DECIZIA (UE) 2022/773 A COMISIEI

din 13 aprilie 2022

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 treia perioadă de referință

[notificată cu numărul C(2022) 2294]

(Numai textul în limba italiană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

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 (regulament-cadru) ([1]), în special articolul 11 alineatul (3) litera (c) primul paragraf,

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 ([2]), în special articolul 14 alineatul (2),

întrucât:

CONSIDERAȚII GENERALE

(1) În temeiul articolului 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, urmează să se instituie un sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea. Mai mult, în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, statele membre au obligația de a stabili, fie la nivel național fie la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian („FAB"), obiective de performanță obligatorii pentru fiecare perioadă de referință a sistemului de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea. Aceste obiective de performanță trebuie să fie coerente cu obiectivele la nivelul Uniunii adoptate de Comisie pentru perioada de referință vizată. Comisia este responsabilă de evaluarea coerenței obiectivelor de performanță propuse în proiectele de planuri de performanță întocmite de statele membre cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, utilizând criteriile de evaluare prevăzute în anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(2) Izbucnirea pandemiei de COVID-19 a afectat în mod semnificativ sectorul transportului aerian începând cu primul trimestru al anului calendaristic 2020 și a redus considerabil volumul traficului aerian în comparație cu nivelurile anterioare pandemiei, ca urmare a măsurilor luate de statele membre și de țările terțe pentru a limita pandemia.

(3) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru a treia perioadă de referință (PR3) au fost stabilite inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 a Comisiei ([3]). Întrucât respectivele obiective de performanță la nivelul Uniunii și proiectele de planuri de performanță din PR3 prezentate ulterior de statele membre au fost elaborate înainte de izbucnirea pandemiei de COVID-19, acestea nu au putut lua în considerare circumstanțele modificate semnificativ pentru transportul aerian ca urmare a pandemiei.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

([2]) 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 (JO L 56, 25.2.2019, p. 1).

([3]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 a Comisiei din 29 mai 2019 de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii aferente rețelei de management al traficului aerian pentru a treia perioadă de referință, care începe la 1 ianuarie 2020 și se încheie la 31 decembrie 2024 (JO L 144, 3.6.2019, p. 49).

(4) Ca răspuns la impactul pandemiei de COVID-19 asupra furnizării de servicii de navigație aeriană, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627 al Comisiei ([4]) prevede măsuri extraordinare pentru PR3, care derogă de la dispozițiile din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În temeiul articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627, Comisia a adoptat, la 2 iunie 2021, Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 ([5]) de stabilire a unor obiective revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3.

(5) Comisia ia act de faptul că previziunile de bază privind traficul din octombrie 2021 ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol („STATFOR") estimează că traficul aerian la nivelul Uniunii va atinge nivelurile anterioare pandemiei în cursul anului 2023 și va depăși aceste niveluri în 2024. Cu toate acestea, nivelul de incertitudine în ceea ce privește evoluția traficului rămâne deosebit de ridicat din cauza riscurilor legate de evoluția situației epidemiologice legate de COVID-19. Comisia observă, de asemenea, că reluarea traficului va fi inegală, conform estimărilor, de la un stat membru la altul.

(6) Toate statele membre au elaborat și adoptat proiecte de planuri de performanță care conțin obiective de performanță locale revizuite pentru PR3, care au fost prezentate Comisiei spre evaluare până la 1 octombrie 2021. 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 17 noiembrie 2021. Evaluarea făcută de Comisie și prezentată în prezenta decizie se bazează pe proiectul de plan de performanță actualizat prezentat de Italia.

(7) Organismul de evaluare a performanței, care asistă Comisia la punerea în aplicare a sistemului de performanță în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, a prezentat Comisiei un raport care conține avizul său privind evaluarea proiectelor de planuri de performanță pentru PR3.

(8) În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a evaluat coerența obiectivelor de performanță locale propuse de Italia pe baza criteriilor de evaluare prevăzute la punctul 1 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv și ținând seama de circumstanțele locale. În ceea ce privește fiecare domeniu-cheie de performanță și obiectivele de performanță aferente, Comisia a completat evaluarea cu revizuirea proiectelor de planuri de performanță în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2 din anexa IV la respectivul regulament de punere în aplicare.

EVALUAREA COMISIEI

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței

(9) Pentru domeniul-cheie de performanță al siguranței, Comisia a evaluat coerența obiectivelor prezentate de Italia în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței furnizorilor de servicii de navigație aeriană pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.1 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de siguranță în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(10) Proiectele de obiective 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:

([4]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627 al Comisiei din 3 noiembrie 2020 privind măsurile excepționale pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) a sistemului de performanță și de tarifare din cadrul Cerului unic european luate în contextul pandemiei de COVID-19 (JO L 366, 4.11.2020, p. 7).

