2026/1042

18.5.2026

DECISIONE (UE) 2026/1042 DELLA COMMISSIONE

del 23 aprile 2026

relativa alla coerenza degli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Irlanda 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(2026)2554]

(I testi in lingua inglese e irlandese sono i soli facenti 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 15, paragrafi 1 e 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 di blocchi funzionali di spazio aereo (*Functional Airspace Block*, «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) Il 12 giugno 2024 la Commissione ha adottato obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento («RP4», 2025-2029). Tali obiettivi prestazionali a livello dell'Unione erano stati stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2024/1688 della Commissione ([4]).

(3) Il 1º ottobre 2024 l'Irlanda ha presentato alla Commissione un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per l'RP4 In seguito alla verifica da parte della Commissione della completezza di tale progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, il 18 novembre 2024 l'Irlanda ha presentato un progetto aggiornato di piano di miglioramento delle prestazioni («progetto di piano di miglioramento delle prestazioni»).

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1. 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/2019/317/2025-01-01.
([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 1º 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).

(4) La Commissione ha constatato che gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica stabiliti dall'Irlanda nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per la sua zona tariffaria di rotta non soddisfano i criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1.4, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione e non sono pertanto coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

(5) Il 16 maggio 2025 la Commissione ha pertanto notificato all'Irlanda le constatazioni relative all'incoerenza degli obiettivi prestazionali di cui al considerando (4) mediante la decisione di esecuzione (UE) 2025/1040 della Commissione ([5]). In tale decisione la Commissione ha formulato raccomandazioni all'indirizzo dell'Irlanda affinché garantisca la coerenza dei propri obiettivi prestazionali con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

(6) Il 18 agosto 2025 l'Irlanda ha presentato alla Commissione, per valutazione, un progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni per l'RP4. In seguito alla verifica della completezza di tale piano, l'8 ottobre 2025 l'Irlanda ha presentato una versione aggiornata del progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni («progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni»).

(7) Conformemente all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi prestazionali locali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni sulla base dei criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1, del medesimo regolamento di esecuzione e tenendo conto delle circostanze locali, se del caso.

(8) La Commissione ha integrato la propria valutazione del progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni con una revisione degli elementi di cui all'allegato IV, punto 2, del suddetto regolamento di esecuzione. Tuttavia la ripartizione dei costi tra servizi di rotta e servizi presso i terminali di cui all'allegato IV, punto 2.1, lettera d), punto vii), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 è soggetta a un riesame separato da parte della Commissione sulla base delle informazioni supplementari trasmesse dall'Irlanda nel dicembre 2025. 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 ([6]) e all'articolo 22, paragrafo 5, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(9) Il comitato per la valutazione delle prestazioni (*Performance Review Board*, «PRB»), che assiste la Commissione nell'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione a norma dell'articolo 13, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2024/2803, ha presentato alla Commissione il suo parere sugli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Irlanda per quanto riguarda la coerenza di tali obiettivi con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Le constatazioni esposte nella presente decisione si basano sulla valutazione tecnica dettagliata contenuta nel parere del PRB ([7]).

VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

Valutazione degli obiettivi di sicurezza

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

([5]) Decisione di esecuzione (UE) 2025/1040 della Commissione, del 16 maggio 2025, relativa all'incoerenza di taluni obiettivi prestazionali inclusi nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo, presentati da Belgio, Danimarca, Germania, Estonia, Irlanda, Grecia, Francia, Lettonia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Slovacchia 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 (GU L, 2025/1040, 23.5.2025, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) 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).

([7]) *PRB Opinion n° 1-2026 on the assessment of the revised draft performance plans for the fourth reference period (RP4)*, 28 gennaio 2026.

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

Irlanda	**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**
AirNav Ireland	Politica e obiettivi di sicurezza	C	C	C	C	**C**
	Gestione dei rischi per la sicurezza	D	D	D	D	**D**
	Garanzia della sicurezza	C	C	C	C	**C**
	Promozione della sicurezza	C	C	C	C	**C**
	Cultura della sicurezza	C	C	C	C	**C**

(12) La Commissione ha constatato che gli obiettivi prestazionali concernenti la sicurezza proposti dall'Irlanda per il fornitore di servizi di navigazione aerea «AirNav Ireland» equivalgono agli obiettivi di sicurezza a livello dell'Unione per ogni anno civile dal 2025 al 2029.

(13) La Commissione osserva che il progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni stabilisce misure destinate a AirNav Ireland e volte al conseguimento degli obiettivi locali di sicurezza, quali il miglioramento dell'identificazione e della registrazione dei pericoli, l'acquisto di software per analizzare i dati sui livelli di affaticamento dei controllori del traffico aereo (*air traffic controllers*, «ATCO») e l'assunzione di analisti della sicurezza per esaminare le modifiche dei processi di gestione.

