2025/1057

28.5.2025

DECISIONE (UE) 2025/1057 DELLA COMMISSIONE

del 19 maggio 2025

relativa alla coerenza degli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Austria a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento del sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo

[notificata con il numero C(2025) 3006]

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

visto il regolamento (UE) 2024/2803 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativo all'attuazione del cielo unico europeo ([2]), in particolare l'articolo 58, paragrafo 3,

visto il regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione, dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013 ([3]), in particolare l'articolo 14, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

CONSIDERAZIONI GENERALI

(1) A norma dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004, gli Stati membri devono elaborare piani, a livello nazionale o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo (*Functional Airspace Blocks*, "FAB"), comprendenti obiettivi prestazionali per ciascun periodo di riferimento del sistema di prestazioni e di tariffazione per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete. Tali piani devono includere obiettivi prestazionali locali coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il periodo di riferimento in questione.

(2) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento ("RP4", 2025-2029) erano stati stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2024/1688 della Commissione ([4]).

(3) Tutti gli Stati membri hanno elaborato e adottato progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per l'RP4, che sono stati presentati alla Commissione per la valutazione entro il 1° ottobre 2024. In seguito alla verifica della completezza di tali progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, la Commissione ha chiesto agli Stati membri di presentare i progetti aggiornati di piani di miglioramento delle prestazioni entro il 15 novembre 2024.

(4) La valutazione della Commissione presentata nella presente decisione è basata sul progetto aggiornato di piano di miglioramento delle prestazioni per l'RP4 presentato dall'Austria ("progetto di piano di miglioramento delle prestazioni").

(5) L'organo di valutazione delle prestazioni (Performance Review Body, "PRB"), che assiste la Commissione nell'attuazione del sistema di prestazioni, ha presentato alla Commissione una relazione contenente il suo parere sulla valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni.

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) GU L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) GU L 56 del 25.2.2019, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Decisione di esecuzione (UE) 2024/1688 della Commissione, del 12 giugno 2024, relativa alla definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il quarto periodo di riferimento compreso tra il 1° gennaio 2025 e il 31 dicembre 2029 (GU L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi prestazionali locali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni sulla base dei criteri di cui all'allegato IV, punto 1, del medesimo regolamento di esecuzione e tenendo conto delle circostanze locali, se del caso.

(7) La Commissione ha integrato la propria valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni con una revisione degli elementi di cui all'allegato IV, punto 2, del suddetto regolamento di esecuzione. Per quanto attiene all'allegato IV, punto 2.1, lettera d), punto vii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione fa notare di non aver condotto, nell'ambito di tale revisione, un'analisi dettagliata della metodologia applicata dall'Austria per la ripartizione dei costi tra servizi di rotta e servizi presso i terminali nell'RP4. La Commissione non ha pertanto tratto conclusioni, in questa fase, in merito alla conformità di tale metodologia di ripartizione dei costi all'articolo 15, paragrafo 2, lettere e) ed f), del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]) e all'articolo 22, paragrafo 5, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

Valutazione degli obiettivi di sicurezza

(8) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza, la coerenza degli obiettivi inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni è stata valutata conformemente all'allegato IV, punto 1.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(9) Gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza proposti dall'Austria in relazione all'efficienza della gestione della sicurezza, suddivisi per obiettivo di gestione della sicurezza ed espressi come livello di attuazione, sono i seguenti:

Austria	**Obiettivi relativi all'efficienza della gestione della sicurezza, espressi come livello di attuazione, dal livello A al livello D dell'AESA**					
Fornitore di servizi di navigazione aerea	**Obiettivo di gestione della sicurezza**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Austro Control	Politica e obiettivi di sicurezza	B	B	B	B	**C**
	Gestione dei rischi per la sicurezza	B	B	B	C	**D**
	Garanzia della sicurezza	B	B	B	B	**C**
	Promozione della sicurezza	B	B	B	B	**C**
	Cultura della sicurezza	B	B	B	B	**C**

(10) La Commissione ha constatato che gli obiettivi prestazionali concernenti la sicurezza proposti dall'Austria per il fornitore di servizi di navigazione aerea "Austro Control" equivalgono agli obiettivi di sicurezza a livello dell'Unione per l'anno civile 2029.

(11) La Commissione osserva che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni stabilisce per Austro Control misure volte al conseguimento degli obiettivi locali di sicurezza, quali l'applicazione di un approccio integrato alla gestione dei rischi per la sicurezza, il miglioramento della cooperazione transfrontaliera in materia di sicurezza, la gestione del rischio di affaticamento e la promozione della formazione e della sensibilizzazione per incentivare la cultura della sicurezza.