([5]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 a Comisiei din 2 iunie 2021 de stabilire a obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii aferente rețelei de management al traficului aerian pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare (UE) 2019/903 (JO L 195, 3.6.2021, p. 3).

Italia	**Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A al AESA la nivelul D.**				
Furnizorul de servicii de navigație aeriană vizat	**Obiectiv de management al siguranței**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ENAV	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	C	C	C	**C**
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	C	C	D	**D**
	Asigurarea siguranței	C	C	C	**C**
	Promovarea siguranței	C	C	C	**C**
	Cultura siguranței	C	C	C	**C**

(11) În ceea ce privește proiectele de obiective de siguranță propuse de Italia pentru furnizorul de servicii de navigație aeriană (ENAV), Comisia a constatat că nivelul obiectivului de performanță la nivelul Uniunii este planificat să fie atins în 2023 în ceea ce privește obiectivul de „management al riscurilor la adresa siguranței”, în timp ce, pentru celelalte „obiective de management al siguranței”, obiectivele de performanță locale ating nivelul obiectivului de performanță la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic din perioada 2021-2024.

(12) Comisia ia act de faptul că proiectul de plan de performanță prezentat de Italia stabilește o serie de măsuri pentru ENAV în vederea realizării obiectivelor locale de siguranță, cum ar fi centralizarea datelor privind siguranța și dezvoltarea de noi metodologii pentru investigațiile privind siguranța, îmbunătățirea „culturii siguranței” și a „eficacității managementului siguranței” prin intermediul unor noi studii și planuri de acțiune, precum și îmbunătățirea „managementului riscurilor la adresa siguranței” prin procese de evaluare și monitorizare îmbunătățite.

(13) Pe baza constatărilor expuse în considerentele 11 și 12 și având în vedere că obiectivele de performanță în materie de siguranță la nivelul Uniunii stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 trebuie atinse până în ultimul an al PR3, și anume 2024, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Italiei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței.

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului

(14) Pentru domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor prezentate de Italia în ceea ce privește 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 propuse cuprinse în proiectul de plan de performanță al Italiei 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) disponibil la momentul adoptării obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3, și anume la 2 iunie 2021. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de mediu de la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(15) În ceea ce privește anul calendaristic 2020, obiectivul de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniul-cheie de performanță al mediului, care a fost stabilit inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903, nu a fost revizuit prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891, având în vedere că perioada de aplicare a obiectivului respectiv expirase și că punerea sa în aplicare devenise, prin urmare, definitivă, nelăsând nicio posibilitate de ajustări retroactive. În consecință, statelor membre nu li s-a solicitat să își revizuiască, în proiectele de planuri de performanță prezentate până la 1 octombrie 2021, obiectivele de performanță locale pentru anul calendaristic 2020 în domeniul-cheie de performanță al mediului. Prin urmare, coerența obiectivelor locale de performanță de mediu cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii ar trebui evaluată în raport cu anii calendaristici 2021, 2022, 2023 și 2024.

(16) Proiectele de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului propuse de Italia și valorile de referință naționale corespunzătoare pentru PR3 din ERNIP, exprimate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, sunt următoarele:

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de mediu pentru serviciile de rută ale Italiei, exprimate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**
Valori de referință pentru Italia	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

(17) Comisia observă că proiectele de obiective de mediu propuse de Italia sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din 2021 până în 2024.

(18) În ceea ce privește punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia ia act de faptul că Italia a prezentat în proiectul de plan de performanță măsuri pentru îndeplinirea obiectivelor de mediu locale, care includ un plan de tranziție pentru navigația bazată pe performanță, îmbunătățiri ale gestionării sosirilor pe cinci aeroporturi principale, reorganizarea mai multor zone de control, precum și aplicarea sporită a utilizării flexibile a spațiului aerian pentru a răspunde mai adecvat cererii.

(19) În plus, Comisia observă că Italia a implementat deja spațiul aerian cu rute libere peste nivelul de zbor 305 și încurajează Italia să își extindă aplicarea FRA pe parcursul PR3.

(20) Pe baza constatărilor de la considerentele 17 și 19, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Italiei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului.

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității

(21) Pentru domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor prezentate de Italia în ceea ce privește întârzierea în managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM) medie 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 propuse cuprinse în proiectul de plan de performanță al Italiei au fost comparate cu valorile de referință relevante stabilite în Planul de administrare a rețelei disponibil la momentul adoptării obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3, și anume la 2 iunie 2021. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de capacitate de la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(22) În ceea ce privește anul calendaristic 2020, obiectivul de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniul-cheie de performanță al capacității, care a fost stabilit inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903, nu a fost revizuit prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891, având în vedere că perioada de aplicare a obiectivului respectiv expirase și că punerea sa în aplicare devenise, prin urmare, definitivă, nelăsând nicio posibilitate de ajustări retroactive. În consecință, statelor membre nu li s-a solicitat să își revizuiască, în proiectele de planuri de performanță prezentate până la 1 octombrie 2021, obiectivele de performanță locale pentru anul calendaristic 2020 în domeniul-cheie de performanță al capacității. Prin urmare, coerența obiectivelor locale de performanță în materie de capacitate cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii ar trebui evaluată în raport cu anii calendaristici 2021, 2022, 2023 și 2024.