(14) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando (11), (12) e (13),, gli obiettivi prestazionali locali concernenti la sicurezza per il 2029 inclusi nel progetto rivisto 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.

Valutazione degli obiettivi ambientali

(15) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, la coerenza degli obiettivi inclusi nel progetto rivisto 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 dall'Irlanda 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 ([8]) e disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4, vale a dire il 2 luglio 2024.

([8]) 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).

(16) Gli obiettivi prestazionali concernenti l'ambiente proposti dall'Irlanda 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:

Irlanda	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	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**
Valori di riferimento	1,42 %	1,40 %	1,38 %	1,36 %	1,34 %

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

(18) La Commissione osserva che l'Irlanda ha presentato, nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni, misure per il conseguimento degli obiettivi locali in materia di ambiente, che includono l'introduzione di un nuovo sistema di gestione del traffico aereo (*air traffic management*, ATM) e l'attuazione dello spazio aereo transfrontaliero con rotte libere, compresi eventuali ulteriori miglioramenti da individuare nel corso dell'RP4.

(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 rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Irlanda dovrebbero essere considerati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

Valutazione degli obiettivi di capacità

(20) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, la coerenza degli obiettivi inclusi nel progetto rivisto 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 sulla base del criterio di cui all'allegato IV, punto 1.3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 Di conseguenza gli obiettivi di capacità proposti dall'Irlanda 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 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'Irlanda per l'RP4, espressi in minuti di ritardo ATFM per volo, nonché i corrispondenti valori di riferimento del piano operativo della rete, sono i seguenti:

Irlanda	2025	2026	2027	2028	2029
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM di rotta per volo	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**
Valori di riferimento	0,08	0,06	0,05	0,03	0,03

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

(23) La Commissione osserva che nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni l'Irlanda ha presentato misure per il conseguimento degli obiettivi locali di capacità di rotta, tra i quali l'assunzione e la formazione di controllori del traffico aereo e personale addetto all'elettronica nell'ambito della sicurezza del traffico aereo (*air traffic safety electronics personnel*, «ATSEP»), una migliore settorizzazione e la realizzazione di investimenti in sistemi e infrastrutture che consentano un potenziamento della capacità.

(24) La Commissione rileva inoltre che l'Irlanda ha stabilito, nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni, due indicatori essenziali di prestazione («IEP») supplementari e gli ulteriori obiettivi prestazionali relativi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, conformemente all'articolo 8, paragrafo 4, e all'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione. Tali IEP supplementari sono destinati a monitorare l'attuazione da parte di AirNav Ireland delle misure volte a rafforzare i livelli di organico ATCO e ATSEP misurati in equivalenti a tempo pieno (*Full-Time Equivalent*, «FTE»). L'aumento del numero di FTE in tali categorie di personale è essenziale al fine di potenziare la capacità dello spazio aereo e sostenere l'attuazione tempestiva degli investimenti previsti in attività fisse.

(25) L'Irlanda ha inoltre istituito sistemi di incentivi di natura finanziaria, conformemente all'articolo 11, paragrafo 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione, per sostenere il conseguimento degli ulteriori obiettivi prestazionali concernenti la capacità di cui al considerando (24).

(26) Con riferimento ai considerando (24) e (25), , la Commissione valuta positivamente gli ulteriori obiettivi prestazionali concernenti la capacità e i relativi sistemi di incentivi finanziari stabiliti dall'Irlanda nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni. La Commissione rileva che gli incentivi finanziari sono collegati all'effettiva evoluzione del traffico nell'RP4 e mirerebbero ad attenuare i costi sostenuti dagli utenti dello spazio aereo nel caso in cui le assunzioni previste di ATCO e ATSEP non siano pienamente realizzate. La Commissione ritiene che gli incentivi finanziari fissati a tale riguardo per il fornitore di servizi di navigazione aerea siano giustificati e proporzionati alla luce dei notevoli costi associati alle assunzioni previste di ATCO e ATSEP supplementari nel corso dell'RP4.

(27) Alla luce delle constatazioni formulate ai considerando da (21) a (26), gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità di cui al considerando (21), inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Irlanda, 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

(28) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha rivisto gli obiettivi prestazionali concernenti la capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali stabiliti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Irlanda in relazione agli 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.

Valutazione degli obiettivi di efficienza economica

(29) Nella decisione di esecuzione (UE) 2025/1040, la Commissione ha concluso che gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Irlanda presentato nel 2024 non erano coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. L'Irlanda ha proposto obiettivi rivisti di efficienza economica di rotta nel suo progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni.

