# DECIZIA (UE) 2025/1058 A COMISIEI

## din 19 mai 2025

## privind coerența obiectivelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Italia în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință a sistemului de performanță și de tarifare din cadrul Cerului unic european

*[notificată cu numărul C(2025) 2928]*

**(Numai textul în limba italiană este autentic)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru) ([1]), în special articolul 11 alineatul (3) litera (c),

având în vedere Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european ([2]), în special articolul 58 alineatul (3),

având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 ([3]), în special articolul 14 alineatul (2),

întrucât:

## CONSIDERAȚII GENERALE

(1) În conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) 549/2004, statele membre au obligația de a elabora planuri, fie la nivel național, fie la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian („FAB”), incluzând obiective de performanță pentru fiecare perioadă de referință a sistemului de performanță și de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană și funcțiile de rețea. Planurile respective trebuie să includă obiective de performanță la nivel local care să fie coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru perioada de referință în cauză.

(2) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință („PR4”, 2025-2029) au fost stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688 a Comisiei ([4]).

(3) Toate statele membre au elaborat și adoptat proiecte de planuri de performanță pentru PR4, care au fost prezentate Comisiei spre evaluare până la 1 octombrie 2024. După ce a verificat dacă aceste proiecte de planuri de performanță sunt complete, Comisia a solicitat statelor membre să prezinte proiecte de planuri de performanță actualizate până la 15 noiembrie 2024.

(4) Evaluarea Comisiei, prezentată în decizia de față, se bazează pe proiectul de plan de performanță actualizat pentru PR4 prezentat de Italia (denumit în continuare „proiectul de plan de performanță”).

(5) Organismul de evaluare a performanței, care asistă Comisia în implementarea sistemului de performanță, a prezentat Comisiei un raport conținând avizul său privind evaluarea proiectelor de planuri de performanță.

([1]) JO L 96, 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, 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688 a Comisiei din 12 iunie 2024 de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii privind rețeaua de management al traficului aerian pentru a patra perioadă de referință, care începe la 1 ianuarie 2025 și se încheie la 31 decembrie 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a evaluat coerența obiectivelor de performanță locale incluse în proiectul de plan de performanță pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv și ținând seama de circumstanțele locale, după caz.

(7) Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță cu o revizuire a elementelor prevăzute la punctul 2 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv. În ceea ce privește punctul 2.1 litera (d) subpunctul (vii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că nu a efectuat, în cadrul examinării respective, o analiză detaliată a metodologiei utilizate de Italia pentru alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală în PR4. Prin urmare, Comisia nu a tras nicio concluzie, în această etapă, cu privire la conformitatea respectivei metodologii de alocare a costurilor cu articolul 15 alineatul (2) literele (e) și (f) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([5]) și cu articolul 22 alineatul (5) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

## EVALUAREA COMISIEI

### Evaluarea obiectivelor de siguranță

(8) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al siguranței, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță a fost evaluată în conformitate cu punctul 1.1 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(9) Obiectivele de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței propuse de Italia în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței, defalcate pe obiective de management al siguranței și exprimate ca nivel de implementare, sunt următoarele:

| **Italia** | **Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A la nivelul D al AESA** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Furnizorul de servicii de navigație aeriană** | **Obiectivul de management al siguranței** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| ENAV | Politica și obiectivele în materie de siguranță | C | C | C | C | **C** |
| | Managementul riscurilor la adresa siguranței | C | C | C | D | **D** |
| | Asigurarea siguranței | C | C | C | C | **C** |
| | Promovarea siguranței | C | C | C | C | **C** |
| | Cultura siguranței | C | C | C | C | **C** |

(10) Comisia constată că obiectivele de performanță în materie de siguranță propuse de Italia pentru furnizorul de servicii de navigație aeriană „ENAV” sunt egale cu obiectivele de siguranță la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic din RP4, cu excepția obiectivului de „management al riscurilor la adresa siguranței” pentru care nivelul obiectivului la nivelul Uniunii este planificat să fie atins începând din 2028.

(11) Comisia ia act de faptul că proiectul de plan de performanță stabilește măsuri pentru ENAV în vederea realizării obiectivelor de siguranță locale, cum ar fi elaborarea unui nou plan de siguranță menit să sporească reziliența în materie de siguranță și să îmbunătățească sistemul de management al siguranței.

(12) În plus, obiectivele de performanță în materie de siguranță incluse în proiectul de plan de performanță pentru furnizorul de servicii de navigație aeriană terminală „ITAF” sunt și ele aliniate obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru anul 2029. Se remarcă faptul că Italia a instituit măsuri pentru atingerea acestor obiective de performanță în materie de siguranță.

