2025/1055

28.5.2025

DECISIONE (UE) 2025/1055 DELLA COMMISSIONE

del 19 maggio 2025

relativa alla coerenza degli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dalla Svezia 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) 2927]

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

Svezia	**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**
LFV	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**

(10) La Commissione ha constatato che gli obiettivi prestazionali concernenti la sicurezza proposti dalla Svezia per il fornitore di servizi di navigazione aerea "LFV" equivalgono agli obiettivi di sicurezza a livello dell'Unione per ogni anno civile dal 2025 al 2029.

(11) La Commissione osserva che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni sono state presentate le misure che LFV deve predisporre per il conseguimento degli obiettivi locali di sicurezza, che riguardano l'attuazione del suo sistema di gestione della sicurezza.

(12) Anche gli obiettivi di sicurezza proposti dalla Svezia per i fornitori di servizi di navigazione aerea presso i terminali nell'ambito del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, ossia "ACR", "SDATS" e "AFAB", sono in linea con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. La Commissione osserva inoltre che la Svezia ha presentato misure per il conseguimento dei suoi 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) Alla luce delle constatazioni di cui ai considerando da (9) a (12), 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 della Svezia 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 dalla Svezia 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:

Svezia	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	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**
Valori di riferimento	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

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

(17) La Commissione osserva che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni la Svezia ha presentato misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali locali, che comprendono l'attuazione di uno spazio aereo transfrontaliero potenziato con rotte libere, e modifiche pianificate dello spazio aereo per abbreviare le rotte percorse dagli utenti dello spazio aereo verso gli aeroporti di Stoccolma Arlanda e di Göteborg Landvetter ("progetto SWEA").

(18) Alla luce delle constatazioni di cui ai considerando (15), (16) e (17), 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.

Valutazione degli obiettivi di capacità

(19) 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 della Svezia 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.

[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).

(20) Gli obiettivi di capacità di rotta proposti dalla Svezia 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:

Svezia	2025	2026	2027	2028	2029
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM di rotta per volo	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valori di riferimento	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

(21) La Commissione osserva che gli obiettivi di capacità proposti dalla Svezia equivalgono ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per ogni anno civile dell'RP4.

(22) La Commissione osserva che nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni la Svezia ha presentato misure per il conseguimento degli obiettivi locali di capacità di rotta, che comprendono l'ottimizzazione del settore, miglioramenti della gestione dello spazio aereo, nonché della gestione del flusso di traffico aereo e della capacità, configurazioni settoriali dinamiche, l'attuazione del progetto SWEA e un moderato aumento del numero di controllori del traffico aereo operativi presso i centri di controllo d'area.

(23) Alla luce delle constatazioni di cui ai considerando (20), (21) e (22), 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

(24) 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.

(25) La Commissione osserva che gli obiettivi di capacità presso i terminali proposti per l'RP4 comportano un peggioramento significativo del ritardo ATFM medio all'arrivo per anno rispetto al terzo periodo di riferimento ("RP3"). In effetti, gli obiettivi proposti per l'RP4 sono fissati a 0,35 minuti per volo, mentre per l'anno 2024 è stata registrata una prestazione effettiva di 0,07 minuti di ritardo ATFM per volo.

(26) 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, la Svezia dovrebbe giustificare ulteriormente gli obiettivi di capacità presso i terminali per l'RP4 alla luce delle osservazioni di cui al considerando (25), o dovrebbe rivedere al ribasso tali obiettivi.

Valutazione degli obiettivi di efficienza economica

(27) 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.

(28) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dalla Svezia per l'RP4 e i relativi valori di riferimento sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta della Svezia	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)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR

(29) 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 della Svezia a livello di zona tariffaria, pari a - 3,4 % nell'RP4, è migliore rispetto al dato della tendenza a livello dell'Unione, pari a - 1,2 % nello stesso periodo.

(30) 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 della Svezia a livello di zona tariffaria nell'RP3 e nell'RP4, pari a +1,1 %, è peggiore rispetto al dato della tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a - 1,0 % nello stesso periodo.

(31) La Commissione osserva tuttavia che la Svezia ha perso, a seguito della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, una quota significativa dei sorvoli che storicamente era solita servire. Tale riduzione del traffico continua a incidere notevolmente sulle prestazioni in termini di efficienza economica del fornitore di servizi di navigazione aerea nell'RP4 e ha, in particolare, un effetto negativo sulla tendenza a lungo termine del DUC della Svezia.

(32) È pertanto necessario e opportuno stabilire, ai fini del criterio di valutazione di cui al considerando (30), se la Svezia sarebbe in linea con la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione in assenza delle circostanze di cui al considerando (31).

(33) A tal fine, la Commissione ha ricalcolato il dato della tendenza a lungo termine del DUC alla luce della perdita strutturale stimata di traffico per la Svezia a seguito della guerra in Ucraina, misurato in unità di servizio di rotta. Tale ricalcolo si traduce in un adeguamento del dato della tendenza a lungo termine del DUC per la Svezia pari a - 2,0 %, che è migliore rispetto al dato della tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione, pari a - 1,0 %. Si conclude pertanto che la Svezia soddisfa il criterio di valutazione di cui al considerando (30) dopo aver tenuto conto dell'effetto della significativa riduzione del traffico derivante dalla guerra in Ucraina.

(34) 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 72,17 EUR del DUC della Svezia, in termini reali ai prezzi del 2022 ("EUR2022"), è superiore del 17,9 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a 61,19 EUR in EUR2022, del gruppo a fini comparativi pertinente di cui all'articolo 7 della decisione di esecuzione (UE) 2024/1688.

(35) Come indicato al considerando (29), è evidente che il DUC della Svezia nell'RP4 è significativamente migliore rispetto al dato della corrispondente tendenza a livello dell'Unione. Inoltre, come indicato ai considerando da (30) a (33), se non si considera l'impatto negativo dei cambiamenti nei flussi di traffico causati dalla guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, la Svezia soddisfa la tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione. La Commissione ritiene pertanto che la deviazione dal valore di riferimento medio del DUC per il 2024 di cui al considerando (34) non osti a che gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica della Svezia siano coerenti con gli obiettivi prestazionali concernenti l'efficienza economica a livello dell'Unione.

(36) Alla luce delle constatazioni di cui ai considerando da (28) a (35), 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

(37) 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

(38) Alla luce di quanto precede, gli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della Svezia 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 dalla Svezia 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

Il Regno di Svezia è destinatario 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 della Svezia, ritenuti coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il quarto periodo di riferimento

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA SICUREZZA

Svezia	**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**
LFV, ACR, AFAB, SDATS	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

Svezia	**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	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Svezia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM di rotta per volo	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Zona tariffaria di rotta della Svezia	**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)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR