Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1058

28.5.2025

# DÉCISION (UE) 2025/1058 DE LA COMMISSION

**du 19 mai 2025**

**concernant la compatibilité de certains objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance présenté par l'Italie conformément au règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen**

*[notifiée sous le numéro C(2025) 2928]*

**(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ([1]), et notamment son article 11, paragraphe 3, point c),

vu le règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen ([2]), et notamment son article 58, paragraphe 3,

vu le règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) nº 390/2013 et (UE) nº 391/2013 ([3]), et notamment son article 14, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

## CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

(1) Conformément à l'article 11 du règlement (CE) nº 549/2004, les États membres sont tenus d'élaborer des plans, soit au niveau national, soit au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, comprenant des objectifs de performance, pour chaque période de référence du système de performance et de tarification pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau. Ces plans doivent inclure des objectifs de performance locaux compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la période de référence concernée.

(2) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence (ci-après la «PR4», 2025-2029) ont été fixés dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission ([4]).

(3) Tous les États membres ont élaboré et adopté des projets de plans de performance pour la PR4, qui ont été soumis à la Commission pour évaluation au plus tard le 1er octobre 2024. Après vérification du caractère complet de ces projets de plans de performance, la Commission a demandé aux États membres de présenter des projets de plans de performance mis à jour le 15 novembre 2024 au plus tard.

(4) L'évaluation de la Commission exposée dans la présente décision est fondée sur le projet de plan de performance pour la PR4 mis à jour soumis par l'Italie (ci-après le «projet de plan de performance»).

(5) L'organe d'évaluation des performances (ci-après l'«OEP»), qui assiste la Commission dans la mise en œuvre du système de performance, a présenté à la Commission un rapport contenant son avis sur l'évaluation des projets de plans de performance.

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) JO L 56 du 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission du 12 juin 2024 fixant les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la quatrième période de référence débutant le 1er janvier 2025 et s'achevant le 31 décembre 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Conformément à l'article 14, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a évalué la compatibilité des objectifs de performance locaux figurant dans le projet de plan de performance sur la base des critères prévus à l'annexe IV, point 1, dudit règlement d'exécution, et en tenant compte des circonstances locales, le cas échéant.

(7) La Commission a complété son évaluation par la révision du projet de plan de performance au regard des éléments précisés à l'annexe IV, point 2, dudit règlement d'exécution. En ce qui concerne l'annexe IV, point 2.1, d), vii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission signale qu'elle n'a pas procédé, dans le cadre de cette révision, à une analyse détaillée de la méthode utilisée par l'Italie pour la répartition des coûts entre les services en route et les services terminaux au cours de la PR4. Elle n'a donc tiré aucune conclusion, à ce stade, en ce qui concerne la conformité de cette méthode de répartition des coûts avec l'article 15, paragraphe 2, points e) et f), du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil ([5]) et avec l'article 22, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

## ÉVALUATION DE LA COMMISSION

### Évaluation des objectifs en matière de sécurité

(8) En ce qui concerne le domaine de performance clé de la sécurité, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance a été évaluée conformément à l'annexe IV, point 1.1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(9) Les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité proposés par l'Italie en ce qui concerne l'efficacité de la gestion de la sécurité, ventilés par objectif en matière de gestion de la sécurité et exprimés en termes de niveau de réalisation, sont les suivants:

| **Italie** | **Objectifs relatifs à l'efficacité de la gestion de la sécurité, exprimés en termes de niveau de réalisation, allant des niveaux A à D de l'AESA** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Prestataire de services de navigation aérienne** | **Objectif en matière de gestion de la sécurité** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| ENAV | Politique et objectifs de sécurité | C | C | C | C | **C** |
| | Gestion des risques pour la sécurité | C | C | C | D | **D** |
| | Assurance de la sécurité | C | C | C | C | **C** |
| | Promotion de la sécurité | C | C | C | C | **C** |
| | Culture de la sécurité | C | C | C | C | **C** |

(10) La Commission a constaté que les objectifs de performance en matière de sécurité proposés par l'Italie pour le prestataire de services de navigation aérienne «ENAV» sont égaux aux objectifs de sécurité à l'échelle de l'Union pour chaque année civile de la PR4, à l'exception de l'objectif «gestion des risques pour la sécurité» pour lequel le niveau de l'objectif à l'échelle de l'Union devrait être atteint à partir de l'année 2028.

(11) La Commission note que le projet de plan de performance définit des mesures pour l'ENAV en vue de la réalisation des objectifs locaux en matière de sécurité, telles que l'élaboration d'un nouveau plan de sécurité visant à renforcer la résilience en matière de sécurité et à améliorer le système de gestion de la sécurité.

(12) En outre, les objectifs de performance en matière de sécurité figurant dans le projet de plan de performance pour le prestataire de services de navigation aérienne terminaux «ITAF» sont également conformes aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour l'année 2029. Il convient de noter que l'Italie a défini des mesures pour atteindre ces objectifs de performance en matière de sécurité.

