



RAPORTUL CONDUCERII EXECUTIVE

REGIA AUTONOMĂ "ADMINISTRAȚIA ROMÂNĂ A SERVICIILOR DE TRAFIC
AERIAN" - ROMATSA



Trimestrul I 2026

1. REZUMAT EXECUTIV	4
2. CADRUL LEGAL ȘI MANDATUL CONDUCERII EXECUTIVE	5
2.1. Baza legală și obligațiile de raportare	5
2.2. Contractul de mandat și structura conducerii	6
3. EXECUȚIA MANDATULUI ȘI ÎNDEPLINIREA INDICATORILOR	6
3.1. Indicatori financiari și de performanță	6
3.2. Stadiul realizării vs. planificarea indicatorilor cheie de performanță ai membrilor neexecutivi ai Consiliului de Administrație	10
3.3. Stadiul realizării vs. planificarea indicatorilor cheie de performanță ai membrilor executivi ai Consiliului de Administrație (Director General) și ai Directorului Economic	10
3.4. Obiective majore și proiecte semnificative	14
3.5. Acțiuni prioritare desfășurate în trimestrul curent	18
4. SITUAȚIA CURENTĂ A AFACERILOR ȘI SCHIMBĂRI SEMNIFICATIVE	19
4.1. Evoluția traficului și cererii de servicii	19
4.2. Mediul concurențial și reglementări noi	29
5. CONCLUZII ȘI PERSPECTIVE	
5.1. Concluzii-cheie pentru trimestrul încheiat	32
5.2. Perspective și acțiuni prioritare	33

1. REZUMAT EXECUTIV

În trimestrul I 2026, R.A. ROMATSA și-a desfășurat activitatea într-un context operațional marcat de două dinamici cu efecte contrare: o creștere susținută a traficului pe segmentul terminal și o contracție semnificativă a traficului de rută, generată de un factor geopolitic extern cu potențial de impact structural pe termen mediu și lung. Traficul IFR de pe aeroporturile din România a crescut cu 7,7% față de aceeași perioadă a anului 2025, iar segmentul low-cost a înregistrat o creștere de 12,2%, reflectând dinamica pozitivă a cererii pe piața internă și regională. Traficul IFR de rută a consemnat creșteri în lunile ianuarie (+8%) și februarie (+7%) față de perioadele corespondente din 2025, urmate de o scădere cu 11% în luna martie, amplificată ulterior în luna aprilie 2026, ca urmare a reconfigurării fluxurilor de trafic intercontinental generate de declanșarea conflictului armat în Orientul Mijlociu.

Declanșarea la 28 februarie 2026 a ostilităților în Orientul Mijlociu, cu extindere rapidă asupra spațiului aerian din regiune, reprezintă factorul cu cel mai semnificativ impact asupra activității ROMATSA în perioada raportată și cu cel mai ridicat potențial de impact pe termen mediu și lung. Închiderea spațiului aerian iranian, alături de restricțiile aplicate în spațiile aeriene israelian, irakian și ale statelor din Golf, a determinat activarea Celulei Europene de Coordonare a Crizei în Aviație (EACCC) de către EUROCONTROL și Comisia Europeană și a condus la reconfigurarea structurală a unor fluxuri majore de trafic. Efectul cuantificat este o scădere a traficului heavy și jumbo cu 27% în luna martie 2026 față de martie 2025 și cu 8,5% la nivelul întregului trimestru I față de aceeași perioadă a anului anterior. La nivelul unităților de servicii de rută facturate, datele preliminate pentru martie și aprilie 2026 indică realizări cu aproximativ 18% sub estimatele PP RP4. Spre deosebire de efectele conflictului din Ucraina — care au generat devieri de rute cu impact pozitiv net asupra volumelor de trafic prin România — impactul conflictului din Orientul Mijlociu se manifestă prin eliminarea unor fluxuri care tranzitau în mod regulat spațiul aerian național, fără perspectiva unei recuperări automate la încetarea ostilităților, având în vedere și impactul la nivel economic global.

Din punct de vedere al performanței operaționale, trimestrul I 2026 a fost marcat de două realizări cu impact direct asupra capacității: operaționalizarea sistemului ATOP la Aeroportul Internațional Henri Coandă București (februarie 2026), care asigură o predictibilitate îmbunătățită a decolărilor și contribuie la reducerea întârzierilor și a consumului de combustibil, și intrarea în vigoare, la 19 februarie 2026, a noii sectorizări ACC București, cu efect imediat asupra optimizării gestionării traficului mixt civil-militar și a capacității operaționale declarate.

Pe linia angajamentelor instituționale europene, trimestrul I 2026 a fost marcat de participarea activă a ROMATSA la consultările Comisiei Europene și EASA privind evoluțiile cadrului SES2+. ROMATSA a transmis poziția instituțională față de propunerea de modulare de mediu a tarifelor ANS — cu rezerve argumentate privind beneficiile nedovedite, volatilitatea veniturilor și complexitatea administrării — aliniată poziției CANSO. La workshopul pentru revizuirea regulamentului privind funcțiile de rețea (NFIR), ROMATSA a susținut un cadru decizional armonizat, cu participare egală a ANSP-urilor și necesitatea ca măsurile inițiate de Network Manager nu pot fi obligatorii sau impuse unilateral, în special pentru ANSP-uri care gestionează spațiu aerian cu aranjamente civil-militare complexe; propunerea legislativă revizuită urmează să fie prezentată SSC în cursul anului 2026. În ceea ce privește pachetul legislativ privind mobilitatea militară, inițiat de Președinția Consiliului UE, ROMATSA s-a coordonat cu AACR pentru transmiterea punctelor de vedere către MTI, susținând derogările tranzitorii în cadrul SES2+ și necesitatea unor

mecanisme de finanțare pentru obligațiile suplimentare generate de implementarea acestui pachet asupra furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

În plan social, trimestrul I 2026 a fost marcat de finalizarea negocierilor și înregistrarea Contractului Colectiv de Muncă 2026/2027 la 27 martie 2026, asigurând cadrul de stabilitate a relațiilor de muncă pentru perioada curentă de referință.

În ansamblu, trimestrul I 2026 confirmă avansul ROMATSA pe trei axe strategice: (i) creșterea capacității operaționale prin noua sectorizare ACC București și operaționalizarea ATOP la LROP; (ii) continuarea implementării proiectelor majore de modernizare ATM și a proiectelor cofinanțate CEF; (iii) alinierea activă la cadrul de reglementare european SES2+. Totodată, conflictul din Orientul Mijlociu, declanșat la 28 februarie 2026, constituie un factor de risc extern cu potențial de impact structural pe termen mediu și lung asupra volumelor de trafic de rută și, implicit, asupra veniturilor din serviciile de navigație aeriană reglementate, a cărui evoluție impune monitorizare continuă și evaluare periodică a impactului financiar în raport cu Planului de Performanță (RP4).

2. CADRUL LEGAL ȘI MANDATUL CONDUCERII EXECUTIVE

2.1. Baza legală și obligațiile de raportare

Prezentul raport de activitate este întocmit în temeiul prevederilor *Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare (Legea 111/2016, Legea 158/17 Oct 2025)*, având în vedere în special prevederile art. 23, alin. (2) conform cărora conducerea executivă are obligația să prezinte, trimestrial, informații relevante privind:

- Execuția mandatului, incluzând modul de îndeplinire a obiectivelor și indicatorilor stabiliți;
- Schimbările semnificative în situația afacerilor și factorii externi care pot influența performanța sau perspectivele strategice ale întreprinderii publice.

În acest context, în conformitate cu art. I pct. 16 din *OUG nr. 22/2025*, care modifică art. 57 alin. (4) din *OUG nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare*, „Structurile de guvernare corporativă de la nivelul întreprinderii publice întocmesc un raport trimestrial, până la data de 20 a lunii următoare trimestrului precedent, privind realizarea indicatorilor-cheie de performanță incluși în contractul de mandat pe care îl transmit în termen de 3 zile de la întocmire autorității publice tutelare, AMEPIP, și îl publică pe pagina proprie de internet.”

Scopul acestei raportări periodice este de a asigura transparență, responsabilitate și o fundamentare solidă a deciziilor la nivelul autorităților tutelare și al celorlalte părți interesate, precum și de a permite o evaluare continuă a performanțelor și a riscurilor care pot afecta activitatea și perspectivele strategice ale regiei.

2.2. Contractul de mandat și structura conducerii

Conducerea executivă a R.A. ROMATSA este exercitată în baza contractelor de mandat încheiate în conformitate cu *O.U.G. nr. 109/2011* și cu actele normative subsecvente astfel:

- **Director General** – responsabil pentru coordonarea generală, definirea politicilor de dezvoltare și reprezentarea instituției în relațiile cu autoritatea tutelară și partenerii externi. *Numit pentru un mandat de 4 ani, începând cu 09.09.2024 până la 30.05.2028;*
- **Director Economic** – coordonează politica financiară, bugetară, precum și aspectele de conformitate cu reglementările economice în vigoare. *Numit pentru un mandat de 4 ani, începând cu 01.10.2024 până la 30.05.2028.*

Indicatorii de monitorizare și obiectivele de performanță sunt stabiliți în concordanță cu strategia globală a regiei, precum și cu cerințele formulate de autoritatea publică tutelară. Aceștia vizează domenii precum siguranța și calitatea serviciilor de trafic aerian, eficiența și rentabilitatea activității, conformitatea cu reglementările interne și internaționale, protecția mediului, managementul resurselor umane și implementarea principiilor de guvernanță corporativă.

Rezultatele sunt analizate și raportate trimestrial către Consiliul de Administrație și autoritatea tutelară, în vederea unei evaluări transparente a modului în care R.A. ROMATSA își îndeplinește misiunea și obiectivele strategice stabilite.

3. EXECUȚIA MANDATULUI ȘI ÎNDEPLINIREA INDICATORILOR

3.1. Indicatori financiari și de performanță

Realizare venituri, cheltuieli și alți indicatori la 31.03.2026

Veniturile și cheltuielile realizate în perioada ianuarie-martie 2026 pe baza balanței de verificare întocmite la 31.03.2026 au fost comparate cu cele realizate în aceeași perioadă a anului 2025, iar rezultatul este prezentat în tabelul de mai jos:

								mii lei
Nr.crt.	INDICATORI					2025 Realizat ian - mar	2026 Realizat ian - mar	% 2025/ 2026 Realizat ian - mar
0	1					3	4	5=4/3
I			VENITURI TOTALE			392.297,72	399.858,40	101,93
	1		Venituri din exploatare, din care:			391.488,71	399.362,40	102,01
		a)	servicii navigație aeriană de rută			327.153,55	325.931,05	99,63
		b)	servicii navigație aeriană de terminal reglementat			53.675,78	60.272,10	112,29
		c)	servicii navigație aeriană de terminal nereglementat			5.033,12	7.102,73	141,12
		d)	din alte surse			838,79	1.718,15	204,84
		e)	rambursarea contravalorii unor servicii de navigație aeriană			4.161,00	3.750,00	90,12
		f)	alte venituri din exploatare			626,47	588,37	93,92
	2		Venituri financiare			809,01	496,00	61,31
II			CHELTUIELI TOTALE			323.910,21	391.732,27	120,94
	1		Cheltuieli de exploatare, din care:			318.187,26	386.228,58	121,38
		a)	cheltuieli de personal			333.027,72	352.119,44	105,73
		b)	alte cheltuieli de operare			-26.270,10	19.578,71	-74,53
		c)	cheltuieli cu amortizarea imobilizărilor corporale și			11.429,64	14.530,43	127,13
	2		Cheltuieli financiare			5.722,95	5.503,69	96,17
III			REZULTATUL BRUT (profit/pierdere)			68.387,51	8.126,13	11,88
IV			IMPOZIT PE PROFIT / IMPOZIT MINIM PE CIFRA DE AFACERI			3.874,44	1.984,23	51,21
V			PROFITUL/PIERDEREA NETĂ A PERIOADEI DE RAPORTARE			64.513,07	6.141,90	9,52
VI			SURSE DE FINANȚARE A INVESTIȚIILOR			11.429,64	14.530,43	127,13
VII			CHELTUIELI PENTRU INVESTIȚII			4.536,52	1.633,43	36,01

După cum se poate observa în tabelul de mai sus, veniturile totale au fost realizate la 31.03.2026 în sumă de 399.858,40 mii lei, cu 1,93% mai mari decât cele realizate în aceeași perioadă a anului 2025.

Cheltuielile totale au fost realizate la 31.03.2025 în sumă de 391.732,27 mii lei, cu 20,94% mai mari decât cele realizate în aceeași perioadă a anului 2025.

Profitul brut obținut la în perioada ianuarie-martie 2026 este în sumă de 8.126,13 mii lei.

Din profitul brut a fost dedusă suma reprezentând impozit pe profit în limita impozitului minim pe cifra de afaceri calculat la 31.03.2026 în sumă de 1.984,23 mii lei și a rezultat **profitul net** în sumă de 6.141,90 mii lei

Cheltuielile pentru investiții realizate la 31.03.2026 sunt în sumă de 1.633,43 mii lei, cu 64% mai mici decât cele realizate în anul precedent.

Valorile realizate la 31.03.2026 în cazul indicatorilor prevăzuți în Date de fundamentare pentru Bugetul de venituri și cheltuieli au fost comparate cu cele realizate în aceeași perioadă a anului 2025, iar rezultatul este prezentat în tabelul de mai jos:

																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			</
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

Situația disponibilităților existente la data de 31.03.2026

La sfârșitul trimestrului I al anului 2026, disponibilitățile în lei și valută la nivelul RA ROMATSA se prezentau astfel:

- 191.888.119 echivalent lei
- sau
- 37.633.976 echivalent euro

Disponibilitățile la nivelul Administrației Centrale reprezintă 96,78% din disponibilitățile totale ale regiei și sunt distribuite la următoarele bănci, astfel:

✚ la B.C.R. total echivalent în lei 134.041.956, respectiv echivalent euro 26.288.922, provenind din:

- ✚ conturi curente: 211.136 USD, 25.929.186 euro;
- ✚ cont de carduri: 16.103 lei, 5.938 euro;
- ✚ cont garanții: 102.493 lei;
- ✚ depozit OVERNIGHT: 746.576 lei.

✚ la ING BANK total echivalent în lei 45.499.957, respectiv echivalent euro 8.923.660, provenind din:

- ✚ conturi curente: 343.200 euro;
- ✚ cont de card: 2.488 lei și 18.182 euro;
- ✚ depozit la termen: 17.500.000 lei; 5.000.000 euro;
- ✚ depozit OVERNIGHT: 660.855 lei;

✚ la C.E.C. total echivalent în lei 15.726, respectiv echivalent euro 3.084, provenind din:

- ✚ conturi curente: 15.425 lei și 59,06 euro;

✚ la Trezoreria Municipiului București total echivalent în lei 2.501.696 respectiv echivalent euro 490.644 provenind din conturi curente în lei;

✚ la Casierie total echivalent în lei 204.533, respectiv echivalent euro 40.114, provenind din:

✚ casa în lei: 8.872 lei;

✚ casa în devize: 14.142 euro; 27.788 USD;

Pe lângă disponibilitățile bănești în lei sau valută prezentate anterior, regia deține în portofoliu 4.300 titluri de stat seria ROG3L3GMYR în valoare totală de 22.370.750 euro (21.500.000 euro este valoarea lor nominală iar suma de 870.750 euro reprezintă dobânda aferentă + garanție credit) scadente în data de 24.08.2026. În prezent aceste titluri de stat constituie garanție mobilă și sunt grevate de sarcini în favoarea BCR și EXIMBANK pentru creditul de finanțare contractat de ROMATSA în anul 2020, regia având obligația ca la scadența lor să reconstituie garanția mobilă prin cumpărare de noi titluri de stat, până la rambursarea integrală a creditului (sfârșitul anului 2029).

Referitor la contractul de credit cu nr. 20201008052 încheiat de către regie cu Banca Comercială Română în data de 08.10.2020, menționăm următoarele:

- Valoare credit: 466.000.000 lei
- Suma rambursată în anul 2023: 66.570.000 lei
- Suma rambursată în anul 2024: 66.570.000 lei
- Suma rambursată în anul 2025: 66.570.000 lei
- Suma rambursată în anul 2026: 16.642.500 lei
- Sold rămas de rambursat la 31.03.2026: 249.647.500 lei.

Sold initial la 01.01.2026	203.179.820
Incasari exploatare trim I 2026	487.316.674
Incasari din activitatea de baza	475.439.296
* din care Incasari Ruta	420.127.377
* din care Incasari Terminal	55.311.919
Incasari din alte activitati	1.767.778
Incasari investitii financiare	256.250
Incasari din finantari externe/guv	7.353.350
Plati exploatare trim I 2026	498.608.375
Total plăți cheltuieli de personal	408.108.101
Plati furnizori	36.442.036
Contributie Eurocontrol	17.150.600
Plati investitii	14.467.141
Dobanda credit	4.880.039
Plata comisioane EXIMBANK/BCR	917.959
Rambursare credit	16.642.500
Sold final la 31.03.2026	191.888.119

3.2. Stadiul realizării vs. planificarea indicatorilor cheie de performanță ai membrilor neexecutivi ai Consiliului de Administrație

TIP INDICATORI	CATEGORIE INDICATOR	INDICATOR	UM	NIVEL MINIM 2026	Realizat trim I 2026	Grad de realizare
ICP FINANCIARI	FINANTARE	Rata lichidității curente		1,00	5,99	599%
		Levierul		0<=1	0,24	100%
	OPERAȚIUNI	Rata de rotație a activelor	%	30%	20,97%	69,9%
ICP OPERAȚIONALI	MEDIU	Consumul de energie	MWh	-1,30%	+0,2%	0%
	REFERITOR LA ANGAJAȚI	Instituirea unui sistem de siguranță a angajaților	DA/NU	DA	DA	100%
		Frecvența vătămarilor (accidentărilor) grave	nr.	0	0	100%
	REF LA CREAREA DE LOCURI DE MUNCA	Număr de angajați cu echivalent normă întreagă	nr.	monitoriz	1693.375	-
		Noi locuri de muncă adăugate în cursul anului	nr.	monitoriz	0	-
		Procent de angajați cu handicap	%	Cu resp legisl in vigoare	0,18% (3 angajati)	-
ICP RESPONSABILITĂȚI SPECIFICE ACTIVITĂȚII DE GUVERNANȚĂ CORPORATIVĂ	GUVERNANȚĂ CORPORATIVĂ	Rata membrilor independenți în consiliul de administrație	%	>50%	60%	120%
		Numărul de reuniuni ale consiliului de administrație	nr.	4	7	175%
		Rata de participare la reuniunile consiliului de administrație	%	100%	DA	100%
		Ponderea componentelor fixe în remunerarea directorilor executivi	%	66,67%	DA*	100%
		Ponderea componentelor variabile în remunerarea directorilor executivi	%	Mai mare de 0%	DA*	100%
		Valoarea totală a pachetului de remunerare	lei	Cu resp legisl in vigoare	DA	100%
		Rata membrilor de sex feminin în consiliul de administrație	%	33,33%	40%	120%

* S-a acordat numai componenta fixă în Trim. I (nu s-a acordat componenta variabilă)

Din analiza indicatorilor financiari și nefinanciari stabiliți pentru membrii Consiliului de Administrație ai R.A. ROMATSA, calculați *preliminat* pentru trimestrul I al anului 2026, se poate observa că regia înregistrează rezultate pozitive după cum urmează:

- Performanțe excelente atât la indicatorii financiari privind Rata lichidității curente, Levierul cât și la indicatorii nefinanciari privind Rata membrilor independenți ai consiliului de administrație, Rata membrilor de sex feminin în consiliul de administrație și numărul de reuniuni ale consiliului de administrație.

În ceea ce privește dinamica de personal, aceasta este aprobată în CD ROMATSA și este în strânsă corelare cu planificarea resurselor umane luată în calcul la elaborarea Planului de Performanță al României pentru cea de a patra perioadă de referință (RP4) 2025-2029, plan aprobat la nivelul UE, în data de 19 Mai 2025, prin adoptarea Deciziei (UE) 2025/1049 privind coerența obiectivelor de performanță incluse în proiectul de Plan de Performanță prezentat de România 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 tarificare din cadrul Cerului Unic European și implementat la nivel național prin IMTI 1290/05.08.2025.

3.3. Stadiul realizării vs. planificarea indicatorilor cheie de performanță ai membrilor executivi ai Consiliului de Administrație (Director General) și ai Directorului Economic

TIP INDICATORI	CATEGORIE INDICATOR	INDICATOR	UM	NIVEL MINIM 2026	Realizat trim I 2026	Grad de realizare
ICP FINANCIARI	POLITICA DE INVESTITII	Rata cheltuielilor de capital	%	1,86%	0,09%	5%
	FINANTARE	Lichiditate imediată		1,00	5,93	593%
		Datorie vs. EBITDA		0<=4	3,67	85%
	OPERAȚIUNI	Rata de rotație a stocurilor		31,37	33,84	108%
		Rata de rotație a creanțelor		1,37	0,37	27%
	RENTABILITATE	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	2,51%	1,81%	72%
ICP ORIENTAȚI CĂTRE SERVICII PUBLICE	RELATIA CU CLIEȚII	Scorul de satisfacție al clienților	%	95,00%	* Anual **Realizat 100% 2025	*Anual
ICP OPERAȚIONALI	MEDIU	Emisiile din domeniul de aplicare 1	Tone CO2e	-1,20%	*Anual **Realizat 100% 2025	*Anual

TIP INDICATORI	CATEGORIE INDICATOR	INDICATOR	UM	NIVEL MINIM 2026	Realizat trim I 2026	Grad de realizare
ICP OPERAȚIONALI		Emisiile din domeniul de aplicare 2	Tone CO2e	-0,80%	*Anual **Realizat 100% 2025	*Anual
	REFERITOR LA ANGAJAȚI	Numărul mediu de ore de formare per angajat	nr. ore	18 (4,5 ore/angajat/trim.)	30,33 (ore/angajat/trim. I)	674%
		Numărul de instruiți în materie de siguranță	nr.	2	1	100%
		Frecvența totală a vătămarilor (accidentărilor) înregistrate	nr.	0	0	100%
ICP RESPONSABILITĂȚI SPECIFICE ACTIVITĂȚII DE GUVERNANȚĂ CORPORATIVĂ	GUVERNANȚĂ CORPORATIVĂ	Stabilirea politicilor de gestionare a riscurilor	DA/NU	DA	100%	100%
	EGALITATEA DE GEN EGALITATEA DE GEN	Rata cadrelor superioare de conducere de sex feminin	%	30%	35,90%	100%
		Diferența de remunerare între angajații de sex feminin și cei de sex masculin	%	0	0	100%

NOTĂ:

*2026:

Indicatorul este anual, gradul de realizare al acestuia poate fi raportat după închiderea exercițiului financiar al anului 2026.

**2025:

Menționăm că la finalul anului 2025, gradul de realizare al acestor indicatori a fost următorul:

- Scorul de satisfacție al clienților: 100%

- Au fost 51 de chestionare colectate, nivelul de satisfacție fiind calculat conform AMEPIP:

$$\text{Scor de satisfacție clienți}(T_0) = \frac{\text{Total număr evaluări de 4 și 5}(T_0)}{\text{Total număr evaluări}(T_1)}$$

- 39 chestionare cu nota maximă 5 (76%)
- 12 chestionare cu nota 4 (24%)

- Emisiile din domeniul de aplicare 1 (S1):** pentru anul 2025 emisiile directe (S1) au fost de **859 tCO2**, cu **4,8%** mai puțin decât în anul 2024.
- Emisiile din domeniul de aplicare 2 (S2):** pentru anul 2025 emisiile indirecte generate provenite din achiziția energiei electrice pe locații au fost de **2097 tCO2**, cu **11,77%** mai puțin decât în anul 2024. **Acest lucru reiese din calculele din Raportul de verificare emisii Bureau**

Veritas (anexa Excel Elec_LB Scope 2 – Purchased Electricity – Location Based), raportandu-ne la energia electrica achizitionata din care cea de la Hidroelectrica are factor de emisie 0. Menționăm că este vorba de energia electrică achiziționată.

Din analiza indicatorilor financiari și nefinanciari stabiliți pentru Directorul General și Directorul Economic ai R.A. ROMATSA, **calculați la nivelul trimestrului I al anului 2026**, se pot observa rezultate pozitive după cum urmează:

Performanțe excelente atât la indicatorii financiari privind Lichiditatea imediată, rata de rotație a stocurilor cât și la indicatorii nefinanciari privind numărul mediu de ore de formare per angajat.

Indicatorului rata cheltuielilor de capital pentru trim. I din anul 2026 este de 0,09%, un nivel scăzut caracteristic primului trimestru din an, perioadă în care sunt întocmite planurile de aprovizionare și se stabilesc procedurile de achiziții.

Referitor la indicatorii nefinanciari, care nu se pot evalua trimestrial sau care nu sunt relevanți în momentul raportării, respectiv sfârșitul trimestrului I din anul 2026, menționăm că aceștia nu indică o performanță slabă, dar vor fi relevanți la calculul și raportarea anuală; de exemplu:

- Emisiile din domeniul de aplicare 1 sunt: emisiile directe rezultate din consumul de gaze naturale, din consumul de combustibil (benzină și motorină) și emisii rezultate în urma utilizării aparatelor de aer condiționat.
- Emisiile din domeniul de aplicare 2 sunt: emisiile indirecte rezultate din consumul de energie electrică și consumul de energie termică.

3.4. Obiective majore și proiecte semnificative

(proiecte cu valori totale ≥ 1 mil € și cu valori alocate în anul 2026)

DOMENIU	DENUMIRE PROIECT	TERMEN IMPLEMENTARE	STADIU și ACȚIUNI DESFĂȘURATE ÎN TRIMESTRUL RAPORTAT	RESPONSABIL
SISTEME ATM	<i>Servicii de mentenanță post-garanție și mentenanță corectivă în exploatare a sistemului ATM 2025-2028</i>	Aug 2028	✓ Acord Cadru nr. 305/25.09.2025 pentru servicii de mentenanță post garanție, mentenanță corectivă în exploatare și mentenanță adaptivă și evolutivă a sistemului ATM, cu o durată de 36 de luni, în scopul asigurării perioadei necesare dezvoltărilor, în vederea conformării cu prevederile regulamentelor europene și cadrul de reglementare internațional aplicabil – în derulare.	AC/DO SATM
	<i>Mentenanță evolutivă și adaptivă Sistem ATM2015+</i>		✓ Au avut loc întâlniri în cadrul echipei de proiect ROMATSA, și întâlniri comune cu echipa de proiect Indra pentru stabilirea și detalieri cerințelor pentru primul an de mentenanță evolutivă.	
	<i>Implementare AMAN in TMA Bucuresti</i>	Apr 2026	✓ In trim. I a fost încheiat procesul de revizuire a documentației. Echipa de verificare ROMATSA a transmis către AACR documentația în vederea acceptării modificării sistemului ATM ROMATSA prin integrarea modulului AMAN în sistemul ATM 2015+ FF-ICE. ✓ In trim. I a avut loc pregătirea CTA APP Bucuresti și ATSEP PNA DR Bucuresti, implicați în utilizarea/exploatarea sistemului ATM 2015+ FF-ICE AMAN.	AC/DO SATM
	<i>Operationalizare Advanced TWR la LROP (sistem ATOP)</i>	Feb 2026	✓ În luna feb. 2026, urmare a validării finale cu NMOC/NM Eurocontrol a fost operaționalizat sistemul ATOP, interfațat cu A-SMGCS (DIFLIS). Sistemul asigură o predictibilitate mai bună a decolărilor de pe LROP, reducerea suspendărilor și întârzierilor, economii de combustibil.	AC/DO SATM DSNA Buc.
	<i>Sistem computerizat pentru Air Space Management & Air Space Design</i>	Dec 2027	✓ În curs de finalizare caiet de sarcini și elaborare a documentelor pentru organizarea licitației, în vederea achiziției. ✓ Având în vedere activitățile prioritare pentru implementarea unei noi sectorizări în FIR/ CTA București, precum și constrângerile financiare generate de scăderea traficului aerian, activitățile de implementare a acestui	AC SMR

			<i>obiectiv au fost replanificate, cu păstrarea termenului de punere în funcțiune decembrie 2027.</i>	
MANAGEMENTUL FLUXURILOR ȘI CAPACITĂȚII TRAFICULUI AERIAN	<i>Aplicație automatizată de analiză și estimare a încărcării și complexității traficului aerian (ROMair TCM)</i>	Dec 2025 FINALIZAT/ DOTAT FEB 2026	<i>Contract nr. 181/31.07.2023</i> ✓ În luna Decembrie s-a transmis la AACR documentația aferentă obținerii aprobării schimbării sistemului funcțional ROMATSA prin punerea în serviciu a sistemului ROMairTCM, iar în data de 19.12.2025 ROMATSA a fost primită adresa de acceptare a schimbării, sistemul devenind astfel operațional.	DR BUC/AC SMR/SSSES
SISTEME DE COMUNICAȚII	<i>Sistem de înregistrare comunicații vocale operaționale ACC/APP București</i>	Dec 2026	✓ Contract nr. 126/30.04.2025 în derulare. ✓ ROMATSA a solicitat prelungirea termenului de monitorizare a sistemului cu 3 luni pentru testarea suplimentară a funcționalităților sistemului. ✓ Astfel a fost semnat Actul Adițional nr.2/13.02.2026 iar noua dată de finalizare a contractului este 15.05.2026.	DRB Secția PNA/CNS
SISTEME DE SUPRAVEGHERE	<i>Radar PSR/MSSR Mod S Constanța</i>	Dec 2027	Contract pentru servicii de proiectare/Faza SF cu SC LIRAZ UNIC SRL nr. 341/23.10.2025 finalizat. ✓ SF avizat în CTE ROMATSA în data de 04.03.2026, Scenariul 1 ✓ În derulare întocmire documentație necesară inițierii licitației deschise pentru achiziția radarului și a lucrărilor aferente.	DSNAR Constanța AC SCNS
SISTEME DE NAVIGAȚIE	<i>Instalare echipament ILS/DME CAT III OTP 08R</i>	Iun 2027	<i>Contract nr. 350/06.12.2024 pentru "Instalare echipamente ILS/DME Otopeni Cat III RWY 08R și ILS/DME Otopeni Cat III RWY 26L" în derulare</i> ✓ FAT reprogramat de către furnizor cel mai devreme în mai 2026. ✓ A fost semnat Actul Adițional nr. 1 la contract cu noile grafice de livrare și prestare a activităților, în urma notificării producătorului Thales privind dificultățile avute în procesul tehnologic de fabricație al echipamentelor FFM 414 din componența sistemelor ILS/DME. Astfel, toate activitățile prevăzute pentru anul 2025 s-au decalat pentru anul 2026 și 2027.	AC SCNS/DSNA Buc
	<i>Instalare echipament ILS/DME CAT III OTP 26L</i>	Iun 2027	<i>Contract nr. 114/29.05.2025 servicii de proiectare SF+PT pentru "Instalare ILS/DME 08R/26L Cat III" la A/p Otopeni, în derulare:</i>	AC SCNS/DSNA Buc

			✓ SF livrat, avizat AACR; ✓ Se așteaptă avizul AACR pentru soluția tehnică propusă de proiectant în PT și, ulterior, aprobarea acestuia în CTE ROMATSA. NOTĂ: Începerea lucrărilor amânată pentru 2026-2027 din motive operaționale, determinate de lucrările desfășurate de CNAB.	
	<i>Sistem monitorizare semnal GNSS</i>	Dec 2026	<i>Contract nr. 361/14.12.2023, pentru proiectare și livrare sistem de monitorizare a calității semnalului GNSS, în derulare</i> ✓ În derulare Faza 3: a fost efectuată testarea SAT la aeroporturile Tulcea, Constanța, Otopeni, Băneasa, Arad, Oradea, Satu Mare, Cluj. ✓ Se lucrează la instalarea și punerea în funcțiune a sistemelor de pe aeroporturile Suceava, Craiova, Baia Mare, Tg. Mureș, Timișoara.	AC SCP
	<i>Modernizare ILS/DME Arad RWY 27</i>	Dec 2028	Întocmire documentație pentru site survey producător, care va sta la baza realizării caietului de sarcini pentru modernizarea echipamentelor.	AC SCNS
INFRASTRUCTURĂ	<i>Modernizare Sala Operațională CDZ București</i>	Iun 2027	✓ Finalizare Concept Tehnic privind modernizarea sălii de dirijare a traficului aerian din FIB București, ACC București, etaj 2.	DO/ DT/DRB
PROIECTE (CO)FINANȚATE DIN FONDURI EUROPENE	<i>Upgrade Sistem ATM INDRA pt. integrare FF-ICE R1-eFPL (ATM 2015+S4D)</i>	Dec 2025 FINALIZAT/ DOTAT FEB 2026	✓ În data de 17.12.2025 a fost pus în operare sistemul ATM2015+ FF-ICE, astfel ROMATSA devine primul furnizor de servicii de navigație aeriană din lume care trece de la faza de testare la utilizarea în trafic real a conceptului FF-ICE. ✓ În data de 04/05.02.2026 a avut loc punerea în operare în sistemul operațional ATM 2015+ cu modulul FF-ICE integrat (ATM 2015+ FF-ICE) a versiunii software Patch 5 Post SAT care corectează anumite anomalii ale unor funcționalități care au fost semnalate în urma punerii în operare a sistemului ATM2015+FF-ICE. În urma acestei implementări sistemul funcționează normal.	AC SATM
	<i>AF 6.3.1 ROMATSA Connection to the ADS-C Common Service and its ground infrastructure deployment</i>	Dec 2027	✓ Acord GA 2024 CEF Transport Call pentru proiectele ROMATSA, conform Notei 15869/01.10.2025 , în derulare. ✓ Elaborare specificații tehnice (FTS). ✓ Întâlniri de lucru periodice în pregătirea procesului de achiziție și stabilirea cerințelor.	DTD/SSes

			✓ Consultare de piata privind ofertele pentru routerele ATN GGR.	
	<i>AF 6.1.2 / Upgrading ROMATSA ATC System to receive and process ADS-C/ EPP</i>	Dec 2027	✓ Acord GA 2024 CEF Transport Call pentru proiectele ROMATSA, conform Notei 15869/01.10.2025 , în derulare. ✓ Elaborare specificații funcționale și tehnice (FTS). ✓ Stabilire echipa de proiect AF 6.1.2. ✓ Colaborare ROMATSA - INDRA privind cerințele FTS, structura mesajelor ADS-C și elemente de arhitectura ale sistemului ATM21015+ afectate de implementarea ADS-C/EPP.	DTD/SSES
DIGITALIZARE CER UNIC EUROPEAN	<i>Remote TWR Arad pentru TWR Arad</i>	Dec 2027	✓ În derulare elaborare Caiet de Sarcini pentru achiziția, livrarea, proiectarea, construirea și punerea în funcțiune a sistemului RVT pentru Aeroportul Internațional Arad cu poziții de lucru la distanță în CDZ Arad.	AC SATM/ DSNAR Arad
	<i>ROMATSA SECURITY OPERATIONS CENTER (r-SOC)</i>	Dec 2027	✓ Proiectul r-SOC are ca element de bază implementarea unei platforme tehnice care să includă capacități de monitorizare, detecție, reacție și prevenire a amenințărilor cibernetice prin integrarea tehnologiilor și sistemelor de protecție și securitate cibernetică din cadrul infrastructurii tehnice utilizată pentru furnizarea serviciilor ATM/ATS. ✓ Transmitere către Cyberint a unei solicitari cu privire la includerea r-SOC în PNRR după luna iulie 2026.	AC/DT/SIT

3.5. Acțiuni prioritare desfășurate în trimestrul I

Începând cu data de 19 Feb 2026 a intrat în vigoare o nouă sectorizare a ACC București, care va optimiza încărcarea de trafic, element care va contribui la o mai bună gestionare a capacității operaționale. Asigurarea posibilității deschiderii unui număr adecvat de sectoare la nivelul ACC București, alegerea unor scheme de deschidere sectoare cât mai eficiente, precum și colaborarea cu NM și unitățile ATS ACC adiacente pentru eventuale măsuri de regularizare care ar putea deveni necesare în anumite situații.

În perioada 2–3 februarie 2026, ROMATSA a organizat la București un eveniment internațional dedicat rezilienței și modernizării managementului traficului aerian, care a facilitat schimburi de perspectivă între autorități europene, furnizori de servicii de navigație aeriană, industrie și alți actori relevanți. Discuțiile au vizat implementarea noului cadru al Cerului Unic European, evoluția operațiunilor bazate pe traiectorie și măsurile necesare pentru consolidarea capacității operaționale, iar evenimentul a oferit și o platformă pentru prezentarea proiectelor și soluțiilor implementate de ROMATSA. Conferința a reunit peste 100 de participanți, printre care s-au numărat Irinel Scioșteanu, Secretar de stat, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, General flotilă aeriană Ioan Mischie, Locțiitor pentru Operații și Instrucție al Șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, Maria de las Flores Díaz Pulido (Head of Single European Sky Unit, DG MOVE – Comisia Europeană), Iacopo Prisinotti (Director Network Management, EUROCONTROL), Koen Milis – Președintele Performance Review Board, Mariagrazia La Piscopia (Executive Director, SESAR Deployment Manager), Christophe Vivier, Head of Single European Sky Unit, European Defence Agency, directori și reprezentanți ai mai multor furnizori europeni de servicii de trafic aerian (ANSP-uri), companii aeriene și parteneri industriali.

Contribuția operațională la proiectele SESAR IR01 (R&D și validare)

Pe lângă activitățile de implementare, ROMATSA a continuat în trimestrul I 2026 implicarea activă în proiectele de cercetare și inovare desfășurate în cadrul programului SESAR IR01, contribuind la consolidarea și maturizarea soluțiilor SESAR aflate în dezvoltare.

În perioada de referință, activitatea operațională principală s-a concentrat în cadrul proiectului NETWORK TBO – Network Thread, unde ROMATSA a participat la pregătirea și desfășurarea exercițiilor de validare operațională planificate în cadrul proiectului. În perioada premergătoare exercițiului a fost pregătită platforma de testare din sala TDS din cadrul CDZ București și au fost realizate conexiunile tehnice cu sistemul de test BULATSA și sistemul de test NMVP al EUROCONTROL Bruxelles. Sesiunea finală de testare pentru validarea exercițiului OLDI over SWIM s-a desfășurat în perioada 25–26 februarie 2026, urmată de completarea formularelor de evaluare a satisfacției operatorilor implicați (Human Performance Questionnaire) în data de 27 februarie 2026. La activități au participat echipe tehnico-operaționale din cadrul ROMATSA, BULATSA, DHMI și EUROCONTROL.

Totodată, în cadrul celorlalte proiecte SESAR aflate în derulare (SPATIO, ATC-TBO și MITRANO), activitatea ROMATSA a vizat în principal procesarea și consolidarea rezultatelor obținute în exercițiile de validare desfășurate anterior, prin participarea la activități de analiză post-validare, elaborare și revizuire a documentației tehnice de proiect, contribuții la rapoarte de validare, documente de evaluare a performanței și materiale suport aferente procesului de maturizare a soluțiilor dezvoltate.

Prin aceste activități, ROMATSA își menține rolul activ în ecosistemul european de cercetare ATM și contribuie în mod constant la dezvoltarea și validarea viitoarelor concepte operaționale aferente Digital European Sky.

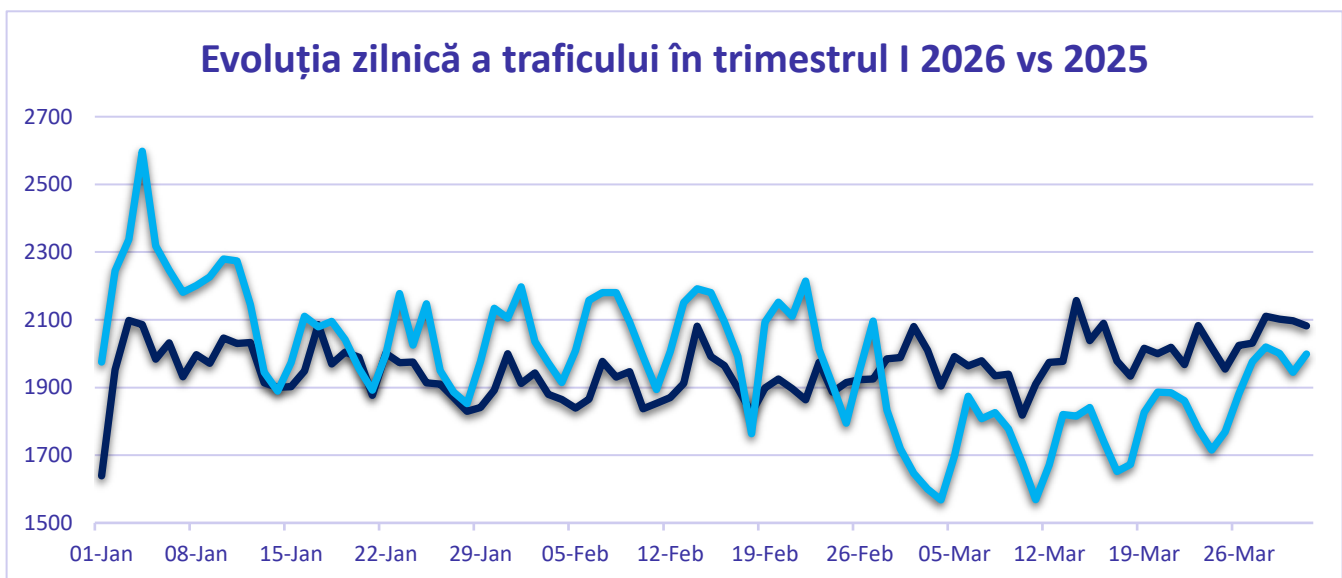
4. SITUAȚIA CURENTĂ A AFACERILOR ȘI SCHIMBĂRI SEMNIFICATIVE

4.1. Evoluția traficului și cererii de servicii

- Prezentare statistică a traficului aerian, comparativ cu perioadele anterioare
(Trafic rută+ aeroporturi, mișcări și unități de servicii)

Traficul IFR din România a crescut cu 1% în primul trimestru al anului 2026 față de 2025 (vezi figurile următoare).

Evoluția zilnică a traficului în trimestrul I 2026 vs 2025

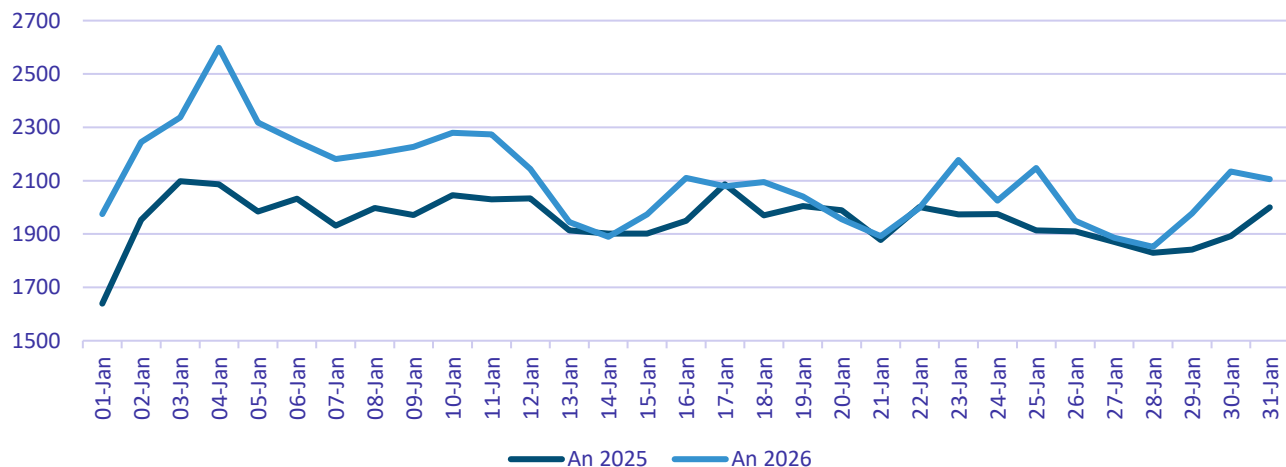


Traficul total lunar trimestrul I 2026 vs 2025



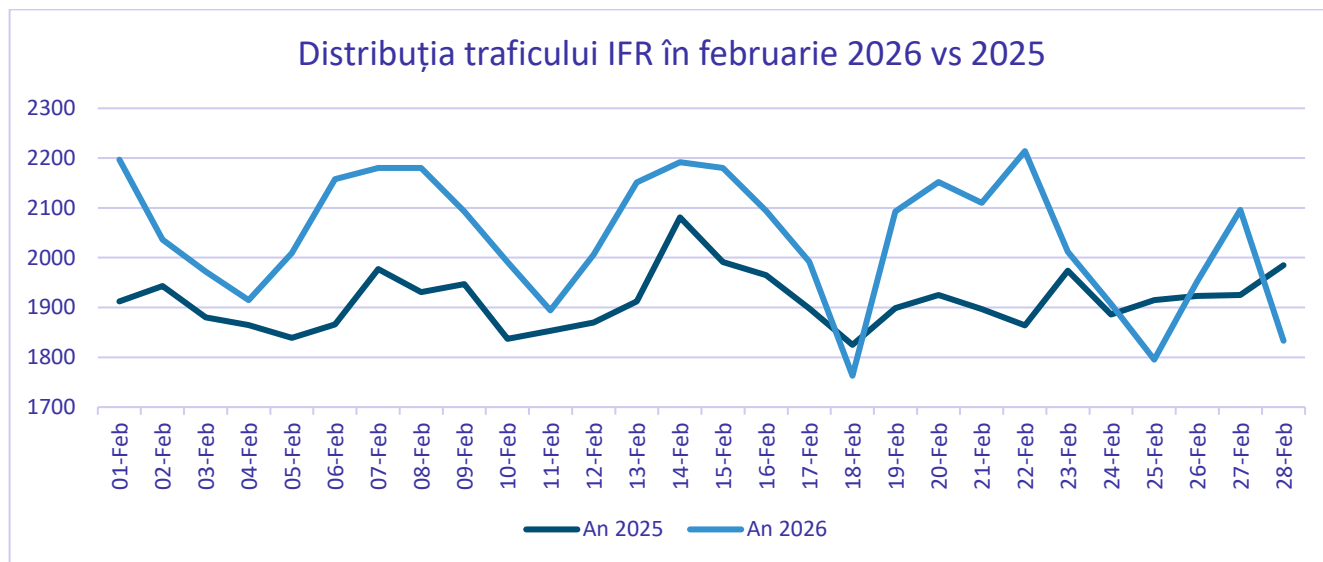
Evoluția traficului în ianuarie 2026 vs 2025

