizzazioni riconosciute di cui all'articolo 3 del regolamento (CE) n. 550/2004;
- c) i costi derivanti dagli accordi internazionali.

3. A norma dell'articolo 15 bis, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004 una parte delle entrate tariffarie può essere utilizzata per finanziare progetti comuni relativi a funzioni di rete di particolare importanza per migliorare l'efficacia globale dei servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea. In questi casi, gli Stati membri applicano una contabilità organica e trasparente per garantire che gli utenti dello spazio aereo non subiscano un doppio addebito. Determinati costi risultanti da un progetto comune sono chiaramente identificati in conformità agli allegati II e VII.

4. Gli investimenti in nuovi sistemi ATM e le modifiche rilevanti di quelli esistenti sono ammissibili nella misura in cui siano coerenti con l'attuazione del piano generale ATM (European ATM Master plan) e, in particolare, nell'ambito di progetti comuni specificati all'articolo 15 *bis*, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004.

Articolo 7

Calcolo dei costi

1. I costi determinati e i costi effettivi comprendono il costo dei servizi, delle strutture e delle attività ammissibili di cui all'articolo 6 del presente regolamento e stabiliti in conformità ai requisiti contabili di cui all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 550/2004.

Gli effetti non ricorrenti derivanti dall'introduzione di principi contabili internazionali possono essere rateizzati su un periodo non superiore a 15 anni.

Fatti salvi gli articoli 17 e 19 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, i costi determinati devono essere fissati prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento in quanto parte integrante del piano di miglioramento delle prestazioni per ciascun anno civile durante il periodo di riferimento e in termini sia reali che nominali. Per ogni anno del periodo di riferimento, la differenza tra i costi determinati espressi in termini nominali prima del periodo di riferimento e i costi determinati corretti sulla base della differenza tra il tasso reale di inflazione registrato dalla Commissione nell'indice dei prezzi al consumo armonizzato di Eurostat pubblicato nel mese di aprile dell'anno *n*, e l'inflazione presunta specificata nel piano di miglioramento delle prestazioni per l'anno che precede il periodo di riferimento e per ciascun anno di quest'ultimo, è riportata nell'anno *n* + 2 per il calcolo del tasso unitario.

I costi determinati e i costi effettivi sono calcolati nella valuta nazionale. Se per un blocco funzionale di spazio aereo è stata creata una zona tariffaria comune con un unico tasso unitario, gli Stati membri interessati garantiscono la conversione dei costi nazionali in euro o nella valuta nazionale di uno degli Stati membri interessati, in modo da consentire un calcolo trasparente del tasso unitario unico di cui all'articolo 17, paragrafo 1, terzo comma, del presente regolamento. Tali Stati membri ne danno comunicazione alla Commissione e a Eurocontrol.

2. I costi di cui al paragrafo 1 sono ripartiti in costi di personale, altri costi di esercizio, costi di ammortamento, costi di capitale e voci eccezionali, tra cui imposte non recuperabili e dazi doganali versati e tutti gli altri costi correlati.

I costi per il personale comprendono le retribuzioni lorde, i pagamenti per le ore di lavoro straordinario, i contributi dei dipendenti ai regimi di sicurezza sociale, nonché i contributi pensionistici e altre indennità. I contributi pensionistici possono essere calcolati sulla base di stime prudenti conformi alla gestione del sistema o alla pertinente legislazione nazionale. Tali stime sono indicate nel piano di miglioramento delle prestazioni.

Altri costi di esercizio comprendono i costi sostenuti per l'acquisto di beni e servizi utilizzati per la fornitura di servizi di navigazione aerea. In particolare includono i servizi esternalizzati, il personale esterno, il materiale, l'energia, i servizi di pubblica utilità, l'affitto di immobili, le attrezzature e le installazioni,

la manutenzione, i costi di assicurazione e di viaggio. Quando acquista altri servizi di navigazione aerea, il fornitore di servizi di traffico aereo include la spesa effettiva sostenuta per tali servizi negli altri suoi costi di esercizio.

I costi di ammortamento si riferiscono alle attività fisse complessive utilizzate a fini di fornitura di servizi di navigazione aerea. Le attività fisse sono ammortizzate, in base alla loro durata di vita utile prevista, utilizzando il metodo fisso lineare applicato al costo delle attività che vengono ammortizzate. Per il calcolo dell'ammortamento si può utilizzare la contabilità basata sui costi correnti o quella basata sui costi storici. La metodologia deve rimanere costante per tutta la durata dell'ammortamento e deve essere coerente con il costo del capitale applicato (costo nominale del capitale per la contabilità basata su costi storici e costo reale del capitale per la contabilità basata sul costo corrente). Quando si applica la contabilità basata sui costi correnti, devono essere forniti dati contabili sui costi storici equivalenti a fini di comparazione e valutazione.

Il costo del capitale è pari al prodotto:

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

I costi eccezionali sono costi non ricorrenti legati alla fornitura di servizi di navigazione aerea che sono stati sostenuti nel corso dello stesso anno.

Qualsiasi correzione che vada oltre le disposizioni dei principi contabili internazionali deve essere specificata nel piano di miglioramento delle prestazioni da sottoporre alla Commissione e nelle informazioni supplementari da fornire in conformità all'allegato II.

3. Ai fini del calcolo del costo del capitale indicato al paragrafo 2, 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 rendicontazione ed è basato sull'effettivo rischio finanziario del fornitore di servizi di navigazione aerea, valutato prima del periodo di riferimento.

Quando le attività non appartengono al fornitore di servizi di navigazione aerea, ma sono incluse nel calcolo del costo del capitale, gli Stati membri assicurano che il costo di tali attività non sia recuperato due volte.

4. Il calcolo dei costi effettivi può includere il recupero dei costi di ristrutturazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea sostenuti nei periodi di riferimento che precedono il/i periodo/i di riferimento in cui avviene il recupero e fatto salvo un fascicolo di valutazione che dimostri un vantaggio netto per gli utenti nel corso del tempo.

L'autorità nazionale di vigilanza presenta alla Commissione il fascicolo di valutazione, un piano per il recupero dei costi di ristrutturazione e i risultati di una consultazione con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo sul fascicolo di valutazione e il piano di recupero dei costi di ristrutturazione.

Se ritiene che siano dimostrati i vantaggi netti per gli utenti nel corso del tempo, la Commissione lo comunica allo Stato membro in questione entro cinque mesi dal ricevimento della domanda da parte dell'autorità nazionale di vigilanza.

Se ritiene che i vantaggi netti previsti inizialmente per gli utenti nel corso del tempo non siano dimostrati, in base alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004 ed entro cinque mesi dal ricevimento della documentazione da parte dell'autorità nazionale di vigilanza, la Commissione decide che i costi di ristrutturazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea non devono essere recuperati e comunica la sua decisione allo Stato membro in questione.

Lo Stato membro in questione riferisce in merito all'evoluzione dei costi di ristrutturazione e ai vantaggi netti per gli utenti nella propria relazione annuale a norma dell'articolo 18, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.

Articolo 8

Ripartizione dei costi

1. I costi dei servizi, delle strutture e delle attività ammissibili ai sensi dell'articolo 6 sono ripartiti in modo trasparente tra le zone tariffarie per le quali sono stati sostenuti.