([5]) 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") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Come osservato ai considerando (9) e (10), gli obiettivi prestazionali locali concernenti la sicurezza per il 2029 inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni sono in linea con i corrispondenti obiettivi a livello dell'Unione definiti nella decisione di esecuzione (UE) 2024/1688. Tali obiettivi prestazionali locali concernenti la sicurezza dovrebbero pertanto essere considerati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

(13) Tuttavia si osserva che gli obiettivi intermedi per gli anni dal 2025 al 2028 per tutti gli obiettivi di gestione della sicurezza sono anormalmente bassi e insufficienti a garantire il successivo conseguimento degli obiettivi per il 2029. Inoltre obiettivi intermedi così bassi non sono giustificati alla luce delle prestazioni effettive di Austro Control nell'RP3 e delle misure per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza nell'RP4 di cui al considerando (11).

(14) Nel suo piano definitivo di miglioramento delle prestazioni da adottare a norma dell'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, l'Austria dovrebbe pertanto tenere conto delle constatazioni di cui al considerando (13) migliorando i livelli obiettivo di gestione della sicurezza per gli anni dal 2025 al 2028.

Valutazione degli obiettivi ambientali

(15) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, la coerenza degli obiettivi inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per quanto attiene all'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva è stata valutata in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza gli obiettivi ambientali proposti dell'Austria sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento relativi all'efficienza di volo orizzontale di rotta contenuti nel piano di miglioramento della rete delle rotte europee (*European Route Network Improvement Plan*, "ERNIP"), elaborato conformemente all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione [6] e disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4, vale a dire il 2 luglio 2024.

(16) Gli obiettivi prestazionali concernenti l'ambiente proposti dall'Austria per l'RP4 e i corrispondenti valori di riferimento nazionali dell'ERNIP, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva, sono i seguenti:

Austria	2025	2026	2027	2028	2029
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**
Valori di riferimento	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %

(17) La Commissione osserva che gli obiettivi ambientali proposti dall'Austria equivalgono ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per ogni anno civile dell'RP4.

(18) La Commissione osserva che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni l'Austria ha presentato misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali locali, che comprendono l'attuazione dello spazio aereo transfrontaliero con rotte libere con la Repubblica ceca, l'Ungheria e la Slovacchia, e un'iniziativa per promuovere l'adesione degli utenti dello spazio aereo ai piani di volo depositati.

(19) Alla luce delle constatazioni di cui ai considerando (16), (17) e (18), gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Austria dovrebbero essere considerati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

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

Valutazione degli obiettivi di capacità

(20) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, la coerenza degli obiettivi inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per quanto attiene al ritardo medio nella gestione dei flussi di traffico aereo (*air traffic flow management*, "ATFM") di rotta per volo è stata valutata in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza gli obiettivi di capacità proposti dell'Austria sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete, elaborato conformemente all'articolo 9 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/123 della Commissione e disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4, vale a dire il 2 luglio 2024.

(21) Gli obiettivi di capacità di rotta proposti dall'Austria per l'RP4, espressi in minuti di ritardo ATMF per volo, nonché i corrispondenti valori di riferimento del piano operativo della rete, sono i seguenti:

Austria	2025	2026	2027	2028	2029
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM di rotta per volo	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Valori di riferimento	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16

(22) La Commissione osserva che gli obiettivi di capacità proposti dall'Austria equivalgono ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per ogni anno civile dell'RP4.

(23) La Commissione osserva che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni l'Austria ha presentato misure per il conseguimento dei suoi obiettivi di capacità di rotta. In primo luogo, tali misure comprendono l'assunzione di nuovi controllori del traffico aereo in modo da consentire un aumento del numero di equivalenti a tempo pieno dei controllori del traffico aereo in servizio presso il centro di controllo d'area. In secondo luogo, tali misure comprendono l'attuazione di un nuovo sistema ATM, la ristrutturazione dello spazio aereo, la formazione del personale e la flessibilità dei relativi turni, nonché la ricollocazione del centro di controllo d'area di Vienna.

(24) Alla luce delle constatazioni di cui ai considerando (21), (22) e (23), gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Austria dovrebbero essere considerati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

Revisione degli obiettivi di capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali

(25) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha integrato la sua valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni rivedendo gli obiettivi prestazionali concernenti la capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali fissati per gli aeroporti, di cui all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento di esecuzione. Si è constatato che tali obiettivi sono fonte di preoccupazione.

(26) Nel suddividere gli obiettivi di capacità presso i terminali a livello di aeroporto, la Commissione ha constatato che gli obiettivi di capacità presso i terminali proposti per l'RP4 determinano un livello di ritardo ATFM per volo per l'aeroporto di Vienna significativamente peggiore rispetto al livello di prestazioni registrato in aeroporti simili individuati dal PRB.

(27) La Commissione ritiene pertanto che, in relazione all'adozione del suo piano definitivo di miglioramento delle prestazioni conformemente all'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, l'Austria dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di capacità presso i terminali per l'RP4 alla luce delle osservazioni di cui al considerando (26), o dovrebbe rivedere al ribasso tali obiettivi.

Valutazione degli obiettivi di efficienza economica

(28) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, la coerenza degli obiettivi inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per quanto attiene al costo unitario determinato (*determined unit cost*, "DUC") per i servizi di navigazione aerea di rotta è stata valutata in base ai criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tali criteri consistono nella tendenza del DUC nel corso dell'RP4, nella tendenza a lungo termine del DUC nel corso dell'RP3 e dell'RP4 (2020-2029) e nel valore di riferimento per il DUC a livello di zona tariffaria confrontato al valore medio nelle zone tariffarie in cui i fornitori di servizi di navigazione aerea hanno un contesto economico e operativo simile.