([5]) Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(13) Pe baza constatărilor expuse la considerentele 9-12 și având în vedere că obiectivele de performanță în domeniul siguranței la nivelul Uniunii, stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688, trebuie atinse până în ultimul an al PR4, și anume 2029, este oportun ca obiectivele locale de performanță în materie de siguranță incluse în proiectul de plan de performanță să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

**Evaluarea obiectivelor de mediu**

(14) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță referitoare la eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale a fost evaluată pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.2 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, obiectivele de mediu propuse de Italia au fost comparate cu valorile de referință relevante pentru eficiența zborului orizontal pe rută, stabilite în Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute („ERNIP") elaborat în conformitate cu anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei ([6]) și disponibile la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4, și anume la 2 iulie 2024.

(15) Obiectivele de performanță de mediu propuse de Italia pentru PR4 și valorile de referință naționale corespunzătoare din ERNIP, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, sunt următoarele:

| Italia | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Obiective în domeniul-cheie de performanță al mediului**, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale | **2,75 %** | **2,70 %** | **2,67 %** | **2,64 %** | **2,61 %** |
| Valori de referință | 2,75 % | 2,70 % | 2,67 % | 2,64 % | 2,61 % |

(16) Comisia constată că obiectivele de mediu propuse de Italia sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din PR4.

(17) Pe baza constatărilor expuse la considerentele 15 și 16, este oportun ca obiectivele în domeniul-cheie de performanță al mediului incluse în proiectul de plan de performanță să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

(18) Cu toate acestea, ținând cont de constatările organismului de evaluare a performanței, Comisia se îndoiește că măsurile prezentate de Italia în proiectul de plan de performanță în vederea atingerii obiectivelor de performanță de mediu sunt adecvate pentru a permite atingerea efectivă a respectivelor obiective. În particular, se remarcă faptul că, în proiectul de plan de performanță, Italia nu s-a angajat în mod expres să implementeze măsurile operaționale prevăzute în ERNIP.

(19) Prin urmare, Comisia consideră că, în legătură cu adoptarea planului său final de performanță în conformitate cu articolul 16 litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Italia trebuie să consolideze măsurile vizând atingerea obiectivelor sale de mediu pentru PR4 prezentate în proiectul de plan de performanță, inclusiv prin angajamentul de a respecta toate măsurile operaționale prevăzute în ERNIP și prin accelerarea implementării spațiului aerian transfrontalier cu rute libere.

([6]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei (JO L 28, 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

**Evaluarea obiectivelor de capacitate**

(20) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță referitoare la întârzierea medie în managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM) pe rută per zbor a fost evaluată pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.3 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, obiectivele de capacitate propuse de Italia pentru serviciile de rută au fost comparate cu valorile de referință relevante stabilite în Planul de administrare a rețelei elaborat în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 și disponibile la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4, și anume la 2 iulie 2024.

(21) Obiectivele de capacitate pentru serviciile de rută propuse de Italia pentru PR4, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor, și valorile de referință corespunzătoare din Planul de administrare a rețelei sunt următoarele:

| Italia | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității**, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor | **0,28** | **0,20** | **0,13** | **0,13** | **0,13** |
| Valori de referință | 0,28 | 0,20 | 0,13 | 0,13 | 0,13 |

(22) Comisia observă că obiectivele de capacitate pentru serviciile de rută propuse de Italia sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din PR4.

(23) Comisia observă că Italia a prezentat, în proiectul de plan de performanță, măsuri pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale pentru serviciile de rută, care includ măsuri organizatorice pentru o organizare mai eficientă a furnizării de servicii, modalități mai flexibile de planificare a programului de lucru, punerea în aplicare a unor proceduri transfrontaliere consolidate și implementarea unui nou sistem de management al traficului aerian pentru centrele regionale de control din Roma și Milano.

(24) Pe baza constatărilor expuse la considerentele 21, 22 și 23, este oportun ca obiectivele în domeniul-cheie de performanță al capacității incluse în proiectul de plan de performanță să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

**Examinarea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală**

(25) În conformitate cu punctul 2.1 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță prin examinarea obiectivelor de performanță în materie de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, stabilite în ceea ce privește aeroporturile menționate la articolul 1 alineatele (3) și (4) din respectivul regulament de punere în aplicare. S-a constatat că aceste obiective dau naștere la preocupări.

(26) În primul rând, obiectivele propuse pentru PR4 în ceea ce privește întârzierea ATFM medie la sosire, care sunt constante în cursul PR4 la 0,35 minute per zbor, sunt net superioare performanței reale observate în cea de a treia perioadă de referință (PR3), care variază între 0,03 și 0,28 minute per zbor.

(27) În al doilea rând, când se face defalcarea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală la nivel de aeroport, se observă că performanța în materie de capacitate a serviciilor de navigație aeriană terminală pe aeroporturile din Roma Fiumicino, Milano Malpensa și Milano Linate ar urma să fie net inferioară, conform obiectivelor fixate, performanței unor aeroporturi similare identificate de organismul de evaluare a performanței.