Distribuția traficului IFR în ianuarie 2026 vs 2025



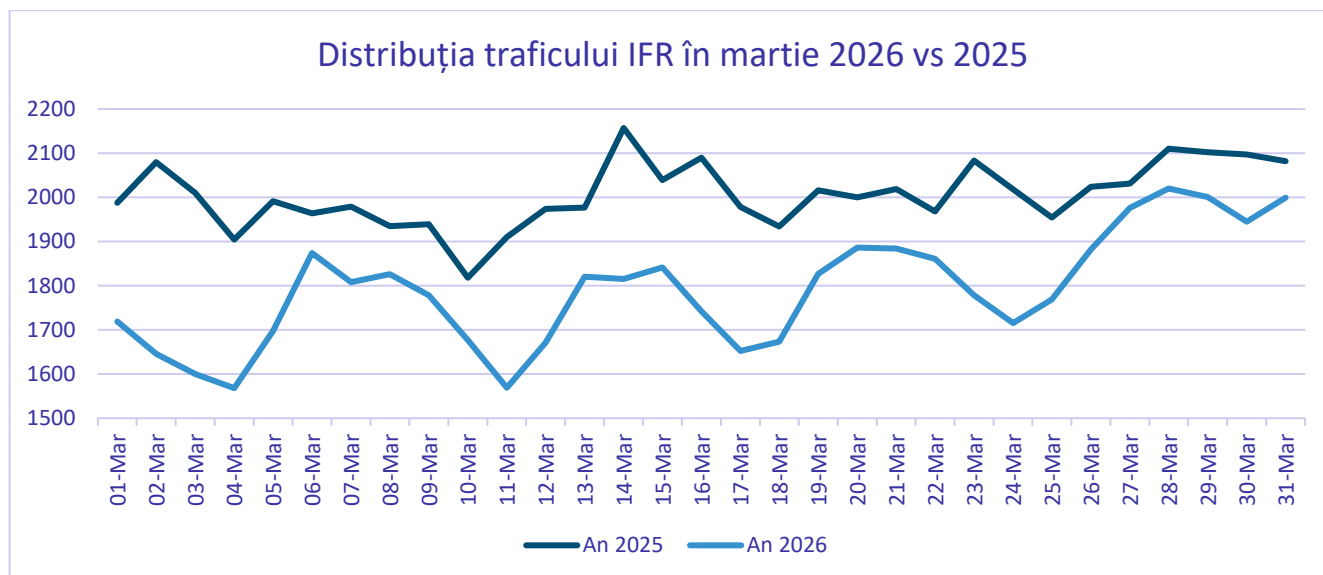
În luna ianuarie 2026, a fost înregistrată o creștere de trafic cu 8% față de ianuarie 2025. Cea mai aglomerată zi a lunii ianuarie 2026 a fost **4 ianuarie**, când au fost înregistrate un număr de 2598 de zboruri IFR, cu 24 % peste cea mai aglomerată zi a lunii ianuarie 2025, respectiv 3 ianuarie, cu un număr de 2098 de zboruri IFR.

Evoluția traficului în februarie 2026 vs 2025



În luna februarie 2026, a fost înregistrată o creștere de trafic cu 7% față de februarie 2025. Cea mai aglomerată zi a lunii februarie 2026 a fost **22 februarie**, când au fost înregistrate un număr de 2214 zboruri IFR, cu 6% peste cea mai aglomerată zi a lunii februarie 2025, respectiv 14 februarie, cu un număr de 2081 zboruri IFR.

Evoluția traficului în martie 2026 vs 2025



În luna martie 2026, a fost înregistrată o scădere de trafic cu 11% față de martie 2025. Cea mai aglomerată zi a lunii martie 2026 a fost **28 martie**, când au fost înregistrate un număr de **2020** de zboruri IFR, cu 6% sub cea mai aglomerată zi a lunii martie 2025, respectiv 14 martie, cu un număr de 2157 de zboruri IFR.

Evoluția traficului pe segmente în perioada 1 ianuarie-31 martie 2026 față de aceeași perioadă a anului 2025 (sosiri+plecări+zboruri interne+survoluri):

- **Segmentul low-cost: evoluție totală 2026 vs 2025: +12,2%**

Notă:

- ianuarie 2026: 15,4%
- februarie 2026: 14,1%
- martie 2026: +7,3%

- **Segmentul all cargo – evoluție totală 2026 vs 2025: -2,5%**

Notă:

- ianuarie 2026: 0%
- februarie 2026: -5,9%
- martie 2026: -2,1%

- **Business Aviation: evoluție totală 2026 vs 2025: -7,2%**

Notă:

- ianuarie 2026: +5%
- februarie 2026: -13,3%
- martie 2026: -12,7%

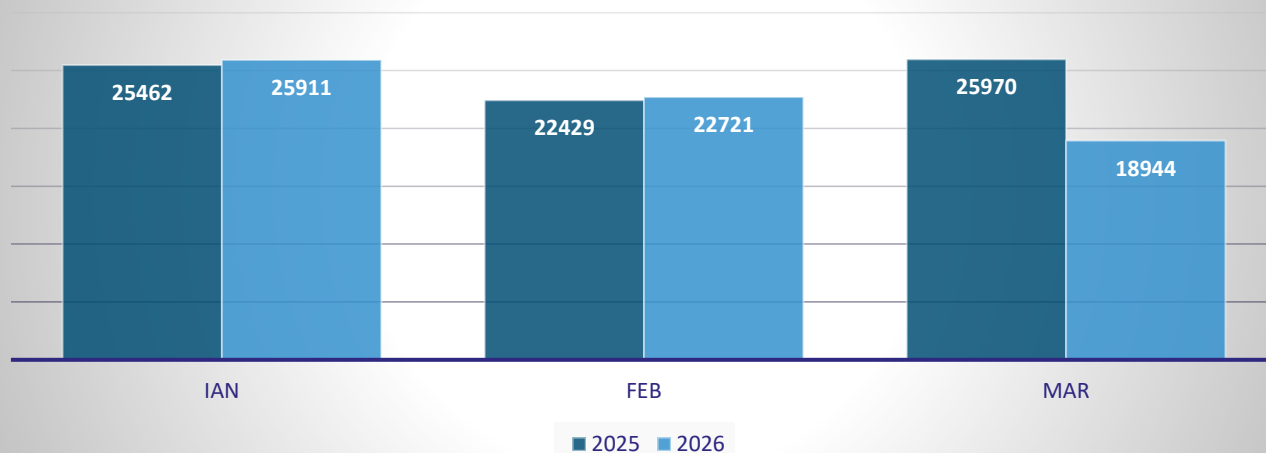
- **Charter : evoluție totală 2026 vs 2025: 3,3%**

Notă:

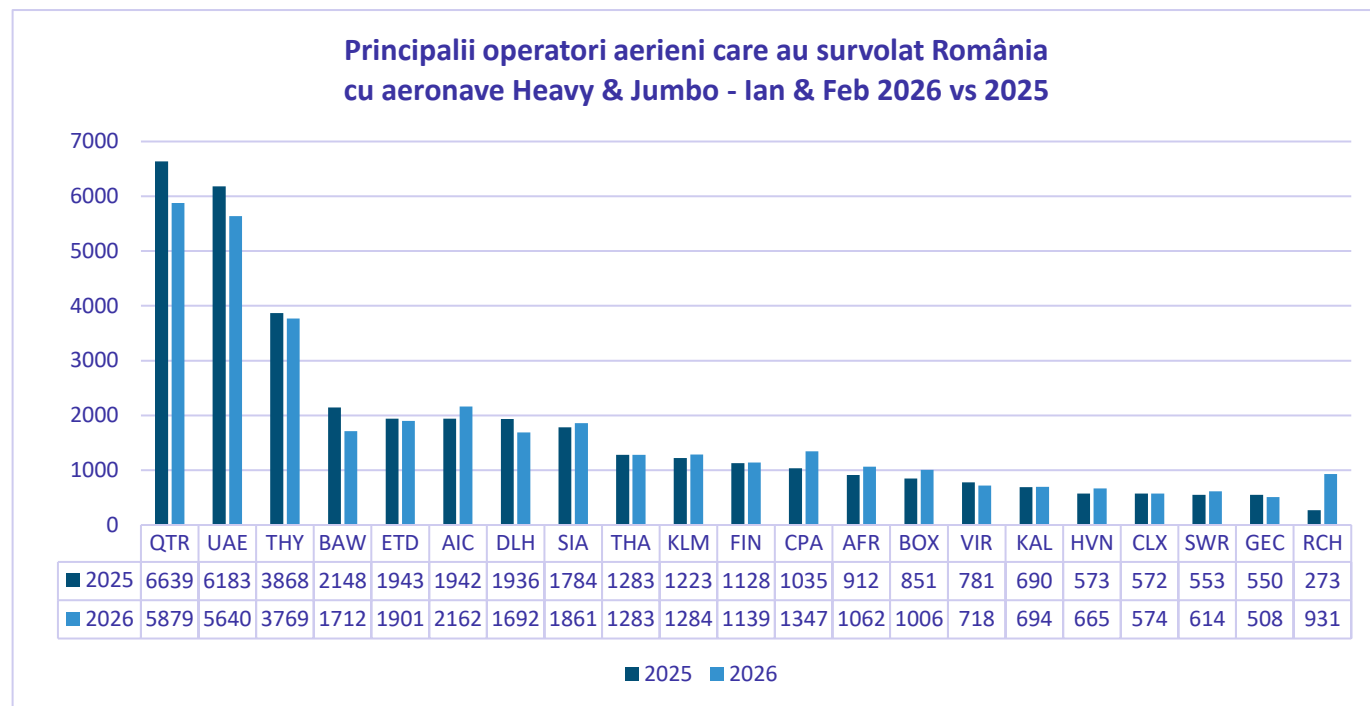
- ianuarie 2026: 14,8%
- februarie 2026: 1,7%
- martie 2026: -5,6%

În ceea ce privește evoluția traficului IFR cu aeronave Heavy & Jumbo, în contextul declanșării războiului din Orientul Mijlociu, acesta a scăzut în luna martie 2026 cu 27% față de martie 2025, în ansamblu scăderea fiind cu 8,5% în trimestrul I 2026 față de trimestrul I al anului 2025.