Se riguardano più zone tariffarie, i costi sono ripartiti in modo proporzionale sulla base di una metodologia trasparente a norma dell'articolo 9.

2. I costi dei servizi presso i terminali sono relativi ai seguenti servizi:

- a) servizi di controllo dell'aeroporto, servizi di informazione sui voli in aeroporto, compresi 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 sulla base delle esigenze operative;
- c) una ripartizione adeguata di tutti gli altri componenti dei servizi di navigazione aerea, che rifletta una distribuzione proporzionata tra servizi di rotta e servizi presso i terminali.

Ai fini del paragrafo 2, lettere b) e c), prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento gli Stati membri definiscono i criteri utilizzati per ripartire i costi tra i servizi presso i terminali e i servizi di rotta per ciascun aeroporto e ne informano la Commissione.

3. Il costo dei servizi di rotta deve essere relativo ai costi di cui al paragrafo 1, ad esclusione dei costi di cui al paragrafo 2.

4. Se sono concesse esenzioni per voli VFR a norma dell'articolo 10, il fornitore di servizi di navigazione aerea individua i costi dei servizi di navigazione aerea forniti ai voli VFR e li separa dai costi dei servizi forniti ai voli IFR. Questi costi possono essere stabiliti attraverso un metodo basato sul costo marginale che tenga conto dei vantaggi per i voli IFR derivanti dai servizi forniti ai voli VFR.

Articolo 9

Trasparenza dei costi e del meccanismo di tariffazione

1. Entro sette mesi dall'inizio del periodo di riferimento, gli Stati membri, agendo in modo coordinato, invitano i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo a una consultazione in materia di costi determinati, investimenti previsti, previsioni sulle unità di servizi, politica tariffaria e relativi tassi unitari. Gli Stati membri sono assistiti dai propri fornitori di servizi di navigazione aerea. In seguito, in modo trasparente, gli Stati membri stabiliscono i loro costi nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo, a norma dell'articolo 6, e mettono a disposizione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, della Commissione e, se del caso, di Eurocontrol, i loro tassi unitari.

Durante il periodo di riferimento gli Stati membri invitano, con cadenza annuale e in modo coordinato, i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo a una consultazione in merito a eventuali scostamenti dalle previsioni, in particolare per quanto riguarda:

- a) il traffico e i costi effettivi rispetto alle previsioni in materia di traffico e ai costi determinati;
- b) l'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 13;
- c) l'applicazione del dispositivo di ripartizione dei costi di cui all'articolo 14;
- d) i sistemi di incentivazione di cui all'articolo 15.
- e) la modulazione delle tariffe di cui all'articolo 16.

La consultazione può essere organizzata a livello regionale. I rappresentanti degli utenti dello spazio aereo mantengono il diritto di richiedere ulteriori consultazioni. Una consultazione degli utenti deve essere organizzata sistematicamente in caso di attivazione di un dispositivo di allarme previsto dagli articoli 17 e 19 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 che determini una revisione dei costi unitari determinati.

2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 sono basate sulle tabelle di rendicontazione e le modalità dettagliate di cui agli allegati II, VI e VII. Se a norma dell'articolo 3 si stabilisce che i servizi di navigazione aerea presso i terminali o i servizi CNS, MET e AIS sono soggetti alle condizioni di mercato, le informazioni di cui al paragrafo 1 si basano sulle tabelle di rendicontazione e sulle modalità dettagliate stabilite nell'allegato III. La documentazione pertinente deve essere messa a disposizione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, della Commissione, di Eurocontrol e delle autorità nazionali di vigilanza tre settimane prima della riunione di consultazione. Per quanto riguarda la consultazione su base annuale di cui al paragrafo 1, secondo comma, la documentazione pertinente deve essere messa a disposizione dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, della Commissione, di Eurocontrol e delle autorità nazionali di vigilanza ogni anno, entro il 1° giugno.

3. Per consentire la comunicazione del conseguimento delle prestazioni a norma dell'articolo 18, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, entro il 1° giugno di ogni anno gli Stati membri mettono a disposizione i propri costi effettivi sostenuti nell'anno precedente e la differenza tra i costi effettivi e i costi determinati contenuti nel piano di miglioramento delle prestazioni, utilizzando le tabelle di rendicontazione e le modalità dettagliate stabilite negli allegati II, VI e VII. Gli Stati membri che decidono che i servizi di navigazione aerea presso i terminali o i servizi CNS, MET e AIS sono soggetti alle condizioni di mercato a norma dell'articolo 3 comunicano tali informazioni, utilizzando le tabelle di rendicontazione e le modalità dettagliate stabilite nell'allegato III.

CAPO III

FINANZIAMENTO DELLA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA MEDIANTE LE TARIFFE DI NAVIGAZIONE AEREA

Articolo 10

Esenzione dalle tariffe di navigazione aerea

1. Gli Stati membri esonerano dalle tariffe di rotta:
 - 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 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; in tutti i casi l'esonerazione deve essere debitamente giustificato dall'appropriato indicatore di status o nota nel piano di volo;
 - d) i voli di ricerca e soccorso autorizzati dall'organismo competente.
2. Gli Stati membri possono esonerare dalle tariffe di rotta:
 - a) i voli militari effettuati dagli aeromobili militari di qualsiasi paese;

- b) i voli di addestramento effettuati esclusivamente per il conseguimento di una licenza o di un'abilitazione nel caso del personale navigante di condotta e ove ciò sia comprovato da una nota opportuna nel piano di volo; i voli devono essere effettuati esclusivamente all'interno dello spazio aereo dello Stato membro interessato e non devono servire al trasporto di passeggeri e/o di merci, né per il posizionamento o il trasporto dell'aeromobile;
- 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 dagli aeromobili interessati;
- d) i voli che terminano presso l'aeroporto dal quale l'aeromobile era 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.

3. Gli Stati membri possono esonerare dal pagamento delle tariffe di terminale i voli di cui ai paragrafi 1 e 2.

4. I costi sostenuti per i voli esonerati si compongono dei seguenti elementi:

- a) i costi dei voli VFR esonerati di cui all'articolo 8, paragrafo 4; e
- b) i costi dei voli IFR esonerati che sono calcolati come il prodotto dei costi sostenuti per i voli IFR e la percentuale delle unità di servizi esonerate rispetto al numero totale di unità di servizi, dove quest'ultimo comprende le unità di servizi afferenti ai voli IFR, nonché le unità di servizi afferenti ai voli VFR, se questi non sono esonerati. I costi sostenuti per i voli IFR sono pari ai costi totali meno il costo dei voli VFR.

5. Gli Stati membri garantiscono che i fornitori di servizi di navigazione aerea siano rimborsati per i servizi che essi hanno fornito a voli esonerati.

Articolo 11

Calcolo delle tariffe di rotta

1. Fatta salva la possibilità di cui all'articolo 4, paragrafo 2, di finanziare i servizi di navigazione aerea di rotta per mezzo di altre entrate, la tariffa di rotta per un volo specifico in una zona tariffaria di rotta specifica è pari al prodotto del tasso unitario fissato per tale zona tariffaria di rotta e delle unità di servizi di rotta per il volo in questione.
2. I tassi unitari e le unità di servizi di rotta sono calcolati in conformità all'allegato IV.