(23) Proiectele de obiective de capacitate pentru serviciile de rută propuse de Italia pentru PR3, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor, și valorile de referință corespunzătoare din Planul de administrare a rețelei sunt următoarele:

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de capacitate pentru serviciile de rută ale Italiei, în minute de întârziere ATFM per zbor	**0,07**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valori de referință pentru Italia	0,07	0,11	0,11	0,11

(24) Comisia observă că proiectele de obiective de capacitate propuse de Italia sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din 2021 până în 2024.

(25) În ceea ce privește punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că Italia a prezentat în proiectul de plan de performanță o serie de măsuri pentru îndeplinirea obiectivelor de capacitate locale pentru serviciile de rută. Aceste măsuri includ îmbunătățiri suplimentare în ceea ce privește aplicarea conceptului de configurare flexibilă, introducerea unui nou sistem de management al traficului aerian (ATM), o creștere a numărului de controlori de trafic aerian (ATCO) în ENI în majoritatea centrelor regionale de control, precum și o serie de măsuri de îmbunătățire a managementului spațiului aerian.

(26) Pe baza constatărilor de la considerentele 24 și 25, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Italiei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al capacității.

Revizuirea proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(27) În ceea ce privește aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 așa cum se arată la articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul respectiv, Comisia și-a completat evaluarea proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de rută cu o revizuire a proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, în conformitate cu punctul 2.1 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. S-a constatat că aceste proiecte de obiective ridică semne de întrebare în ceea ce privește Italia.

(28) În primul rând, Comisia a constatat că obiectivele propuse pentru PR3 pentru întârzierea ATFM medie la sosire cuprinsă între 0,41 și 0,30 minute per zbor pentru anii calendaristici 2021-2024 sunt peste performanțele privind întârzierea ATFM la sosire înregistrate către sfârșitul celei de a doua perioade de referință (PR2), variind între 0,12 și 0,29 minute per zbor pentru anii calendaristici 2018 și, respectiv, 2019.

(29) În al doilea rând, atunci când a comparat, la nivel de aeroport, proiectele de obiective naționale privind întârzierea ATFM medie la sosire cu performanța aeroporturilor similare în PR2, Comisia a constatat că aeroporturile Milano-Linate și Veneția ar urma să se confrunte cu întârzieri ATFM mai mari decât cele preconizate pentru aeroporturi similare.

(30) 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 justifice în continuare obiectivele de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR3, ținând seama de observațiile prezentate în considerentele 28 și 29, sau trebuie să revizuiască în sens descrescător obiectivele respective.

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității

(31) Pentru domeniul-cheie de performanță al rentabilității, coerența obiectivelor prezentate de Italia în ceea ce privește costul unitar determinat („DUC") 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 PR3, tendința costului unitar determinat pe termen lung pe parcursul PR2 și PR3 (2015-2024) 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.

(32) Evaluarea obiectivelor de rentabilitate pentru serviciile de rută a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale. Ea a fost completată de revizuirea factorilor-cheie și a parametrilor care stau la baza acestor obiective, astfel cum se specifică la punctul 2.1 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(33) Proiectele de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Italia pentru PR3 sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Italiei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-20-21	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**79,97 EUR**	**63,46 EUR**	**123,72 EUR**	**73,67 EUR**	**61,52 EUR**	**57,80 EUR**

(34) În ceea ce privește criteriul 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 pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Italia, de – 2,3 % pe durata PR3, reprezintă o performanță mai bună decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de + 1,0 %.

(35) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Italia pe durata PR2 și PR3, de – 3,5 % reprezintă o performanță mai bună decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de – 1,3 %.

(36) În ceea ce privește criteriul 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 63,46 EUR în termeni reali la prețurile din 2017 (EUR2017), este cu 7,2 % mai mare decât valoarea de referință medie, de 59,18 EUR în EUR2017, a grupului comparativ relevant. Potrivit observațiilor Comisiei, costul unitar determinat pentru serviciile de rută din Italia rămâne peste media grupului comparativ pe parcursul întregii PR3, cu o diferență de 3,6 % observată pentru 2024.