(29) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dall'Austria per l'RP4 e i relativi valori di riferimento sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta dell'Austria	**Valore di riferimento 2019**	**Valore di riferimento 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**

(30) Per quanto riguarda il criterio di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza del DUC dell'Austria a livello di zona tariffaria, pari a - 0,4 % nell'RP4, è peggiore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a - 1,2 % nello stesso periodo.

(31) Per quanto riguarda il criterio di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il dato della tendenza a lungo termine del DUC dell'Austria a livello di zona tariffaria nell'RP3 e nell'RP4, pari a - 3,4 %, è migliore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,0 % nello stesso periodo.

(32) Per quanto riguarda il criterio di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento di 53,66 EUR del DUC dell'Austria, in termini reali ai prezzi del 2022 ("EUR2022"), è inferiore del 51,7 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 110,99 EUR in EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente di cui all'articolo 7 della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(33) È evidente che la tendenza a lungo termine del DUC dell'Austria nell'RP3 e nell'RP4 è significativamente migliore rispetto alla corrispondente tendenza a livello dell'Unione e che il valore di riferimento dell'Austria per il 2024 è notevolmente inferiore alla media del gruppo a fini comparativi. L'Austria dà inoltre prova di una riduzione del DUC nel corso dell'RP4. La Commissione ritiene pertanto che la deviazione dalla tendenza del DUC a livello dell'Unione nell'RP4 di cui al considerando (30) non osti a che gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica dell'Austria siano coerenti con gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica a livello dell'Unione.

(34) Alla luce delle constatazioni di cui ai considerando da (28) a (33), gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dovrebbero essere considerati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

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

(35) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha integrato la sua valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni rivedendo gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica per i servizi di navigazione aerea presso i terminali fissati per gli aeroporti, di cui all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento di esecuzione. Si è constatato che tali obiettivi non sono fonte di preoccupazione.

Revisione dei sistemi di incentivi per la capacità di rotta e presso i terminali

(36) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha integrato la sua valutazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni con una revisione dei sistemi di incentivi di cui all'articolo 11 di tale regolamento di esecuzione. È stato constatato che i sistemi di incentivi istituiti dall'Austria al fine di sostenere il conseguimento degli obiettivi di capacità di rotta e presso i terminali nell'RP4 suscitano preoccupazioni.

(37) La Commissione osserva che il sistema di incentivi per la capacità di rotta e il sistema di incentivi per la capacità presso i terminali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni prevedono entrambi uno svantaggio finanziario massimo pari a soltanto lo 0,50 % dei costi determinati. Alla luce del parere espresso dagli esperti del PRB, la Commissione ritiene che gli svantaggi finanziari massimi per i sistemi di incentivi istituiti dall'Austria non siano conformi all'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che prevede che tali sistemi di incentivi abbiano "un impatto rilevante sulle entrate a rischio".

(38) Pertanto l'Austria dovrebbe rivedere, in relazione all'adozione del proprio piano definitivo di miglioramento delle prestazioni ai sensi dell'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, i suoi sistemi di incentivi per conseguire gli obiettivi di capacità di rotta e presso i terminali, in modo tale che lo svantaggio finanziario massimo derivante da tali sistemi di incentivi sia fissato a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come espressamente prescritto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Secondo il parere della Commissione, tale revisione dovrebbe determinare uno svantaggio finanziario massimo pari o superiore all'1 % dei costi determinati annuali.

CONCLUSIONI

(39) Alla luce di quanto precede, gli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Austria dovrebbero essere considerati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Austria per il quarto periodo di riferimento ("RP4"), elencati nell'allegato della presente decisione, sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4 stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

Articolo 2

La Repubblica d'Austria è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 19 maggio 2025

Per la Commissione
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro della Commissione

ALLEGATO

Obiettivi prestazionali contenuti nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Austria, ritenuti coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA SICUREZZA

Austria	**Obiettivi relativi all'efficienza della gestione della sicurezza**, espressi come livello di attuazione, dal livello A al livello D dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea ("AESA")					
Fornitore di servizi di navigazione aerea	**Obiettivo di gestione della sicurezza**	2025	2026	2027	2028	2029
Austro Control	Politica e obiettivi di sicurezza	B	B	B	B	C
	Gestione dei rischi per la sicurezza	B	B	B	C	D
	Garanzia della sicurezza	B	B	B	B	C
	Promozione della sicurezza	B	B	B	B	C
	Cultura della sicurezza	B	B	B	B	C

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'AMBIENTE

Austria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Austria	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM di rotta per volo	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Zona tariffaria di rotta dell'Austria	Valore di riferimento 2019	Valore di riferimento 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiettivi e valori di riferimento nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica, espressi come costo unitario determinato (in termini reali ai prezzi del 2022)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**