Articolo 12

Calcolo delle tariffe di terminale

1. Fatta salva la possibilità prevista dall'articolo 4, paragrafo 3, di finanziare i servizi di navigazione aerea presso i terminali per mezzo di altre entrate, la tariffa di terminale per un volo specifico in una zona tariffaria di terminale specifica è pari al prodotto del tasso unitario fissato per tale zona tariffaria di terminale e delle unità di servizi presso i terminali per il volo in questione. Ai fini della tariffazione l'avvicinamento e la partenza sono considerati un unico volo. Le unità di cui si tiene conto ai fini del computo sono il volo in arrivo o il volo in partenza.

2. Il tasso unitario e le unità di servizi presso i terminali sono calcolate in conformità all'allegato V.

Articolo 13

Ripartizione dei rischi di traffico

1. Si applica un dispositivo di ripartizione del rischio di traffico nel rispetto dei principi di cui all'articolo 12 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013.

2. I seguenti costi non sono soggetti al dispositivo di ripartizione del rischio di traffico e determinano un aumento o una riduzione dei costi determinati in uno o più anni successivi, indipendentemente dall'evoluzione del traffico:

- a) i costi determinati stabiliti a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, con l'eccezione degli accordi relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea a livello transfrontaliero;
- b) i costi determinati per i servizi meteorologici;
- c) l'aggiustamento dovuto alle differenze tra inflazione prevista e effettiva, come indicato all'articolo 7, paragrafo 1;
- d) il recupero dei costi di ristrutturazione, se autorizzati a norma dell'articolo 7, paragrafo 4;
- e) i riporti derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico;
- f) i riporti autorizzati dal periodo di riferimento precedente derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di costo di cui all'articolo 14;
- g) i bonus o le penali relativi agli incentivi finanziari di cui all'articolo 15;
- h) i saldi attivi o negativi dovuti a recuperi che possono derivare dalla modulazione delle tariffe per la navigazione aerea a norma dell'articolo 16;
- i) i saldi attivi o negativi dovuti a recuperi derivanti da variazioni del traffico;

- j) per il secondo periodo di riferimento, i saldi attivi o passivi dovuti a recuperi realizzati dagli Stati membri fino al 2011 incluso per quanto riguarda i servizi di navigazione aerea di rotta e al 2014 per i servizi di navigazione aerea presso i terminali.

Gli Stati membri possono inoltre esentare dalla ripartizione dei rischi di traffico i costi determinati dei fornitori di servizi di navigazione aerea che sono stati autorizzati a fornire servizi di navigazione aerea senza certificazione, in conformità all'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 550/2004.

3. Se, in un dato anno n , il numero effettivo di unità di servizi non supera o scende sotto la previsione stabilita nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno n in misura superiore al 2 %, le entrate supplementari o le mancate entrate del fornitore di servizi di navigazione aerea in relazione ai costi determinati non sono riportate.

4. Se, in un dato anno n , il numero effettivo di unità di servizi supera la previsione stabilita nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno n in misura superiore al 2 %, almeno 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 servizi effettive e le previsioni relative ai costi determinati stabiliti nel piano di miglioramento delle prestazioni comporta una corrispondente riduzione dei costi determinati dell'anno $n + 2$;

se, in un dato anno n , il numero effettivo di unità di servizi scende sotto la previsione stabilita nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno n in misura superiore al 2 %, il 70 % al massimo delle mancate entrate subite dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 2 % della differenza tra le unità di servizi effettive e le previsioni relative ai costi determinati stabiliti nel piano di miglioramento delle prestazioni comporta un aumento corrispondente dei costi determinati avente inizio non prima dell'anno $n + 2$.

5. se, in un dato anno n , il numero effettivo di unità di servizi è inferiore del 90 % rispetto alle previsioni formulate nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno n , l'importo complessivo delle mancate entrate subite dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 10 % della differenza tra le unità di servizi effettive e le previsioni relative ai costi determinati stabiliti nel piano di miglioramento delle prestazioni comportano un aumento corrispondente dei costi determinati avente inizio non prima dell'anno $n + 2$.

Se, in un dato anno n , il numero effettivo delle unità di servizi è superiore del 110 % rispetto alle previsioni formulate nel piano di miglioramento delle prestazioni per tale anno n , l'intero importo delle entrate supplementari ottenute dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 10 % della differenza tra le unità di servizi effettive e le previsioni relative ai costi determinati stabiliti nel piano di miglioramento delle prestazioni comporta una riduzione corrispondente dei costi determinati dell'anno $n + 2$.

6. Nel caso dei servizi di navigazione aerea presso i terminali, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni di cui ai paragrafi 3, 4 e 5 agli aeroporti con meno di 225 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno. Gli Stati membri comunicano tale decisione alla Commissione entro due mesi dalla pubblicazione del presente regolamento.

Articolo 14

Ripartizione dei costi

1. Si applica un dispositivo di ripartizione dei costi nel rispetto dei seguenti principi:

- a) se, per l'intero periodo di riferimento, i costi effettivi sono inferiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene trattenuta dal fornitore di servizi di navigazione aerea, dallo Stato membro o dall'organizzazione riconosciuta interessata;
- b) se, per l'intero periodo di riferimento, i costi effettivi superano i costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene sostenuta dal fornitore di servizi di navigazione aerea, dallo Stato membro o dall'organizzazione riconosciuta interessata.

2. Costi esenti dall'applicazione del paragrafo 1, lettere a) e b):

- a) i dispositivi per la ripartizione dei costi di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), non si applicano alla differenza tra i costi determinati e i costi effettivi per quanto riguarda gli elementi di costo per i quali il fornitore di servizi di navigazione aerea, lo Stato membro o le organizzazioni riconosciute coinvolti hanno adottato iniziative di gestione ragionevoli e identificabili, ma che possono essere considerate al di fuori del loro controllo a seguito di:

- i) cambiamenti imprevisti della legislazione nazionale in materia di pensioni, della legislazione sulla contabilizzazione delle pensioni o dei costi pensionistici derivanti da condizioni impreviste dei mercati finanziari;

- ii) cambiamenti significativi dei tassi di interesse sui prestiti, che finanziano i costi legati alla fornitura di servizi di navigazione aerea;

- iii) elementi di costo nuovi e imprevisti non contenuti nel piano di miglioramento delle prestazioni ma imposti da obblighi di legge;

- iv) cambiamenti imprevisti della normativa fiscale nazionale;

- v) cambiamenti imprevisti nei costi o nelle entrate derivanti da accordi internazionali.