([5]) Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(13) Sur la base des constatations figurant aux considérants 9 à 12, et compte tenu du fait que les objectifs de performance en matière de sécurité à l'échelle de l'Union fixés dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688 doivent être atteints pour la dernière année de la PR4, à savoir 2029, les objectifs locaux de performance en matière de sécurité contenus dans le projet de plan de performance devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

**Évaluation des objectifs en matière d'environnement**

(14) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'environnement, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance en ce qui concerne l'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle a été évaluée sur la base du critère fixé à l'annexe IV, point 1.2, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs en matière d'environnement proposés par l'Italie ont été comparés aux valeurs de référence de l'efficacité horizontale des vols en route pertinentes fixées dans le plan d'amélioration du réseau de routes européen (ci-après l'«ERNIP»), établi conformément à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission ([6]) et disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4, c'est-à-dire le 2 juillet 2024.

(15) Les objectifs de performance en matière d'environnement proposés par l'Italie pour la PR4 et les valeurs de référence nationales correspondantes provenant de l'ERNIP, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, sont les suivants:

| Italie | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement**, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle | **2,75 %** | **2,70 %** | **2,67 %** | **2,64 %** | **2,61 %** |
| Valeurs de référence | 2,75 % | 2,70 % | 2,67 % | 2,64 % | 2,61 % |

(16) La Commission constate que les objectifs en matière d'environnement proposés par l'Italie sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année civile de la PR4.

(17) Sur la base des constatations figurant aux considérants 15 et 16, les objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement figurant dans le projet de plan de performance devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

(18) Toutefois, en ce qui concerne les conclusions de l'OEP, la Commission doute que les mesures présentées par l'Italie dans le projet de plan de performance en vue de la réalisation des objectifs de performance environnementale soient adéquates pour permettre la réalisation effective de ces objectifs. En particulier, il convient de noter que l'Italie ne s'est pas expressément engagée, dans son projet de plan de performance, à mettre en œuvre les mesures opérationnelles prévues dans l'ERNIP.

(19) Par conséquent, la Commission considère que, dans le cadre de l'adoption de son plan de performance final conformément à l'article 16, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, l'Italie devrait renforcer les mesures visant à atteindre ses objectifs environnementaux pour la PR4 présentées dans le projet de plan de performance, y compris en s'engageant à prendre toutes les mesures opérationnelles énoncées dans l'ERNIP et en accélérant la mise en œuvre de l'espace aérien en cheminement libre transfrontière.

([6]) Règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission du 24 janvier 2019 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et abrogeant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 28 du 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

**Évaluation des objectifs en matière de capacité**

(20) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la capacité, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance relatifs au retard moyen de la gestion des courants de trafic aérien («ATFM») en route par vol a été évaluée sur la base du critère établi à l'annexe IV, point 1.3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs en matière de capacité en route proposés par l'Italie ont été comparés aux valeurs de référence pertinentes fixées dans le plan de réseau opérationnel établi conformément à l'article 9 du règlement d'exécution (UE) 2019/123 et disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4, c'est-à-dire le 2 juillet 2024.

(21) Les objectifs en matière de capacité en route proposés par l'Italie pour la PR4, exprimés en minutes de retard ATFM par vol, ainsi que les valeurs de référence correspondantes tirées du plan de réseau opérationnel, sont les suivants:

| Italie | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objectifs dans le domaine de performance clé de la capacité**, exprimés en minutes de retard ATFM en route par vol | **0,28** | **0,20** | **0,13** | **0,13** | **0,13** |
| Valeurs de référence | 0,28 | 0,20 | 0,13 | 0,13 | 0,13 |

(22) La Commission observe que les objectifs en matière de capacité proposés par l'Italie sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année civile de la PR4.

(23) La Commission note que l'Italie a présenté, dans le projet de plan de performance, des mesures en vue de la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité en route, qui comprennent des mesures organisationnelles en vue d'une organisation plus efficace de la fourniture de services, des modalités d'affectation plus souples, la mise en œuvre de procédures transfrontalières renforcées et le déploiement d'un nouveau système de gestion du trafic aérien pour les centres de contrôle régional de Rome et de Milan.

(24) Sur la base des constatations figurant aux considérants 21, 22 et 23, les objectifs dans le domaine de performance clé de la capacité inclus dans le projet de plan de performance devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

**Révision des objectifs en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux**

(25) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation du projet de plan de performance par la révision des objectifs de performance en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux fixés pour les aéroports visés à l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement d'exécution. Il a été constaté que ces objectifs suscitaient des préoccupations.

(26) Premièrement, les objectifs proposés pour la PR4 concernant le retard ATFM moyen à l'arrivée, qui sont constants pendant la PR4 à 0,35 minute par vol, sont nettement supérieurs aux performances réelles observées au cours de la troisième période de référence (ci-après la «PR3»), allant de 0,03 à 0,28 minute par vol.

