2025/1058

28.5.2025

DECISIONE (UE) 2025/1058 DELLA COMMISSIONE

del 19 maggio 2025

relativa alla coerenza degli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dall'Italia 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) 2928]

(Il testo in lingua italiana 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'Italia ("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'Italia 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'Italia in relazione all'efficienza della gestione della sicurezza, suddivisi per obiettivo di gestione della sicurezza ed espressi come livello di attuazione, sono i seguenti:

Italia	**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**
ENAV	Politica e obiettivi di sicurezza	C	C	C	C	**C**
	Gestione dei rischi per la sicurezza	C	C	C	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**

(10) La Commissione ha constatato che gli obiettivi prestazionali concernenti la sicurezza proposti dall'Italia per il fornitore di servizi di navigazione aerea "ENAV" equivalgono agli obiettivi di sicurezza a livello dell'Unione per ciascun anno civile dell'RP4, ad eccezione dell'obiettivo "gestione dei rischi per la sicurezza" per cui si prevede di raggiungere il livello dell'obiettivo a livello dell'Unione a partire dal 2028.

(11) La Commissione osserva che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni stabilisce per l'ENAV misure volte al conseguimento degli obiettivi locali di sicurezza, quali lo sviluppo di un nuovo piano di sicurezza per potenziare la resilienza in materia di sicurezza e migliorare il sistema di gestione della sicurezza.

(12) Anche gli obiettivi prestazionali concernenti la sicurezza inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per il fornitore di servizi di navigazione aerea presso i terminali, "ITAF", sono in linea con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'anno 2029. Si osserva che l'Italia ha stabilito misure per il conseguimento di tali obiettivi prestazionali concernenti la 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).

(13) Sulla base delle constatazioni di cui ai considerando da 9 a 12 e tenendo conto del fatto che gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione concernenti la sicurezza stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2024/1688 devono essere conseguiti entro l'ultimo anno dell'RP4, ossia il 2029, gli obiettivi prestazionali locali concernenti la sicurezza inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dovrebbero essere considerati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

Valutazione degli obiettivi ambientali

(14) 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'Italia 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.

(15) Gli obiettivi prestazionali concernenti l'ambiente proposti dall'Italia 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:

Italia	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	**2,75 %**	**2,70 %**	**2,67 %**	**2,64 %**	**2,61 %**
Valori di riferimento	2,75 %	2,70 %	2,67 %	2,64 %	2,61 %

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

(17) Alla luce delle constatazioni di cui ai considerando 15 e 16, gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dovrebbero essere considerati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per l'RP4.

(18) Alla luce delle constatazioni del PRB, la Commissione nutre tuttavia dubbi sul fatto che le misure presentate dall'Italia nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni per il conseguimento degli obiettivi prestazionali concernenti l'ambiente siano adeguate a consentire il conseguimento di tali obiettivi con efficacia. Si nota in particolare che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni l'Italia non si è espressamente impegnata ad attuare le misure operative stabilite nell'ERNIP.

(19) 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'Italia dovrebbe rafforzare le misure per il conseguimento dei suoi obiettivi ambientali per l'RP4 presentati nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, anche impegnandosi a favore di tutte le misure operative stabilite nell'ERNIP e accelerando l'attuazione dello spazio aereo transfrontaliero con rotte libere.

[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 di rotta proposti dell'Italia 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'Italia 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:

Italia	**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**	**0,20**	**0,13**	**0,13**	**0,13**
Valori di riferimento	0,28	0,20	0,13	0,13	0,13

(22) La Commissione osserva che gli obiettivi di capacità di rotta proposti dall'Italia 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'Italia ha presentato misure per il conseguimento degli obiettivi locali di capacità di rotta, che comprendono misure organizzative per un'organizzazione più efficiente della fornitura dei servizi, turni di lavoro più flessibili, l'attuazione di migliori procedure transfrontaliere e l'impiego di un nuovo sistema di gestione del traffico aereo per i centri di controllo d'area di Roma e Milano.

(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 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) In primo luogo gli obiettivi proposti per l'RP4 per il ritardo ATFM medio all'arrivo, che sono costanti durante l'RP4 a 0,35 minuti per volo, sono notevolmente superiori rispetto alle prestazioni effettive osservate durante il terzo periodo di riferimento ("RP3") in cui erano comprese tra 0,03 e 0,28 minuti per volo.

(27) In secondo luogo, nel suddividere gli obiettivi di capacità presso i terminali a livello di aeroporto è stato osservato che gli obiettivi prestazionali concernenti la capacità dei servizi di navigazione aerea presso i terminali degli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Milano Linate sono notevolmente peggiori rispetto alle prestazioni di aeroporti simili individuati dal PRB.

(28) 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'Italia dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di capacità presso i terminali per l'RP4 alla luce delle osservazioni di cui ai considerando da 26 a 27, o dovrebbe rivedere al ribasso tali obiettivi.

Valutazione degli obiettivi di efficienza economica

(29) 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.

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

Zona tariffaria di rotta dell'Italia	**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)	**68,94 EUR**	**56,66 EUR**	**56,51 EUR**	**55,67 EUR**	**55,30 EUR**	**54,45 EUR**	**53,37 EUR**

(31) 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'Italia a livello di zona tariffaria, pari a - 1,2 % nell'RP4, è in linea con il dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a - 1,2 % nello stesso periodo.

(32) 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'Italia nel corso dell'RP3 e dell'RP4 a livello di zona tariffaria, pari a - 2,8 %, è migliore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,0 % nello stesso periodo.

(33) 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 56,66 EUR del DUC dell'Italia, in termini reali ai prezzi del 2022 ("EUR2022"), è inferiore dell'11,1 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 63,75 EUR in EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente di cui all'articolo 7 della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(34) Alla luce delle constatazioni di cui ai considerando da 30 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.

CONCLUSIONI

(36) Alla luce di quanto precede, gli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni dell'Italia 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'Italia 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 italiana 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'Italia, ritenuti coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA SICUREZZA

Italia	**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")					
Fornitori di servizi di navigazione aerea	**Obiettivo di gestione della sicurezza**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ENAV	Politica e obiettivi di sicurezza	C	C	C	C	C
	Gestione dei rischi per la sicurezza	C	C	C	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
ITAF	Politica e obiettivi di sicurezza	B	B	B	B	C
	Gestione dei rischi per la sicurezza	B	B	B	B	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

Italia	**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	**2,75 %**	**2,70 %**	**2,67 %**	**2,64 %**	**2,61 %**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Italia	**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**	**0,20**	**0,13**	**0,13**	**0,13**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Zona tariffaria di rotta dell'Italia	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)	**68,94 EUR**	**56,66 EUR**	**56,51 EUR**	**55,67 EUR**	**55,30 EUR**	**54,45 EUR**	**53,37 EUR**