Evoluția traficului IFR cu aeronave Heavy & Jumbo

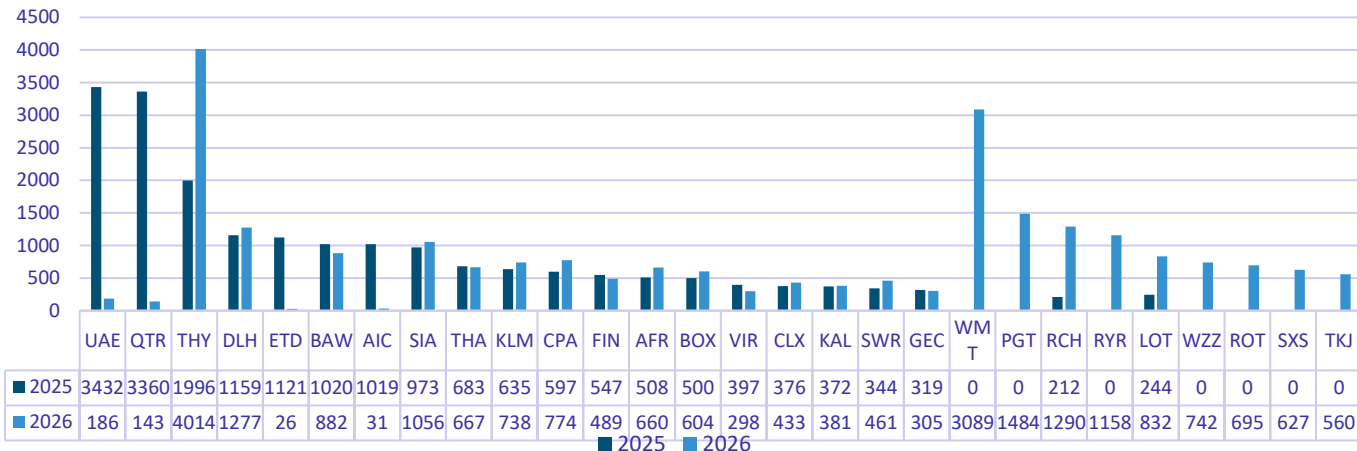


În figura de mai jos este prezentată evoluția principalilor operatorilor aerieni care au tranzitat spațiul aerian al României cu aeronave heavy & jumbo în perioada 1 Ian-28 feb 2026 vs 2025.



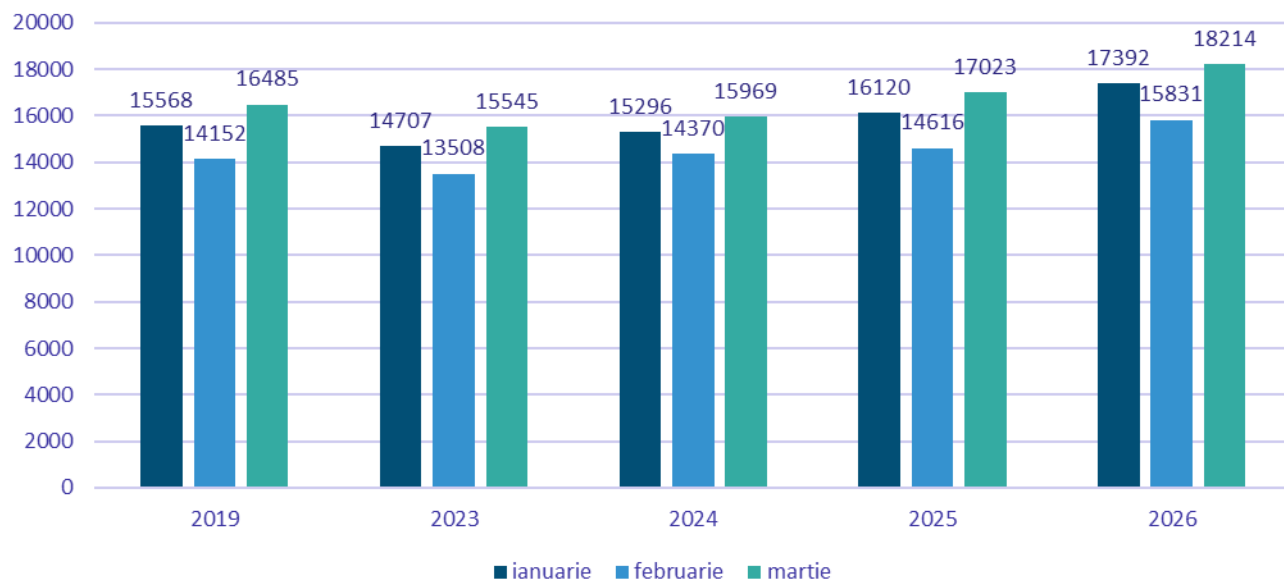
În figura de mai jos este prezentată evoluția principalilor operatori aerieni care au tranzitat spațiul aerian al României cu aeronave heavy & jumbo în **martie 2026 vs 2025**, cu evidențierea celor care s-au încadrat în martie 2026 în top 20, deși în martie 2025 nu au operat zboruri Heavy / Jumbo prin spațiul aerian al României sau au făcut acest lucru cu un număr semnificativ mai mic de aeronave.

Principalii operatori aerieni care au tranzitat spațiul aerian al României cu aeronave heavy & jumbo în martie 2026 vs 2025



Traficul IFR de pe aeroporturile din România a crescut cu 7.7% în primul trimestru al anului 2026, față de 2025. Mai jos este evidențiată distribuția traficului IFR terminal pentru primul trimestru al anului 2026, comparativ cu cei anteriori.

Distribuția traficului IFR Terminal Ian-Mar 2026 vs 2025/2024/2023/2019



1. Evenimente geopolitice

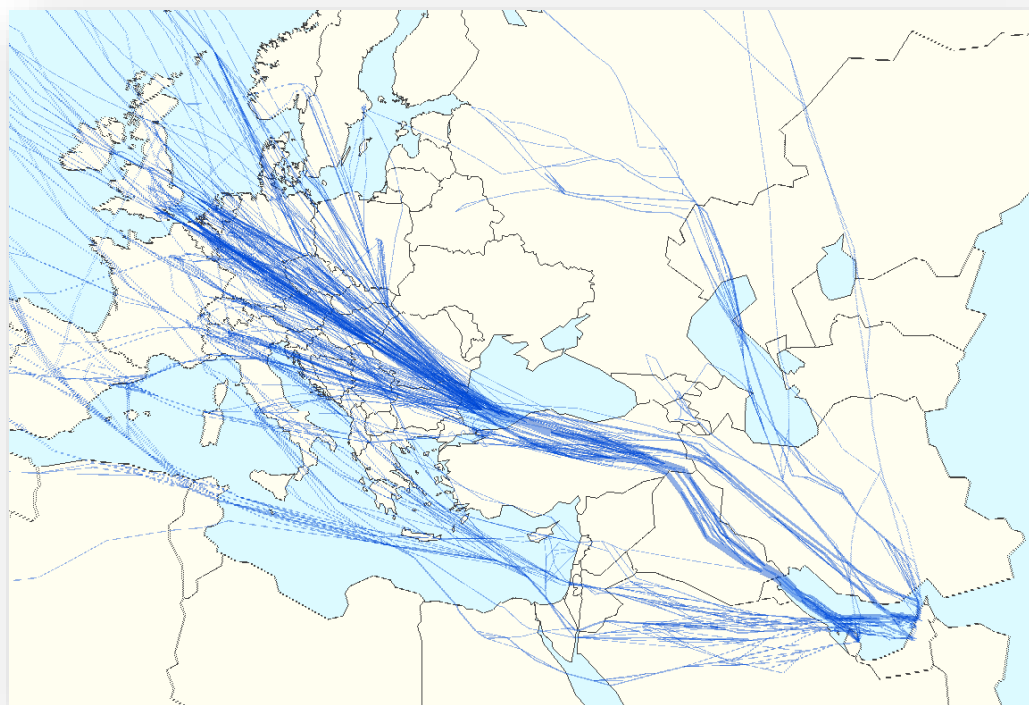
1.1. Conflictul din Orientul Mijlociu

Lansarea loviturilor aeriene-surpriză asupra mai multor site-uri și orașe din Iran sâmbătă, 28 februarie 2026, în primele ore ale dimineții, a dus la o succesiune de evenimente în cascadă în termeni de aviație: închiderea spațiilor aeriene israelian și iranian, activarea Celulei Europene de Coordonare a Crizei în Aviație (EACCC) de către Managerul Rețelei EUROCONTROL și Comisia Europeană, închiderea spațiului aerian irakian, a părții sudice a spațiului aerian sirian și a spațiilor aeriene ale Bahrainului, a spațiului aerian din Qatar, etc.

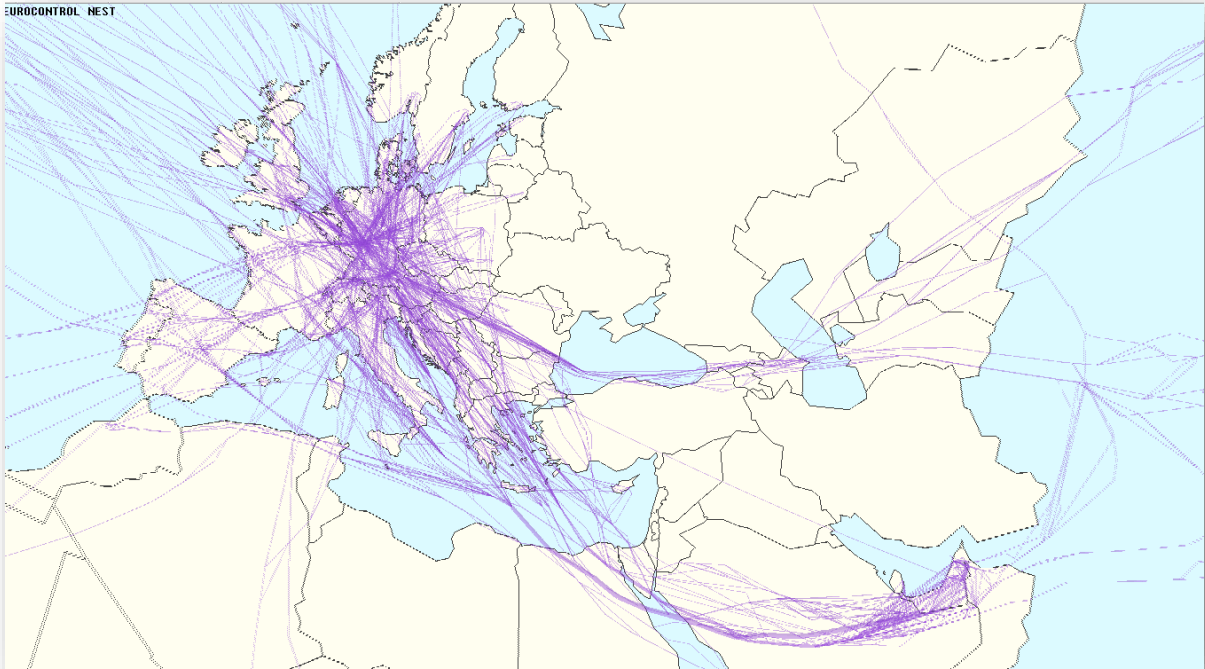
De atunci, regiunea a experimentat închideri de spațiu aerian, multiple atacuri cu rachete și drone în multe țări, reducerea semnificativă a traficului și distorsiuni de rutare în această zonă, cu efect asupra fluxurilor globale, în special către Asia de Sud-Est, din cauza închiderii sau a traficului redus la hub-urile majore din Orientul Mijlociu.