(30) La tabella seguente contiene gli obiettivi prestazionali rivisti concernenti l'efficienza economica proposti dall'Irlanda nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni.

Zona tariffaria di rotta dell'Irlanda	Valore di riferimento 2019	Valore di riferimento 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiettivi rivisti di efficienza economica, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**

(31) La Commissione osserva che il costo unitario determinato (*determined unit cost*, «DUC») dell'Irlanda per ogni anno dell'RP4 è leggermente inferiore rispetto al progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato nel 2024, il che costituisce un miglioramento.

(32) I costi determinati espressi in EUR in termini reali ai prezzi del 2022 («EUR 2022») e le ipotesi di traffico per la zona tariffaria presentati dall'Irlanda nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni sono indicati nella tabella seguente:

Zona tariffaria di rotta dell'Irlanda	2025	2026	2027	2028	2029
Costi determinati rivisti in termini reali ai prezzi del 2022 (progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni)	**147 M EUR**	**155 M EUR**	**158 M EUR**	**161 M EUR**	**165 M EUR**
Previsioni di traffico (progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni), espresse in migliaia di unità di servizio di rotta	**5 175**	**5 256**	**5 349**	**5 458**	**5 544**

(33) La Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi rivisti di efficienza economica proposti dall'Irlanda sulla base dei criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

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

(35) In relazione al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione rileva che il dato della tendenza a lungo termine del DUC di rotta a livello di zona tariffaria nel terzo periodo di riferimento («RP3») e nell'RP4, pari a +0,9 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a -1,0 %, nello stesso periodo.

(36) Per quanto riguarda il criterio stabilito all'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento di 26,89 EUR del DUC dell'Irlanda, espresso in EUR2022, è inferiore del 5,4 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 28,43 EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente, di cui all'articolo 7, lettera b), della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(37) La Commissione ha inoltre esaminato se le deviazioni di cui ai considerando (34) e (35) possano essere ritenute necessarie e proporzionate a norma dell'allegato IV, punto 1.4, lettera d), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza la Commissione ha valutato se le deviazioni che si osservano rispetto alla tendenza del DUC a livello dell'Unione e alla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione di cui ai considerando (34) e (35) siano dovute esclusivamente ai costi determinati supplementari relativi alle misure necessarie per conseguire gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità o alle misure di ristrutturazione ai sensi dell'articolo 2, punto 18), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

(38) Il PRB ha calcolato una stima delle differenze tra i costi determinati per l'RP4 indicati dall'Irlanda nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni e i costi determinati che sarebbero necessari per rispettare la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione per l'RP4 e la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione per l'RP3 e l'RP4 nel loro insieme. Sulla base delle constatazioni del PRB, i costi determinati totali per l'RP4 proposti dall'Irlanda sono inferiori di circa 92,9 milioni di EUR in EUR2022 rispetto ai costi necessari per rispettare la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione, il che corrisponde a un divario medio annuo di 18,6 milioni di EUR in EUR2022. Si rileva una differenza analoga, pari a circa 98,0 milioni di EUR in EUR2022 per l'intero RP4, rispetto ai costi necessari per rispettare la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione, che corrisponde a un divario medio annuo di 19,6 milioni di EUR in EUR2022.

(39) Per quanto attiene al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione fa notare che nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni l'Irlanda fa riferimento a costi determinati supplementari sostenuti nel corso dell'RP4 dal fornitore di servizi di navigazione aerea di rotta AirNav Ireland in relazione alle misure necessarie per il conseguimento degli obiettivi di capacità a livello locale («misure concernenti la capacità»)

(40) La Commissione osserva che l'Irlanda ha presentato e quantificato, nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni, otto misure relative alla capacità per un valore totale nell'RP4 di 104,1 milioni di EUR espressi in termini reali in EUR 2022.

(41) Tali misure concernenti la capacità comprendono in primo luogo la formazione e l'assunzione di personale supplementare, in particolare ATCO e ATSEP, da parte di AirNav Ireland:

— AirNav Ireland prevede di aumentare di 30 equivalenti a tempo pieno (*full-time equivalent*, «FTE») il numero di ATCO operativi presso il centro di controllo d'area di Shannon nell'RP4, portando così il numero totale di ATCO ivi operativi a 225 FTE nel 2029. L'Irlanda spiega che, attraverso questa misura, i livelli di organico ATCO di AirNav Ireland saranno idonei a soddisfare la domanda di traffico e accresceranno nel contempo la resilienza delle sue operazioni. AirNav Ireland prevede pertanto di ridurre notevolmente il ricorso agli straordinari da parte degli ATCO.