(27) Deuxièmement, lors de la ventilation des objectifs de capacité des terminaux au niveau de l'aéroport, il est observé que la performance en matière de capacité des services de navigation aérienne terminaux dans les aéroports de Rome Fiumicino, Milan Malpensa et Milan Linate devrait, selon les objectifs fixés, être nettement moins bonne que celle d'aéroports similaires identifiés par l'OEP.

(28) Par conséquent, la Commission considère que, dans le cadre de l'adoption de son plan de performance final conformément à l'article 16, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, l'Italie devrait justifier davantage les objectifs en matière de capacité pour les services terminaux pour la PR4 à la lumière des observations figurant aux considérants 26 et 27, ou les revoir à la baisse.

**Évaluation des objectifs en matière d'efficacité économique**

(29) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'efficacité économique, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance relatifs au coût unitaire fixé («DUC») pour les services de navigation aérienne en route a été évaluée sur la base des critères énoncés à l'annexe IV, points 1.4, a), b) et c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces critères sont la tendance du DUC au cours de la PR4, la tendance du DUC à long terme au cours de la PR3 et de la PR4 (2020-2029), ainsi que la valeur de référence pour le DUC au niveau de la zone tarifaire comparée à la valeur moyenne des zones tarifaires dans lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne bénéficient d'un environnement opérationnel et économique similaire.

(30) Les objectifs en matière d'efficacité économique des services en route proposés par l'Italie pour la PR4, ainsi que les valeurs de référence correspondantes, sont les suivants:

| Zone tarifaire de route de l'Italie | Valeur de référence 2019 | Valeur de référence 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique**, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022) | **68,94 EUR** | **56,66 EUR** | **56,51 EUR** | **55,67 EUR** | **55,30 EUR** | **54,45 EUR** | **53,37 EUR** |

(31) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance italienne du DUC au niveau de la zone tarifaire, de - 1,2 % au cours de la PR4, correspond à la tendance à l'échelle de l'Union, de - 1,2 % au cours de la même période.

(32) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance italienne du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de - 2,8 % au cours de la PR3 et de la PR4, n'atteint pas la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de - 1,0 % au cours de la même période.

(33) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de l'Italie pour le DUC, de 56,66 EUR en termes réels aux prix de 2022 («euros de 2022»), est supérieure de 11,1 % à la valeur de référence moyenne de 63,75 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7 de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(34) Sur la base des constatations figurant aux considérants 30 à 33, les objectifs dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique figurant dans le projet de plan de performance devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

**Révision des objectifs en matière d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux**

(35) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation du projet de plan de performance par la révision des objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux fixés pour les aéroports visés à l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement d'exécution. Il a été constaté que ces objectifs ne suscitaient pas de préoccupations.

**CONCLUSION**

(36) À la lumière de ce qui précède, les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance de l'Italie devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance présenté par l'Italie pour la quatrième période de référence («PR4») et énumérés en annexe de la présente décision sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4 définis dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

*Article 2*

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 19 mai 2025.

*Par la Commission*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Membre de la Commission*

*ANNEXE*

**Objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance de l'Italie, jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence**

**DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA SÉCURITÉ**

| **Italie** | **Objectifs relatifs à l'efficacité de la gestion de la sécurité**, exprimés en termes de niveau de réalisation, allant des niveaux A à D de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Prestataires de services de navigation aérienne** | **Objectif en matière de gestion de la sécurité** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| ENAV | Politique et objectifs de sécurité | C | C | C | C | C |
| | Gestion des risques pour la sécurité | C | C | C | D | D |
| | Assurance de la sécurité | C | C | C | C | C |
| | Promotion de la sécurité | C | C | C | C | C |
| | Culture de la sécurité | C | C | C | C | C |
| ITAF | Politique et objectifs de sécurité | B | B | B | B | C |
| | Gestion des risques pour la sécurité | B | B | B | B | D |
| | Assurance de la sécurité | B | B | B | B | C |
| | Promotion de la sécurité | B | B | B | B | C |
| | Culture de la sécurité | B | B | B | B | C |

**DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'ENVIRONNEMENT**

| **Italie** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement**, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle | **2,75 %** | **2,70 %** | **2,67 %** | **2,64 %** | **2,61 %** |

**DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ**

| **Italie** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité**, exprimés en minutes de retard ATFM en route par vol | **0,28** | **0,20** | **0,13** | **0,13** | **0,13** |

**DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE**

| **Zone tarifaire de route de l'Italie** | **Valeur de référence 2019** | **Valeur de référence 2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique**, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022) | **68,94 EUR** | **56,66 EUR** | **56,51 EUR** | **55,67 EUR** | **55,30 EUR** | **54,45 EUR** | **53,37 EUR** |