DECISÃO (UE) 2025/1058 DA COMISSÃO

de 19 de maio de 2025

relativa à coerência dos objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Itália ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência do sistema de desempenho e regime de tarifação do céu único europeu

[notificada com o número C(2025) 2928]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») ([1]), nomeadamente o artigo 11.º, n.º 3, alínea c),

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2024/2803 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, relativo à implementação do Céu Único Europeu ([2]), nomeadamente o artigo 58.º, n.º 3,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 ([3]), nomeadamente o artigo 14.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

(1) Nos termos do artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, os Estados-Membros devem estabelecer planos, a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), que incluam objetivos de desempenho para cada período de referência do sistema de desempenho e regime de tarifação para os serviços de navegação aérea e as funções da rede. Esses planos devem incluir objetivos de desempenho locais coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o período de referência em causa.

(2) Os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência («PR4», 2025-2029) foram estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688 da Comissão ([4]).

(3) Todos os Estados-Membros elaboraram e adotaram projetos de planos de desempenho para o PR4, e apresentaram esses projetos à Comissão até 1 de outubro de 2024 para avaliação. Na sequência da verificação da exaustividade desses projetos de planos de desempenho, a Comissão solicitou aos Estados-Membros que apresentassem projetos atualizados de planos de desempenho até 15 de novembro de 2024.

(4) A avaliação da Comissão apresentada na presente decisão tem por base o projeto de plano de desempenho atualizado para o PR4 apresentado por Itália («projeto de plano de desempenho»)

(5) O organismo de análise do desempenho («PRB») que presta assistência à Comissão na implementação do sistema de desempenho transmitiu à Comissão um relatório aconselhando-a sobre a avaliação dos projetos de plano de desempenho.

([1]) JO L 96 de 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 de 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Decisão de Execução (UE) 2024/1688 da Comissão, de 12 de junho de 2024, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o quarto período de referência com início em 1 de janeiro de 2025 e fim em 31 de dezembro de 2029, JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Em conformidade com o artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão avaliou a coerência dos objetivos de desempenho locais incluídos no projeto de plano de desempenho com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1, do mesmo regulamento, e tendo em conta as circunstâncias locais, quando pertinente.

(7) A Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho com uma análise dos elementos especificados no anexo IV, ponto 2, do referido Regulamento de Execução. No que diz respeito ao anexo IV, ponto 2.1, alínea d), subalínea vii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que, no âmbito dessa análise, não procedeu a um análise pormenorizada da metodologia utilizada pela Itália para a repartição de custos entre os serviços de rota e de terminal no PR4. Por conseguinte, a Comissão não retirou quaisquer conclusões, nesta fase, no que respeita à conformidade dessa metodologia de repartição de custos com o artigo 15.º, n.º 2, alíneas e) e f), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]) e com o artigo 22.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

Avaliação dos objetivos de segurança

(8) Quanto ao domínio essencial de desempenho da segurança, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho foi avaliada nos termos do anexo IV, ponto 1.1, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

(9) Os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da segurança propostos pela Itália em relação à eficácia da gestão da segurança, subdivididos por cada objetivo de gestão da segurança e expressos como nível de execução, são os seguintes:

Itália	**Objetivos relativos à eficácia da gestão da segurança, expressos como nível de execução, do nível A ao nível D da AESA**					
Prestador de serviços de navegação aérea	**Objetivo de gestão da segurança**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ENAV	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C	**C**
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D	**D**
	Garantia de segurança	C	C	C	C	**C**
	Promoção da segurança	C	C	C	C	**C**
	Cultura de segurança	C	C	C	C	**C**

(10) A Comissão considerou que os objetivos de desempenho em matéria de segurança propostos pela Itália para o prestador de serviços de navegação aérea «ENAV» coincidem com os objetivos de segurança a nível da União para cada ano civil do PR4, exceto quanto ao objetivo de «gestão dos riscos para a segurança», em relação ao qual se prevê que o objetivo a nível da União seja alcançado a partir do ano de 2028.

(11) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho estabelece medidas para a ENAV com vista à consecução dos objetivos de segurança locais, nomeadamente o desenvolvimento de um novo plano de segurança destinado a reforçar a resiliência da segurança e melhorias no sistema de gestão da segurança.

(12) Acresce que os objetivos de desempenho em matéria de segurança incluídos no projeto de plano de desempenho para o prestador de serviços de navegação aérea de terminal «ITAF» estão igualmente em consonância com os objetivos de desempenho a nível da União no que respeita ao ano de 2029. Importa referir que a Itália estabeleceu medidas com vista à consecução desses objetivos de desempenho em matéria de segurança.