(37) Astfel cum s-a subliniat în considerentele 34 și 35, este clar că Italia prezintă o performanță mai bună cu o marjă semnificativă atât față de tendința DUC la nivelul Uniunii din RP3, cât și față de tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii. În plus, DUC al Italiei în 2024 este mai mic decât valorile de referință din 2014 și 2019, ceea ce arată că se obțin câștiguri efective de rentabilitate atât pe termen mediu, cât și pe termen lung. Indiferent de diferența dintre valoarea de referință a Italiei și media grupului comparativ observată în considerentul 36, Italia a demonstrat o evoluție a rentabilității care prezintă o performanță mai bună decât tendințele de la nivelul Uniunii, ceea ce oferă o bază suficientă pentru stabilirea coerenței cu obiectivele de performanță în materie de rentabilitate la nivelul Uniunii pentru PR3.

(38) Pe baza constatărilor de la considerentele 34-37, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Italiei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității.

Revizuirea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(39) În ceea ce privește aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 așa cum se arată la articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul respectiv, Comisia și-a completat evaluarea cu o revizuire a proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, în conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. S-a constatat că aceste proiecte de obiective ridică semne de întrebare în ceea ce privește Italia.

(40) Atunci când compară DUC pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu performanța aeroporturilor similare pentru PR3, Comisia observă că DUC pentru aeroporturile Roma Fiumicino și, respectiv, Milano Linate, este estimat a fi cu o marjă semnificativă peste valoarea medie a DUC a aeroporturilor relevante.

(41) 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 justifice în continuare obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR3, ținând seama de observațiile prezentate în considerentul 40, sau trebuie să revizuiască în sens descrescător obiectivele respective.

CONCLUZII

(42) Pe baza evaluării prezentate în considerentele 9-41, Comisia a constatat că obiectivele de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță prezentat de Italia sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

(43) Comisia observă că unele state membre și-au exprimat intenția de a include elementele de cost legate de detectarea dronelor din aeroporturi în bazele lor de cost pentru PR3. Pe baza elementelor cuprinse în proiectele de planuri de performanță, nu s-a putut stabili cu precizie în ce măsură statele membre au inclus astfel de costuri determinate în bazele lor de cost pentru PR3 și, în cazul în care aceste costuri au fost incluse, în ce măsură acestea sunt suportate în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană și, prin urmare, ar putea fi considerate eligibile în cadrul sistemului de performanță și de tarifare. Serviciile Comisiei au trimis o cerere de informații ad-hoc tuturor statelor membre pentru a colecta informații relevante și vor examina apoi costurile raportate de detectare a dronelor din aeroporturi în contextul verificării conformității ratei unitare. Prezenta decizie nu aduce atingere constatărilor și concluziilor Comisiei pe tema costurilor de detectare a dronelor.

(44) Ca răspuns la agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei, care a început la 24 februarie 2022, Uniunea a adoptat măsuri restrictive prin care interzice transportatorilor aerieni ruși, oricărei aeronave înmatriculate în Rusia și oricărei aeronave care nu este înmatriculată în Rusia și care este deținută sau închiriată sau controlată în alt mod de o persoană fizică sau juridică, entitate sau organism rus să aterizeze pe teritoriul Uniunii, să decoleze de pe acesta sau să îl survoleze. Aceste măsuri conduc la o reducere a traficului aerian în spațiul aerian de deasupra teritoriului Uniunii. Cu toate acestea, impactul la nivelul Uniunii nu ar trebui să fie comparabil cu reducerea traficului aerian care a rezultat în urma izbucnirii pandemiei de COVID-19 în martie 2020. Prin urmare, este oportun să se mențină măsurile și procesele existente pentru punerea în aplicare a sistemului de performanță și de tarifare în PR3,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Italia în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, enumerate în anexa la prezenta decizie, sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de-a treia perioadă de referință prevăzută în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Adoptată la Bruxelles, 13 aprilie 2022.

Pentru Comisie
Adina VĂLEAN
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Obiective de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Italia în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, care sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL SIGURANȚEI

Eficacitatea managementului siguranței

Italia	**Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A al AESA la nivelul D.**				
Furnizor de servicii de navigație aeriană vizați	**Obiectiv de management al siguranței**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ENAV	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	C	C	C	**C**
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	C	C	D	**D**
	Asigurarea siguranței	C	C	C	**C**
	Promovarea siguranței	C	C	C	**C**
	Cultura siguranței	C	C	C	**C**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL MEDIULUI

Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Proiecte de obiective de mediu pentru serviciile de rută ale Italiei, exprimate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**
Valori de referință pentru Italia	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL CAPACITĂȚII

Întârzierea ATFM medie pe rută în minute per zbor

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Proiecte de obiective de capacitate pentru serviciile de rută ale Italiei, în minute de întârziere ATFM per zbor	**0,07**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valori de referință pentru Italia	0,07	0,11	0,11	0,11

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută

Zona tarifară de rută a Italiei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-20-21	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**79,97 EUR**	**63,46 EUR**	**123,72 EUR**	**73,67 EUR**	**61,52 EUR**	**57,80 EUR**