- b) Fatto salvo l'articolo 7, paragrafo 1, terzo comma, ciascun elemento di costo inserito nel paragrafo 2, lettera a), deve essere determinato dall'autorità nazionale di vigilanza e, per ciascun elemento di costo, il piano di miglioramento delle prestazioni specifiche per il periodo di riferimento precedente:

- i) una descrizione completa dell'elemento di costo;

- ii) il costo attribuito a tale elemento nel piano di miglioramento delle prestazioni;

- iii) il motivo per cui l'elemento di costo è ritenuto ammissibile nell'ambito di applicazione del paragrafo 2, lettera a), anziché del paragrafo 1, lettere a) e b);

- iv) sottostanti eventi esterni o circostanze che sfuggono al controllo delle autorità nazionali di vigilanza, ai fornitori di servizi aerei o all'organizzazione riconosciuta in questione che hanno determinato una variazione tra costi effettivi e costi determinati relativi a detto elemento di costo;

- v) le azioni intraprese per gestire il rischio di costo associato a tale elemento.

- c) Le differenze tra costi effettivi e costi determinati in relazione a questi elementi devono essere individuate e spiegate a norma dell'allegato VII.2.

- d) Se, per l'intero periodo di riferimento, in seguito alla deduzione dei costi dall'ambito di applicazione del paragrafo 2, lettera a), i costi effettivi sono inferiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene restituita agli utenti dello spazio aereo mediante un riporto al successivo periodo di riferimento.

- e) Se, per l'intero periodo di riferimento, in seguito all'inserimento dei costi nell'ambito di applicazione del paragrafo 2, lettera a), i costi effettivi sono superiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene trasferita agli utenti dello spazio aereo mediante un riporto al successivo periodo di riferimento.

- f) L'autorità nazionale di vigilanza in questione stabilisce ogni anno che la variazione tra i costi effettivi rispetto ai costi determinati è effettivamente il risultato degli eventi o delle circostanze rilevanti di cui al paragrafo 2, lettera a) e in linea con le disposizioni del paragrafo 2, lettera b). L'autorità verifica inoltre che la variazione dei costi da trasferire agli utenti sia specificamente individuata e categorizzata. Essa informa gli utenti dello spazio aereo e comunica alla Commissione il risultato della propria valutazione a cadenza annuale. Se entro sei mesi dal ricevimento della relazione sulla valutazione annuale dell'autorità nazionale di vigilanza la Commissione ritiene che tale relazione non stabilisca che la variazione dei costi effettivi rispetto ai costi determinati sia effettivamente il risultato degli eventi o delle circostanze rilevanti di cui al paragrafo 2, lettera a), e in linea con le disposizioni del paragrafo 2, lettera b), decide, a norma della procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004, che gli Stati membri in questione non possono applicare le disposizioni del paragrafo 2 in relazione alla variazione dei costi effettivi rispetto ai costi determinati, in tutto o in parte in base alle proprie rilevazioni.

- g) Gli importi riportati devono essere specificati per fattori e ne deve figurare una descrizione nelle informazioni supplementari da fornire in conformità all'allegato VI.

Articolo 15

Incentivi per i fornitori di servizi di navigazione aerea

1. Gli Stati membri adottano incentivi finanziari per i propri fornitori di servizi di navigazione aerea nel settore essenziale di prestazione della capacità e possono adottare tali incentivi nel settore essenziale di prestazione dell'ambiente a norma dell'articolo 12 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013. Gli incentivi consistono in bonus e penali rispettivamente per il conseguimento o il mancato conseguimento degli obiettivi prestazionali che devono essere aggiunti o dedotti dai costi determinati adottati in base al livello di prestazione conseguito.

Gli incentivi finanziari rispettano i seguenti principi:

- a) il tasso unitario dell'anno $n + 2$ può essere corretto per prevedere la possibilità di bonus o penali in funzione dell'effettivo livello delle prestazioni conseguito dal fornitore di servizi di navigazione aerea nell'anno n in relazione ai pertinenti obiettivi;
- b) il livello dei bonus e delle penali applicabile deve essere commisurato agli obiettivi da conseguire e alle prestazioni ottenute. Non vengono erogati bonus per prestazioni uguali o inferiori agli obiettivi di prestazione attesi;
- c) il livello dei bonus e delle penali applicabile deve essere equo;
- d) l'importo massimo dei bonus aggregati e delle penali aggregate non deve superare l'1 % delle entrate dei servizi di navigazione aerea nell'anno n ;
- e) i livelli di variazione delle prestazioni e i livelli di bonus e penali applicabili sono determinati a seguito delle consultazioni di cui all'articolo 9 e sono fissati dal piano di miglioramento delle prestazioni.
- f) in caso di obiettivi stabiliti a livello di blocchi funzionali di spazio aereo, i bonus e le penali si applicano ai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati;
- g) per il settore essenziale di prestazione della capacità, gli obiettivi prestazionali possono essere modificati 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 a un evento speciale legato ai codici C, R, S, T, M e P del manuale dell'utente ATFCM.

2. Le autorità nazionali di vigilanza controllano la corretta applicazione di tali incentivi da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

Articolo 16

Modulazione delle tariffe di navigazione aerea

1. In seguito alla proposta di consultazione di cui all'articolo 9, gli Stati membri possono, a livello nazionale o di blocco funzionale di spazio aereo e in modo non discriminatorio e trasparente, modulare le tariffe di navigazione aerea a carico degli utenti dello spazio aereo per tener conto dei loro sforzi, in particolare al fine di:

- a) ottimizzare l'utilizzo dei servizi di navigazione aerea;
- b) ridurre l'impatto ambientale dei voli;
- c) ridurre i costi complessivi dei servizi di navigazione aerea e migliorarne l'efficienza, in particolare modulando le tariffe in base al livello di congestione della rete in una zona specifica o su una rotta specifica in periodi specifici.

La modulazione delle tariffe non comporta una modifica complessiva delle entrate per i fornitori di servizi di navigazione aerea. I saldi attivi o passivi dovuti a recuperi devono essere trasferiti al periodo successivo.

2. Anche le tariffe di navigazione aerea possono essere modulate, in modo non discriminatorio e trasparente, per accelerare la diffusione delle capacità SESAR ATM. In particolare, la modulazione può mirare a fornire incentivi all'equipaggiamento degli aeromobili con i sistemi inclusi nei progetti comuni di cui all'articolo 15 *bis*, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004.

3. La modulazione delle tariffe di navigazione aerea comporta una variazione della tariffa di rotta e/o di terminale calcolata in base alle disposizioni di cui agli articoli 11 e 12.

4. 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.

Articolo 17

Fissazione di tassi unitari per le zone tariffarie

1. Gli Stati membri provvedono affinché i tassi unitari siano fissati ogni anno per ogni zona tariffaria su base annuale. Fatto salvo il paragrafo 2, i tassi unitari non possono essere modificati nel corso dell'anno.

I tassi unitari devono essere fissati in base alla seguente procedura:

- a) per ciascun anno del periodo di riferimento, i tassi unitari per l'anno n sono calcolati al 1° novembre dell'anno $n - 1$ in base ai costi unitari determinati contenuti nel piano di miglioramento delle prestazioni e agli adeguamenti stabiliti al paragrafo 2.2 dell'allegato IV e dell'allegato V del presente regolamento;
- b) gli Stati membri presentano i tassi unitari per l'anno n alla Commissione entro il 1° giugno dell'anno $n - 1$ a norma dell'articolo 9, paragrafi 1) e 2);

- c) la Commissione valuta i tassi unitari in base alle disposizioni del presente regolamento e al regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013;
- d) se ritiene che i tassi unitari rispettino le disposizioni del presente regolamento e del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, la Commissione ne dà comunicazione allo Stato membro in questione entro quattro mesi dalla loro presentazione;
- e) se ritiene che i tassi unitari non rispettino le disposizioni del presente regolamento e del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, entro quattro mesi dalla presentazione dei tassi unitari la Commissione informa al riguardo lo Stato membro in questione, che entro un mese presenta alla Commissione i tassi unitari corretti;
- f) gli Stati membri comunicano alla Commissione e a Eurocontrol, ove opportuno, i tassi unitari fissati per ciascuna zona tariffaria entro e non oltre il 1° novembre dell'anno $n - 1$.