([5]) Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu (Regulamento Prestação de Serviços, JO L 96 de 31.3.2004, p. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(13) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 9 a 12, e tendo em conta que os objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688 devem ser alcançados até ao último ano do PR4, ou seja, 2029, os objetivos de desempenho locais em matéria de segurança incluídos no projeto de plano de desempenho devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

Avaliação dos objetivos ambientais

(14) Quanto ao domínio essencial de desempenho do ambiente, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho relativamente à eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos ambientais propostos pela Itália foram comparados com os valores de referência da eficiência de voo horizontal de rota estabelecidos no Plano de Melhoria da Rede Europeia de Rotas («ERNIP»), elaborado nos termos do Anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 ([6]) da Comissão e disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, ou seja, em 2 de julho de 2024.

(15) Os objetivos de desempenho ambiental propostos pela Itália para o PR4 e os valores de referência nacionais correspondentes do ERNIP, expressos em eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real, são os seguintes:

Itália	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expresso como a eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real	**2,75 %**	**2,70 %**	**2,67 %**	**2,64 %**	**2,61 %**
Valores de referência	2,75 %	2,70 %	2,67 %	2,64 %	2,61 %

(16) A Comissão observa que os objetivos ambientais propostos pela Itália coincidem com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil do PR4.

(17) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 15 e 16, os objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente incluídos no projeto de plano de desempenho devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

(18) Porém, tendo em conta as conclusões do PRB, a Comissão tem dúvidas quanto à adequação das medidas apresentadas pela Itália no projeto de plano de desempenho para garantir a consecução efetiva dos objetivos de desempenho ambiental. Em particular, observa-se que a Itália não se comprometeu expressamente no projeto de plano de desempenho a aplicar as medidas operacionais estabelecidas no ERNIP.

(19) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Itália deve reforçar as medidas com vista à consecução dos seus objetivos ambientais para o PR4 apresentados no projeto de plano de desempenho, nomeadamente comprometendo-se com todas as medidas operacionais estabelecidas no ERNIP e acelerando a implementação de um espaço aéreo transfronteiriço de rotas livres.

([6]) Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão, de 24 de janeiro de 2019, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que revoga o Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão (JO L 28 de 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Avaliação dos objetivos de capacidade

(20) Quando ao domínio essencial de desempenho da capacidade, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho relativamente ao atraso médio da gestão do fluxo de tráfego aéreo («ATFM») de rota por voo foi avaliada com base no critério estipulado no anexo IV, ponto 1.3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Por conseguinte, os objetivos de capacidade de rota propostos por Itália foram comparados com os valores de referência pertinentes estabelecidos no plano de operações da rede elaborado nos termos do artigo 9.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão e disponíveis no momento da adoção dos objetivos de desempenho a nível da União para o PR4, ou seja, em 2 de julho de 2024.

(21) Os objetivos de capacidade de rota propostos pela Itália para o PR4, expressos em minutos de atraso ATFM por voo, bem como os valores de referência correspondentes estabelecidos no plano de operações da rede, são os seguintes:

Itália	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota	**0,28**	**0,20**	**0,13**	**0,13**	**0,13**
Valores de referência	0,28	0,20	0,13	0,13	0,13

(22) A Comissão observa que os objetivos de capacidade de rota propostos pela Itália coincidem com os valores de referência nacionais correspondentes para cada ano civil do PR4.

(23) A Comissão observa que a Itália apresentou medidas no projeto de plano de desempenho com vista à consecução dos objetivos locais de capacidade de rota, que incluem medidas organizacionais para assegurar uma organização mais eficiente da prestação de serviços, disposições mais flexíveis em termos de turnos de trabalho, a implementação de procedimentos transfronteiriços melhorados e a implantação de um novo sistema de gestão de tráfego aéreo para os centros de controlo de área de Roma e de Milão.

(24) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 21, 22 e 23, os objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade incluídos no projeto de plano de desempenho devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Revisão dos objetivos de capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal

(25) Nos termos do anexo IV, ponto 2.1, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho com a análise dos objetivos de desempenho da capacidade para os serviços de navegação aérea de terminal estabelecidos em relação aos aeroportos a que se refere o artigo 1.º, n.º 3 e 4, do Regulamento de Execução. Verificou-se que esses objetivos suscitam preocupações.

(26) Em primeiro lugar, os objetivos propostos para o PR4 no que respeita ao atraso ATFM à chegada médio, fixados em 0,35 minutos por voo durante todo este período, são significativamente mais elevados do que o desempenho efetivo observado durante o terceiro período de referência («PR3»), variando entre 0,03 e 0,28 minutos por voo.

(27) Em segundo lugar, ao analisar individualmente os objetivos de capacidade de terminal a nível dos aeroportos, observa-se que é esperado que o desempenho de capacidade dos serviços de navegação aérea de terminal nos aeroportos Fiumicino de Roma, Malpensa de Milão e Linate de Milão seja significativamente pior do que o desempenho de aeroportos semelhantes identificados pelo PRB.