(28) Prin urmare, Comisia consideră că, în legătură cu adoptarea planului său final de performanță în conformitate cu articolul 16 litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, este necesar ca Italia să justifice în continuare obiectivele de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR4, ținând seama de observațiile prezentate la considerentele 26 și 27, sau să revizuiască în sens descrescător obiectivele respective.

**Evaluarea obiectivelor de rentabilitate**

(29) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al rentabilității, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță referitoare la costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută a fost evaluată pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1.4 literele (a), (b) și (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Aceste criterii sunt tendința costului unitar determinat pe parcursul PR4, tendința pe termen lung a costului unitar determinat pe parcursul PR3 și PR4 (2020-2029) și valoarea de referință pentru costul unitar determinat la nivelul zonei tarifare, comparată cu valoarea medie corespunzătoare zonelor tarifare în care furnizorii de servicii de navigație aeriană au un mediu operațional și economic similar.

(30) Obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Italia pentru PR4 și valorile de referință aferente sunt următoarele:

| Zona tarifară de rută a Italiei | Valoare de referință 2019 | Valoare de referință 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității**, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022) | **68,94 EUR** | **56,66 EUR** | **56,51 EUR** | **55,67 EUR** | **55,30 EUR** | **54,45 EUR** | **53,37 EUR** |

(31) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat la nivelul zonei tarifare din Italia, de – 1,2 % pe durata PR4, este aliniată tendinței de la nivelul Uniunii, de – 1,2 %, pentru aceeași perioadă.

(32) În ceea ce privește criteriul de evaluare stipulat la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința pe termen lung a costului unitar determinat pentru serviciile la nivelul zonei tarifare din Italia pe durata PR3 și PR4, de – 2,8 %, reprezintă o performanță mai bună decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de – 1,0 %.

(33) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că valoarea de referință a Italiei pentru costul unitar determinat, de 56,66 EUR în termeni reali la prețurile din 2022 („EUR2022"), este inferioară cu 11,1 % valorii de referință medii, de 63,75 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(34) Pe baza constatărilor expuse la considerentele 30-33, este oportun ca obiectivele în domeniul-cheie de performanță al rentabilității incluse în proiectul de plan de performanță să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

**Examinarea obiectivelor în materie de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală**

(35) În conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță prin examinarea obiectivelor de performanță în materie de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, stabilite în ceea ce privește aeroporturile menționate la articolul 1 alineatele (3) și (4) din respectivul regulament de punere în aplicare. S-a constatat că aceste obiective nu dau naștere la preocupări.

**CONCLUZII**

(36) În lumina celor de mai sus, este oportun ca obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță al Italiei să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

*Articolul 1*

Obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Italia pentru cea de a patra perioadă de referință („PR4”), enumerate în anexa la prezenta decizie, sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4 prevăzute în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

*Articolul 2*

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Adoptată la Bruxelles, 19 mai 2025.

*Pentru Comisie*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Membru al Comisiei*

*ANEXĂ*

**Obiective de performanță incluse în proiectul de plan de performanță al Italiei, care, conform constatărilor, sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință**

**DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL SIGURANȚEI**

| **Italia** | **Obiective privind eficacitatea managementului siguranței**, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A la nivelul D al Agenției Europene pentru Siguranța Aviației („AESA") | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Furnizorul de servicii de navigație aeriană** | **Obiectivul de management al siguranței** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
| ENAV | Politica și obiectivele de siguranță | C | C | C | C | C |
| | Managementul riscurilor la adresa siguranței | C | C | C | D | D |
| | Asigurarea siguranței | C | C | C | C | C |
| | Promovarea siguranței | C | C | C | C | C |
| | Cultura siguranței | C | C | C | C | C |
| ITAF | Politica și obiectivele de siguranță | B | B | B | B | C |
| | Managementul riscurilor la adresa siguranței | B | B | B | B | D |
| | Asigurarea siguranței | B | B | B | B | C |
| | Promovarea siguranței | B | B | B | B | C |
| | Cultura siguranței | B | B | B | B | C |

**DOMENIUL DE PERFORMANȚĂ-CHEIE AL MEDIULUI**

| **Italia** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Obiective în domeniul-cheie de performanță al mediului**, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale | **2,75 %** | **2,70 %** | **2,67 %** | **2,64 %** | **2,61 %** |

**DOMENIUL DE PERFORMANȚĂ-CHEIE AL CAPACITĂȚII**

| **Italia** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** |
|---|---|---|---|---|---|
| **Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității**, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor | **0,28** | **0,20** | **0,13** | **0,13** | **0,13** |

**DOMENIUL DE PERFORMANȚĂ-CHEIE AL RENTABILITĂȚII**

| Zona tarifară de rută a Italiei | Valoare de referință 2019 | Valoare de referință 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității**, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022) | **EUR 68,94** | **EUR 56,66** | **EUR 56,51** | **EUR 55,67** | **EUR 55,30** | **EUR 54,45** | **EUR 53,37** |