I tassi unitari sono espressi nella divisa nazionale. Se gli Stati membri che fanno parte di un blocco funzionale di spazio aereo decidono di creare una zona tariffaria comune con un unico tasso unitario, quest'ultimo deve essere fissato in euro o nella divisa nazionale di uno degli Stati membri interessati. Gli Stati membri interessati informano la Commissione e Eurocontrol in merito alla divisa applicabile.

2. Se i piani di miglioramento delle prestazioni sono adottati dopo il 1° novembre dell'anno precedente l'anno di inizio del periodo di riferimento o se sono rivisti a norma degli articoli 17 e 19 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, i tassi unitari sono ricalcolati se necessario sulla base del piano finale adottato o delle misure correttive applicabili. A tale scopo e a norma dell'articolo 16 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, gli Stati membri calcolano e applicano il proprio tasso unitario in base al piano di miglioramento delle prestazioni adottato il prima possibile nel corso del primo anno del periodo di riferimento o del primo anno di applicazione dei piani e degli obiettivi di prestazione rivisti. La differenza nelle entrate dovuta all'applicazione temporanea del tasso unitario iniziale deve essere riportata nel calcolo del tasso unitario dell'anno successivo. Per il primo anno del periodo di riferimento o per il primo anno di applicazione dei piani e degli obiettivi di prestazione rivisti, il dispositivo di ripartizione del rischio di traffico istituito dall'articolo 13 deve essere applicato in base ai costi determinati e alle unità di servizi contenute nel piano di miglioramento delle prestazioni finale adottato e delle effettive unità di servizi per l'anno.

Articolo 18

Riscossione delle tariffe

1. Gli Stati membri possono riscuotere le tariffe attraverso una tariffa unica per volo. Se le tariffe sono fissate e raccolte 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 tariffazione e riscossione. 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.

2. Gli utenti dei servizi di navigazione aerea versano senza indugio e per intero tutte le tariffe di navigazione aerea.

3. Gli Stati membri garantiscono che siano applicate misure di esecuzione efficaci. Tali misure possono comprendere il rifiuto di fornire i servizi, il fermo degli aeromobili o altri provvedimenti esecutivi conformi alla legislazione applicabile.

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 19

Ricorsi

Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni prese in virtù del presente regolamento siano debitamente illustrate e possano formare oggetto di procedure di riesame e/o ricorso.

Articolo 20

Facilitazione del controllo di conformità

I fornitori di servizi di navigazione aerea agevolano le ispezioni e le inchieste organizzate dalle autorità nazionali di vigilanza interessate oppure da un'organizzazione riconosciuta che agisce a loro nome, in particolare per quanto riguarda le ispezioni in loco. Le persone autorizzate sono abilitate a:

- esaminare i documenti contabili, i registri, gli inventari e ogni altro documento pertinente per la determinazione delle tariffe di navigazione aerea;
- fare copie o estratti di tali documenti;
- chiedere chiarimenti a voce sul posto;
- accedere a locali, terreni o veicoli pertinenti.

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

Articolo 21

Riesame

Il riesame, da parte della Commissione, del sistema di prestazioni di cui all'articolo 24 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, include il dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 13, il dispositivo di ripartizione dei costi di cui all'articolo 14, gli incentivi di cui all'articolo 15, la modulazione delle tariffe di cui all'articolo 16, e il loro impatto ed efficacia per conseguire gli obiettivi prestazionali fissati.

Articolo 22

Entrata in vigore e applicazione

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

2. Il presente regolamento si applica a partire dal secondo periodo di riferimento, definito all'articolo 8 del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 e per la durata di tale periodo. Per quanto riguarda l'applicazione del sistema di prestazione, al fine di consentire l'adozione di obiettivi a livello dell'Unione di cui all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 prima dell'inizio del secondo periodo di riferimento, nonché l'elaborazione e l'adozione di piani di miglioramento delle prestazioni che rispettino le disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013, gli articoli 1, paragrafo 5, 3, 7, paragrafo 4, 9, 14, paragrafo 2, lettere da b) a f), e 17, nonché gli allegati al presente regolamento, si applicano a partire dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 23

Abrogazione del regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione

Il regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea è abolito con effetto dal 1° gennaio 2015.

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

Fatto a Bruxelles, il 3 maggio 2013

Per la Commissione
Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

VALUTAZIONE DELL'ESISTENZA DELLE CONDIZIONI DI MERCATO PER LA FORNITURA DI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA PRESSO I TERMINALI E/O DI SERVIZI CNS, MET E AIS A NORMA DELL'ARTICOLO 3

Per stabilire se i servizi di navigazione aerea presso i terminali e/o i servizi CNS, MET e AIS siano prestati a condizioni di mercato, si valutano le seguenti condizioni:

1. la misura in cui i fornitori di servizi possono liberamente offrire di fornire o cessare di fornire tali servizi:
 - a) l'esistenza o meno di eventuali ostacoli giuridici o economici di rilievo che potrebbero impedire a un fornitore di servizi di offrire o sospendere la fornitura di tali servizi;
 - b) la durata del contratto;
 - c) l'esistenza di una procedura che consente di trasferire i beni e il personale da un fornitore di servizi di navigazione aerea a 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:
 - a) l'esistenza o meno 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) il ruolo dei rappresentanti degli utenti dello spazio aereo nella selezione del fornitore di servizi.
 3. La misura in cui è possibile scegliere il fornitore di servizi da una serie di nominativi:
 - a) l'esistenza di una gara d'appalto pubblica (non applicabile in caso di autofornitura);
 - b) ove applicabile, la prova dell'esistenza di fornitori di servizi alternativi che partecipano 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. Se il fornitore di servizi di navigazione aerea presso i terminali o di servizi CNS, MET e AIS fornisce anche servizi di navigazione aerea di rotta, tali attività sono soggette a 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, ove appropriato.
-

ALLEGATO II

TRASPARENZA DEI COSTI E DEI COSTI UNITARI

1. TABELLA DI RENDICONTAZIONE

Sia gli Stati membri che i fornitori di servizi di navigazione aerea compilano la tabella di rendicontazione che segue per ogni zona tariffaria sotto la propria responsabilità e per ciascun anno del periodo di riferimento. Gli Stati membri forniscono inoltre una tabella consolidata per ogni zona tariffaria sotto la loro responsabilità.

La tabella consolidata deve essere compilata per ciascun aeroporto soggetto alle disposizioni del presente regolamento. Per aeroporti con meno di 70 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno calcolati come media dei tre anni precedenti, i costi possono essere presentati in formato consolidato.