(28) Por conseguinte, a Comissão considera que, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final em conformidade com o artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Itália deve justificar melhor os objetivos de capacidade de terminal para o PR4 à luz das observações dos considerandos 26 a 27, ou rever em baixa esses objetivos.

Avaliação dos objetivos da relação custo-eficiência

(29) No que respeita ao domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, a coerência dos objetivos incluídos no projeto de plano de desempenho no que se refere ao custo unitário determinado («DUC») para os serviços de navegação aérea de rota foi avaliada com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esses critérios consistem na tendência do DUC durante o PR4, na tendência do DUC de longo prazo durante o PR3 e o PR4 (2020-2029) e no valor de referência para o DUC ao nível da zona de tarifação, comparativamente com o valor médio das zonas de tarifação onde os prestadores de serviços de navegação aérea têm um ambiente operacional e económico semelhante.

(30) Os objetivos da relação custo-eficiência de rota propostos pela Itália para o PR4 e os respetivos valores de referência são os seguintes:

Zona de tarifação de rota da Itália	**Valor de referência de 2019**	**Valor de referência de 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos e valores de referência no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, expressos como custo unitário determinado (em termos reais a preços de 2022)	**68,94 EUR**	**56,66 EUR**	**56,51 EUR**	**55,67 EUR**	**55,30 EUR**	**54,45 EUR**	**53,37 EUR**

(31) Quanto ao critério de avaliação estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC de Itália ao nível da zona de tarifação de – 1,2 % durante o PR4 está em consonância com a tendência da União de – 1,2 % durante o mesmo período.

(32) Quanto ao critério de avaliação estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC de longo prazo de Itália durante o PR3 e o RP4 ao nível da zona de tarifação de – 2,8 % supera a tendência da União de longo prazo de – 1,0 % para o mesmo período.

(33) Quanto ao critério de avaliação estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência da Itália para o DUC de 56,66 EUR expresso em termos reais a preços de 2022 («EUR2022») é 11,1 % inferior ao valor de referência médio de 63,75 EUR em EUR2022 do grupo de comparação relevante, estabelecido no artigo 7.º da Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

(34) Com base nas conclusões apresentadas nos considerandos 30 a 33, os objetivos no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência incluídos no projeto de plano de desempenho devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4.

Revisão dos objetivos da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal

(35) Nos termos do anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão complementou a sua avaliação do projeto de plano de desempenho com a análise dos objetivos de desempenho da relação custo-eficiência para os serviços de navegação aérea de terminal estabelecidos em relação aos aeroportos a que se refere o artigo 1.º, n.º 3 e 4, do Regulamento de Execução. Verificou-se que esses objetivos não suscitam preocupações.

CONCLUSÕES

(36) Atendendo ao disposto acima, os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho de Itália devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho apresentado pela Itália para o quarto período de referência («PR4»), enumerados no anexo da presente decisão, são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR4 estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2024/1688.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República Italiana.

Feito em Bruxelas, em 19 de maio de 2025.

Pela Comissão
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão

ANEXO

Objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho de Itália considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o quarto período de referência.

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA

Itália	**Objetivos em matéria de eficácia da gestão da segurança**, expressos como nível de execução, do nível A ao nível D da Agência Europeia para a Segurança da Aviação («AESA»)					
Prestadores de serviços de navegação aérea	**Objetivo de gestão da segurança**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ENAV	Política e objetivos de segurança	C	C	C	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	C	C	C	D	D
	Garantia de segurança	C	C	C	C	C
	Promoção da segurança	C	C	C	C	C
	Cultura de segurança	C	C	C	C	C
ITAF	Política e objetivos de segurança	B	B	B	B	C
	Gestão dos riscos para a segurança	B	B	B	B	D
	Garantia de segurança	B	B	B	B	C
	Promoção da segurança	B	B	B	B	C
	Cultura de segurança	B	B	B	B	C

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE

Itália	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expresso como a eficiência média de voo horizontal de rota da trajetória real	**2,75 %**	**2,70 %**	**2,67 %**	**2,64 %**	**2,61 %**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Itália	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo de rota	**0,28**	**0,20**	**0,13**	**0,13**	**0,13**

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Zona de tarifação de rota da Itália	Valor de referência de 2019	Valor de referência de 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objetivos e valores de referência no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência, expressos como custo unitário determinado (em termos reais a preços de 2022)	**EUR 68,94**	**EUR 56,66**	**EUR 56,51**	**EUR 55,67**	**EUR 55,30**	**EUR 54,45**	**EUR 53,37**