— Per quanto riguarda l'assunzione di ATSEP supplementari, l'Irlanda spiega che l'aumento dei livelli di organico degli ingegneri sosterrebbe la realizzazione di progetti di investimento di capitale e l'attuazione di un nuovo sistema ATM durante l'RP4, allorché nei periodi di riferimento precedenti il fornitore di servizi di navigazione aerea non è stato in grado di conseguire la piena realizzazione degli investimenti a causa di una carenza di risorse a livello di organico ATSEP. AirNav Ireland mira inoltre a impiegare un totale di 83 membri del personale di supporto per la gestione delle operazioni e delle spese generali entro il 2029, liberando gli ATCO da compiti non operativi e aumentandone in tal modo la produttività e l'efficienza.

(42) L'Irlanda invoca inoltre, tra le misure concernenti la capacità, gli investimenti in sistemi e infrastrutture, nonché l'acquisizione e l'introduzione di un nuovo sistema ATM che apporterà miglioramenti funzionali e tecnici:

— il nuovo sistema ATM sostituirà il sistema esistente attualmente in uso da 17 anni; il nuovo sistema ATM permetterà di avvalersi di funzionalità tecniche potenziate a sostegno del processo decisionale degli ATCO, di migliorare la produttività degli ATCO e di automatizzare i compiti di routine;

— AirNav Ireland prevede inoltre di implementare un nuovo sistema ATM di emergenza e di ampliare i suoi edifici dell'ACC; si tratta di un investimento che consentirà di mettere alla prova le strutture del nuovo sistema ATM, di aumentare la capacità e di garantire la continuità del servizio;

— AirNav Ireland aggiornerà inoltre la propria infrastruttura radar, sostituendo ad esempio dei componenti tecnici installati tra il 2005 e il 2008 che hanno raggiunto la fine del loro ciclo di vita; l'obiettivo di questo investimento è fornire una copertura radar affidabile e migliorare la capacità e la produttività.

(43) Il PRB ha analizzato in dettaglio le misure di capacità invocate dall'Irlanda. Nella sua analisi il PRB ha tenuto conto delle ulteriori giustificazioni fornite nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni e dei sistemi di incentivi supplementari, di cui ai considerando (25) e (26), istituiti dall'Irlanda in relazione alla realizzazione delle previste assunzioni di ATCO e ATSEP nell'RP4. In tale contesto il PRB ha ritenuto che le misure concernenti la capacità invocate dall'Irlanda siano necessarie e proporzionate ai fini del conseguimento degli obiettivi di capacità.

(44) Vista la valutazione effettuata dal PRB, i costi supplementari comunicati dall'Irlanda per le misure concernenti la capacità di cui ai considerando da (39) a (43) sono superiori alle deviazioni rispetto alle tendenze di efficienza economica a livello dell'Unione calcolate dal PRB e presentate al considerando (38).

(45) Alla luce delle considerazioni formulate ai considerando da (39) a (44), la Commissione ritiene che il criterio stabilito all'allegato IV, punto 1.4, lettera d), punto i), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 dovrebbe essere considerato soddisfatto per quanto riguarda l'Irlanda in relazione alla deviazione dalla tendenza del DUC a livello dell'Unione di cui al considerando (34) e alla deviazione dalla tendenza del DUC a livello dell'Unione di cui al considerando (35). La Commissione ritiene pertanto che l'Irlanda abbia accolto adeguatamente le raccomandazioni di cui all'articolo 3 della decisione di esecuzione (UE) 2025/1040 per quanto riguarda la revisione dei suoi obiettivi prestazionali locali in materia di efficienza economica.

(46) Alla luce delle constatazioni di cui ai considerando da (30) a (45), gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica inclusi nel progetto rivisto 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

(47) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha rivisto gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica per i servizi di navigazione aerea presso i terminali stabiliti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Irlanda in relazione agli 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.

CONCLUSIONI

(48) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha constatato che gli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Irlanda sono 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 rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Irlanda 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

L'Irlanda è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 23 aprile 2026

Per la Commissione
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro della Commissione

ALLEGATO

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

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA SICUREZZA

Efficienza della gestione della sicurezza

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

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'AMBIENTE

Efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva

Irlanda	**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	**1,42 %**	**1,40 %**	**1,38 %**	**1,36 %**	**1,34 %**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Ritardo medio ATFM di rotta in minuti per volo

Irlanda	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM per volo	**0,03**	**0,03**	**0,02**	**0,02**	**0,02**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

Zona tariffaria di rotta dell'Irlanda	Valore di riferimento 2019	Valore di riferimento 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiettivi rivisti di efficienza economica, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2022)	**27,61 EUR**	**26,89 EUR**	**28,49 EUR**	**29,51 EUR**	**29,49 EUR**	**29,56 EUR**	**29,85EUR**