Quando una zona tariffaria interessa lo spazio aereo di più di uno Stato membro, gli Stati membri interessati compilano la tabella congiuntamente in applicazione degli accordi di cui all'articolo 5, paragrafo 4.

I costi effettivi sono quelli risultanti dal bilancio soggetto a audit finale. I costi sono stabiliti conformemente al piano aziendale richiesto per il rilascio del certificato e sono indicati nella valuta in cui sono state stabilite conformemente all'articolo 7, paragrafo 1, quarto comma.

Le unità di servizi effettive devono essere istituite in base ai dati forniti dall'ente che stabilisce e riscuote le tariffe. Eventuali differenze rispetto a tali dati devono essere debitamente giustificate nelle informazioni supplementari.

Per facilitare la fissazione da parte della Commissione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e fatti salvi i piani di miglioramento delle prestazioni che devono essere adottati, gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea compilano la tabella di rendicontazione con i dati previsionali iniziali 19 mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento.

Tabella 1 - Costi totali e costi unitari

Nome della zona tariffaria Divisa Nome dell'organizzazione:						Periodo di riferimento: N - N+4				
Costi determinati (piano di miglioramento delle prestazioni)						Costi effettivi				
Dettagli dei costi	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Ripartizione dei costi in base alla natura (in termini nominali)										
1.1 Personale										
1.2 Altri costi di esercizio ⁽¹⁾										
1.3 Ammortamento										
1.4 Costo del capitale										
1.5 Oneri straordinari										
1.6 Costi totali										
Totale % n/n-1										
Personale % n/n-1										
Altri costi eser. % n/n-1										
2. Ripartizione dei costi in base al servizio (in termini nominali)										
2.1 Gestione del traffico aereo										
2.2 Comunicazione ⁽²⁾										
2.3 Navigazione ⁽²⁾										
2.4 Sorveglianza ⁽²⁾										
2.5 Ricerca e salvataggio										
2.6 Informazioni aeronautiche ⁽²⁾										
2.7 Servizi meteorologici ⁽²⁾										
2.8 Costi di supervisione										
2.9 Altri costi a carico dello Stato ⁽¹⁾										
2.10 Costi totali										
Totale % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
3. Informazioni complementari (in termini nominali)										
Media dei cespiti										
3.1 Valore contabile netto delle attività fisse										
3.2 Correzioni delle attività complessive										
3.3 Attività correnti nette										
3.4 Totale cespiti										
Costo del capitale %										
3.5 Costo del capitale al lordo delle tasse										
3.6 Rendimento sul capitale										
3.7 Interesse medio sui debiti										
Costo dei progetti comuni										
3.8 Costi totali dei progetti comuni										

Costi esenti dalla ripartizione dei costi (Articolo 14, paragrafo 2, lettera b))

3.9 Costi totali esenti dalla ripartizione dei costi										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Costi totali al netto dei costi per i servizi forniti ai voli esonerati (in termini nominali)

4.1 Costi per i voli VFR esonerati										
4.2 Costi determinati/effettivi totali										

5. IEP costi-efficienza - Costo unitario determinato/effettivo (in termini reali)

5.1 Inflazione % ⁽³⁾										
5.2 Indice di prezzo ⁽⁴⁾										
5.3 Costi totali in termini reali ⁽⁵⁾										
Totale % n/n-1										
5.4 Unità di servizi totali										
Totale % n/n-1										
5.5 Costo unitario										
Totale % n/n-1										

Voci relative a spese e attivi in '000 000 - Unità di servizi in '000

⁽¹⁾ Compresi i costi EUROCONTROL (cfr. dettagli nella tabella 3).

⁽²⁾ Non compilare se tali servizi sono forniti a norma dell'articolo 3

⁽³⁾ Inflazione effettiva/prevista utilizzata per stabilire i costi determinati in termini nominali - Previsioni sull'inflazione effettive/riviste

⁽⁴⁾ Indice di prezzo previsto - base 100 nell'anno N-3 inflazione N-2 : inflazione N-1 :

Indice di prezzo effettivo - base 100 nell'anno N-3 inflazione N-2 : inflazione N-1 :

⁽⁵⁾ Costi determinati (piano di miglioramento delle prestazioni) in termini reali - costi previsti effettivi/rivisti a prezzi N-3

2. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

Sia gli Stati membri che i fornitori di servizi di navigazione aerea forniscono inoltre almeno le seguenti informazioni:

- a) descrizione della metodologia utilizzata per la ripartizione dei costi di strutture e servizi tra i vari servizi di navigazione aerea, basata sull'elenco di strutture e servizi elencati nel piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea (Doc. 7754), e descrizione della metodologia utilizzata per ripartire tali costi tra le 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 a norma dell'articolo 10;
 - c) in aggiunta alle disposizioni dell'articolo 7, paragrafo 2, la descrizione e la motivazione di qualsiasi correzione che non rientri nelle disposizioni dei principi contabili internazionali;
 - d) descrizione e illustrazione del metodo adottato per calcolare i costi di ammortamento: costi storici o costi correnti. Quando si adotta la contabilità basata sui costi correnti, è necessario fornire dati confrontabili sui costi storici;
 - e) giustificazione del costo del capitale, con indicazione dei cespiti, degli eventuali adeguamenti alle attività complessive e del rendimento sul capitale;
 - f) costi totali per ciascun aeroporto con meno di 70 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno, se questi sono forniti in modo consolidato nella tabella di rendicontazione;
 - g) definizione dei criteri utilizzati per ripartire i costi tra servizi di rotta e servizi presso i terminali per ciascun aeroporto che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento;
 - h) ripartizione dei costi meteorologici tra costi diretti e «costi sostenuti direttamente per MET» (MET core costs) definiti come i costi a sostegno di strutture e servizi meteorologici che rispondono anche alle esigenze meteorologiche in generale. Tali strutture e servizi comprendono analisi e previsioni generali, reti di osservazione in superficie e nell'atmosfera, sistemi di comunicazione meteorologica, centri di elaborazione dati e sostegno alla ricerca di base, alla formazione e all'amministrazione;
 - i) descrizione della metodologia utilizzata per imputare i costi MET complessivi e i costi sostenuti direttamente per MET all'aviazione civile e ripartirli tra le varie zone tariffarie;
 - j) descrizione delle previsioni indicate in materia di costi e traffico, come richiesto al punto 1, 19 mesi prima dell'inizio del periodo di riferimento;
 - k) descrizione dei costi effettivi comunicati e differenza rispetto ai costi determinati per ogni anno del periodo di riferimento;
 - l) descrizione delle effettive unità di servizi comunicate e differenze rispetto alle previsioni e rispetto ai dati forniti da Eurocontrol, a seconda dei casi, per ogni anno del periodo di riferimento;
 - m) per ogni anno del periodo di riferimento, la differenza tra gli investimenti dei fornitori di servizi di navigazione aerea indicati nei piani di miglioramento delle prestazioni e i costi effettivi, nonché la differenza tra la data in cui tali investimenti sono diventati operativi e la situazione reale.
-

Tabella B

Organizzazione: Zona tariffaria: Nome dell'aeroporto:		Anno n							
Aeroporto i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)
Prezzo annuo (a)									
Unità di produzione (b)									
Prezzo unitario									

1.2. Informazioni supplementari

Gli Stati membri, inoltre, forniscono almeno le seguenti informazioni:

- a) 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 elencati nel piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea (Doc. 7754);
- b) descrizione e illustrazione delle differenze tra cifre pianificate e cifre effettive per l'anno (n - 1) rispetto a tutti i dati indicati nelle tabelle A e B;
- c) descrizione e illustrazione dei costi e degli investimenti previsti per un periodo quinquennale in relazione al traffico previsto;
- d) descrizione e illustrazione del metodo adottato per calcolare i costi di ammortamento: costo storico o costo corrente;
- e) giustificazione del costo del capitale, con indicazione dei cespiti.

2. FINANZIAMENTO DEI SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA

I fornitori di servizi di navigazione aerea forniscono una descrizione della o delle modalità con cui i costi dei servizi di navigazione aerea sono finanziati in relazione a ciascuna zona tariffaria.

ALLEGATO IV

CALCOLO DELLE UNITÀ DI SERVIZI E DEI TASSI UNITARI DI ROTTA**1. Calcolo delle unità di servizi di rotta**

- 1.1. L'unità di servizi di rotta è calcolata come il prodotto del fattore «distanza» e del fattore «peso» dell'aeromobile interessato. Il numero totale delle unità di servizi di rotta consiste nelle unità di servizi totali in relazione ai voli IFR, nonché nelle unità di servizi in relazione ai voli VFR, se questi ultimi non sono esonerati a norma dell'articolo 10.
- 1.2. Il fattore «distanza» è ottenuto dividendo per cento il numero di chilometri volati sulla distanza ortodromica tra il punto di ingresso e il punto di uscita della zona tariffaria, in base al più recente piano di volo presentato dall'aeromobile interessato ai fini del flusso di traffico aereo.
- 1.3. Se il punto di uscita e quello di ingresso di un volo sono identici in una zona tariffaria, il fattore «distanza» è pari alla distanza ortodromica tra questi punti e il punto più distante del piano di volo moltiplicata per due.
- 1.4. La distanza da prendere in considerazione è ridotta di 20 chilometri per ogni decollo e per ogni atterraggio nel territorio di uno Stato membro.
- 1.5. Il fattore «peso», espresso da una cifra a due decimali, è pari alla radice quadrata del quoziente ottenuto dividendo per cinquanta il numero di tonnellate metriche nel peso massimo al decollo certificato dell'aeromobile, quale riportato nel certificato di navigabilità o in qualsiasi altro documento fornito dall'operatore dell'aeromobile. Ove tale peso non sia noto, si utilizza il peso dell'aeromobile più pesante dello stesso tipo di cui si conosca l'esistenza. Quando un aeromobile ha più di un peso massimo al decollo certificato, si utilizza quello più elevato. Quando un operatore di aeromobili utilizza due o più aeromobili che sono versioni differenti dello stesso tipo, si utilizza per ogni aeromobile di quel tipo la media del peso massimo al decollo di tutti i suoi aeromobili di quel tipo. Il calcolo del fattore «peso» per tipo di aeromobile e per operatore è effettuato almeno una volta all'anno.

2. Calcolo dei tassi unitari di rotta

- 2.1. I tassi unitari di rotta sono calcolati prima dell'inizio di ciascun anno del periodo di programmazione.
- 2.2. Il calcolo si effettua dividendo il numero totale previsto delle unità di servizi di rotta relative all'anno in questione, come definito nel piano di miglioramento delle prestazioni, per la somma algebrica dei seguenti elementi:
 - i) i costi determinati, espressi in termini nominali, dell'anno in questione, come definiti nel piano di miglioramento delle prestazioni;
 - ii) l'adeguamento della differenza tra inflazione prevista e effettiva, come indicato all'articolo 7, paragrafo 1;
 - iii) il recupero dei costi di ristrutturazione, se autorizzato a norma dell'articolo 7, paragrafo 4;
 - iv) i riporti derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 13;
 - v) i riporti relativi al periodo di riferimento precedente derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di costo di cui all'articolo 14;
 - vi) i bonus e le penali relativi agli incentivi finanziari di cui all'articolo 15;
 - vii) gli attivi o i passivi di recuperi che possono derivare dalla modulazione delle tariffe per la navigazione aerea a norma dell'articolo 16;
 - viii) gli attivi o i passivi di recuperi derivanti da variazioni del traffico;
 - ix) per i primi due periodi di riferimento, gli eventuali attivi o passivi di recuperi degli Stati membri fino all'anno 2011 incluso;
 - x) una detrazione di altre entrate.

ALLEGATO V

CALCOLO DELLE UNITÀ DI SERVIZI E DEI TASSI UNITARI PRESSO I TERMINALI**1. Calcolo delle unità di servizi presso i terminali**

- 1.1. L'unità di servizi presso i terminali è pari al fattore «peso» dell'aeromobile interessato.
- 1.2. Il fattore «peso», espresso da una cifra a due decimali, è il quoziente ottenuto dividendo per cinquanta il numero di tonnellate metriche del più elevato peso massimo al decollo certificato dell'aeromobile, di cui all'allegato IV, punto 1.5, ed elevandolo a 0,7.

2. Calcolo dei tassi unitari di terminale

- 2.1. I tassi unitari di terminale sono calcolati prima dell'inizio di ciascun anno del periodo di programmazione.
 - 2.2. Il calcolo si effettua dividendo il totale previsto delle unità di servizi terminali per l'anno di riferimento per la somma algebrica dei seguenti elementi:
 - i) i costi determinati, espressi in termini nominali, dell'anno in questione, come definiti nel piano di prestazione;
 - ii) l'adeguamento della differenza tra inflazione prevista e effettiva, come indicato all'articolo 7, paragrafo 1;
 - iii) il recupero dei costi di ristrutturazione, se autorizzato a norma dell'articolo 7, paragrafo 4;
 - iv) i riporti derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 13, ove applicabili;
 - v) i riporti relativi al periodo di riferimento precedente derivanti dall'applicazione del dispositivo di ripartizione del rischio di costo di cui all'articolo 14;
 - vi) i bonus e le penali relativi agli incentivi finanziari di cui all'articolo 15;
 - vii) gli attivi o i passivi di recuperi che possono derivare dalla modulazione delle tariffe per la navigazione aerea a norma dell'articolo 16;
 - viii) gli attivi o i passivi di recuperi derivanti da variazioni del traffico;
 - ix) per i primi due periodi di riferimento, gli eventuali attivi o passivi di recuperi degli Stati membri fino all'anno 2014 incluso;
 - x) una detrazione di altre entrate.
-

ALLEGATO VI

MECCANISMO DI TARIFFAZIONE

1. TABELLA DI RENDICONTAZIONE

Gli Stati membri e i fornitori di servizi di navigazione aerea compilano la tabella di rendicontazione che segue per ogni zona tariffaria sotto la loro responsabilità e per ciascun periodo di riferimento. Gli Stati membri forniscono inoltre una tabella consolidata per ogni zona tariffaria sotto la loro responsabilità.

Quando una zona tariffaria si estende nello spazio aereo appartenente a più Stati membri, gli Stati membri interessati compilano la tabella congiuntamente in applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 4.

Tabella 2 - Calcolo del tasso unitario

Nome della zona tariffaria: Nome dell'organizzazione:		Periodo di riferimento: N - N+4				
Calcolo del tasso unitario		N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p>1. Costi determinati in termini nominali e adeguamento all'inflazione</p> <p>1.1 Costi determinati in termini nominali - escl. VFR - Tabella 1</p> <p>1.2 Tasso di inflazione effettivo - Tabella 1</p> <p>1.3 Tasso di inflazione previsto - Tabella 1</p> <p>1.4 Adeguamento all'inflazione ⁽¹⁾: importo anno n da riportare</p> <p>2. Unità di servizi complessive previste e effettive</p> <p>2.1 Unità di servizi complessive previste (piano di miglioramento delle prestazioni)</p> <p>2.2 Unità di servizi complessive effettive</p> <p>2.3 Unità di servizi complessive effettive/previste (in %)</p> <p>3. Costi soggetti alla ripartizione del rischio di traffico</p> <p>3.1 Costi determinati in termini nominali - escl. VFR (riportato dalla tabella 1)</p> <p>3.2 Adeguamento all'inflazione: importo riportato all'anno n</p> <p>3.3 Traffico: importi riportati all'anno n</p> <p>3.4 Ripartizione del rischio di traffico: entrate suppl. riportate all'anno n</p> <p>3.5 Ripartizione del rischio di traffico: mancate entrate riportate all'anno n</p> <p>3.6 Costi esenti dalla ripartizione dei costi: importi riportati all'anno n</p> <p>3.7 Bonus o penali per le prestazioni</p> <p>3.8 Recuperi attivi(-) o passivi ⁽²⁾: importi riportati all'anno n</p> <p>3.9 Totale per il calcolo del tasso unitario dell'anno n</p> <p>3.10 Ripartizione del rischio di traffico: entrate suppl. riportate all'anno n</p> <p>3.11 Ripartizione del rischio di traffico: mancate entrate riportate all'anno n</p> <p>3.12 Attivi o passivi di recuperi derivanti da variazioni di traffico n da riportare</p> <p>Parametri per la ripartizione del rischio di traffico</p> <p>3.13 % entrate supplementari restituite agli utenti nell'anno n+2</p> <p>3.14 % mancate entrate a carico degli utenti dello spazio aereo</p> <p>4. Costi non soggetti alla ripartizione del rischio di traffico</p> <p>4.1 Costi determinati in termini nominali - escl. VFR - (Tabella 1)</p> <p>4.2 Adeguamento all'inflazione: importo riportato all'anno n</p> <p>4.3 Traffico: importi riportati all'anno n</p> <p>4.4 Costi esenti dalla ripartizione dei costi: importi riportati all'anno n</p> <p>4.5 Costi di ristrutturazione: importi riportati all'anno n</p> <p>4.6 Recuperi attivi(-) o passivi ⁽²⁾: importi riportati all'anno n</p> <p>4.7 Totale per il calcolo del tasso unitario dell'anno n</p> <p>4.8 Attivi o passivi di recuperi derivanti da variazioni di traffico n da riportare</p> <p>5. Altre entrate - tasso unitario applicato (in divisa nazionale)</p> <p>5.1 Totale altre entrate</p> <p>5.3 Programmi di assistenza dell'Unione</p> <p>5.4 Finanziamenti pubblici nazionali</p> <p>5.5 Attività commerciali</p> <p>5.6 Altre entrate</p> <p>5.7 Totale complessivo per il calcolo del tasso unitario dell'anno n</p> <p>5.8 Tasso unitario per l'anno n (in divisa nazionale)</p> <p>5.9 Componente FSNA del tasso unitario</p> <p>5.10 Componente MET del tasso unitario</p> <p>5.11 Componente ANV del tasso unitario</p> <p>5.12 Tasso unitario per l'anno n che sarebbe stato applicato in assenza di altre entrate</p>						

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

⁽¹⁾ Impatto complessivo delle differenze annue tra inflazione reale e inflazione prevista - adeguamento dei costi determinati totali

⁽²⁾ Recuperi (attivi/passivi) nell'anno di entrata in vigore del metodo dei costi determinati

2. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

Gli Stati membri, inoltre, raccolgono e forniscono almeno le seguenti informazioni:

- a) descrizione e giustificazione alla base dell'istituzione di differenti zone tariffarie, in particolare per quanto riguarda le zone tariffarie di terminale e le potenziali sovvenzioni trasversali tra aeroporti;
 - b) descrizione della politica relativa alle esenzioni e descrizione degli strumenti finanziari utilizzati per coprire i costi correlati;
 - c) descrizione delle eventuali altre entrate, suddivise nelle diverse categorie indicate all'articolo 2, paragrafo 10;
 - d) descrizione e spiegazione degli incentivi forniti agli utenti dei servizi di navigazione aerea a norma dell'articolo 15;
 - e) descrizione e spiegazione della modulazione delle tariffe di navigazione aerea applicate a norma dell'articolo 16.
-

*ALLEGATO VII***INFORMAZIONI COMPLEMENTARI****1. TABELLA DI RENDICONTAZIONE**

Gli Stati membri compilano la tabella di rendicontazione che segue per ogni zona tariffaria sotto la propria responsabilità e per ciascun anno del periodo di riferimento.

Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N-4								
Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N-3								
Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N-2								
Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N-1								
Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N								
Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N+1								
Mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico anno N+2								
Adeguamento totale mancate entrate derivanti dalla ripartizione del rischio di traffico								
Costi esenti dalla ripartizione dei costi anno N-5								
Costi esenti dalla ripartizione dei costi anno N-4								
Costi esenti dalla ripartizione dei costi anno N-3								
Costi esenti dalla ripartizione dei costi anno N-2								
Costi esenti dalla ripartizione dei costi anno N-1								
Costi totali esenti dalla ripartizione dei costi								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2005								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2006								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2007								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2008								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2009								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2010								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2011								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2012 (solo tariffa di navigazione di terminale)								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2013 (solo tariffa di navigazione di terminale)								
Attivi o passivi di recupero prima dei costi determinati anno 2014 (solo tariffa di navigazione di terminale)								
Riporti totali								

2. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

Gli Stati membri, inoltre, forniscono almeno le seguenti informazioni:

- a) ripartizione dei costi dei progetti comuni per singolo progetto;
 - b) descrizione degli importi derivanti da fattori di costo incontrollabili per natura e per fattore, comprese la giustificazione e l'evoluzione delle ipotesi soggiacenti;
 - c) descrizione dei riporti di attivi o passivi di recuperi degli Stati membri fino all'anno 2011 per le tariffe di rotta e fino all'anno 2014 per le tariffe presso i terminali;
 - d) la descrizione dei riporti derivanti dal dispositivo di ripartizione del rischio di traffico di cui all'articolo 13;
 - e) descrizione dei riporti derivanti dal dispositivo di ripartizione del rischio di costo di cui all'articolo 14, paragrafo 2.
-

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2013 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 420 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	910 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	100 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, una edizione alla settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>