În ceea ce privește fluxurile de trafic prin România, un număr semnificativ de zboruri ale companiilor UAE, QTR, ETD, FDB, DLH în luna martie 2026 și-au redus numărul de zboruri, comparativ cu aceeași perioadă din 2025. De asemenea, traiectele de zbor s-au modificat, pentru ocolirea zonei de conflict de mare întindere, fapt ce a determinat mutarea fluxurilor prin zona de sud, așa cum este evidențiat, comparativ, în figurile de mai jos.

Situația din martie 2025:



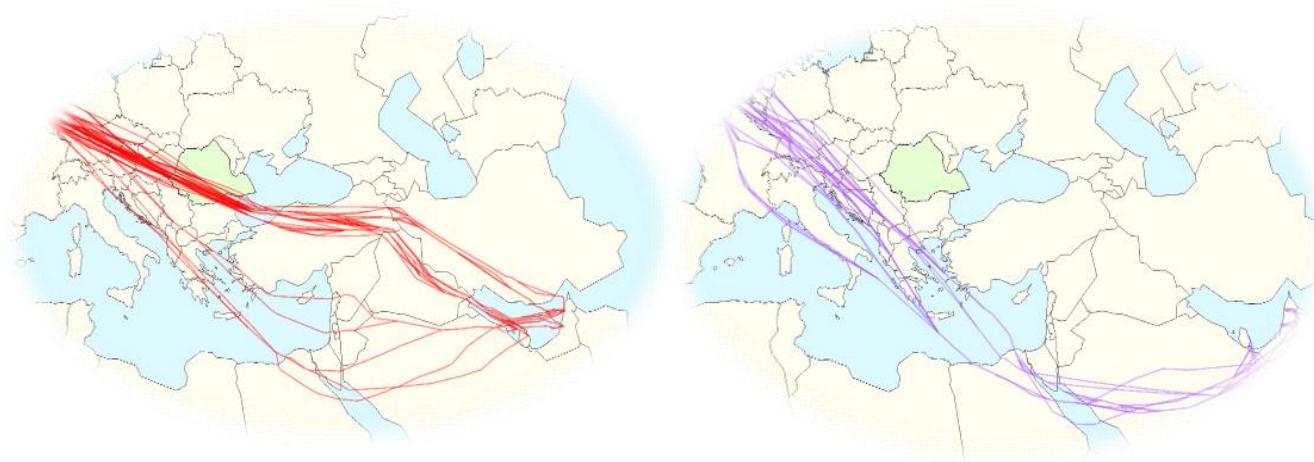
Situația din martie 2026:



**Top 10 fluxuri care nu au
mai tranzitat România în
martie 2026 vs 2025
(City Pairs)**

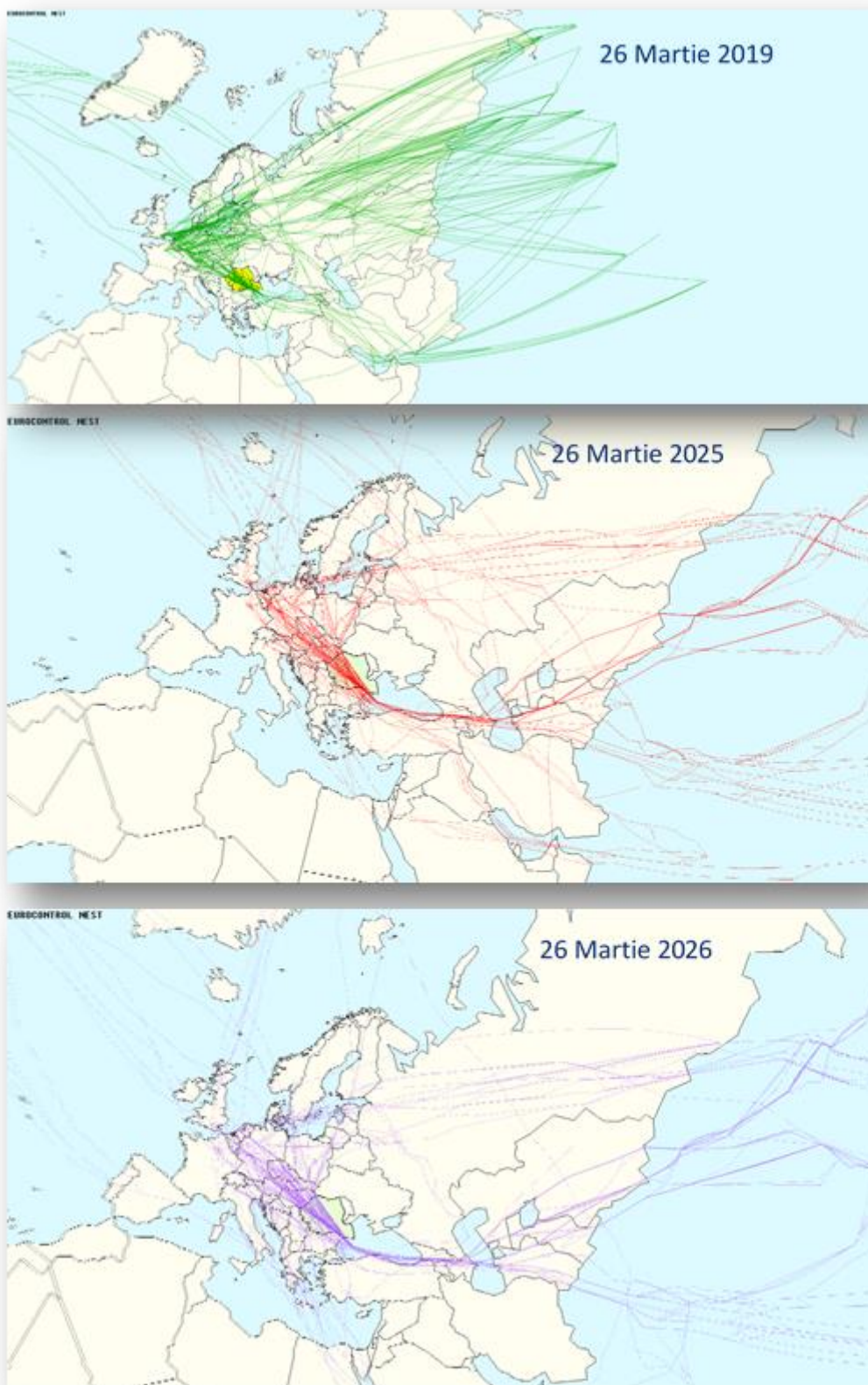
OMDB_EGLL	280
EGLL_OMDB	260
OTHH_EGLL	245
EGLL_OTHH	197
EHAM_OMDB	137
OMAA_EGLL	136
OTHH_EHAM	134
EHAM_OTHH	119
OMDB_EDDF	114
EGLL_OMAA	108

Evoluția fluxurilor de mai sus în 2026 (dreapta) vs 2025 (stânga):



1.2. Războiul din Ucraina

Fluxurile de trafic care, înainte de februarie 2022 survolau Ucraina și Rusia, își mențin traiectele atipice prin România. Acest element specific a fost prezent, în continuare, și în trimestrul I al anului 2026, în mod similar cu aceeași perioadă a anului 2025. De notat faptul că fluxurile între Orientul Îndepărtat și vestul Europei (care anterior conflictului din Ucraina tranzitau Rusia, majoritatea nesurvolând România) s-au concentrat, de la declanșarea războiului din Orientul Mijlociu, pe o bandă îngustă care tranzitează nordul Turciei, Bulgaria și România (vezi figurile de mai jos).



2. Sezonalitatea

Din punct de vedere al sezonality, primul trimestru al anului se înscrie în perioada aferentă sezonului de iarnă. Structura traficului în lunile ianuarie și februarie ale primului trimestru al anului 2026 a fost similară cu aceea din 2025.

Ca element specific, luna martie 2026 a debutat cu declanșarea războiului din Orientul Mijlociu, care a generat reconfigurarea fluxurilor de trafic pentru evitarea amplei zone afectate de conflict. Reducerea numărului de zboruri care au tranzitat spațiul aerian al României este așadar, generată de un factor geopolitic extern, nefiind în legătură cu sezonabilitatea traficului specifică acestei perioade a anului. Astfel, luna martie 2026 a fost caracterizată de o scădere a traficului IFR prin România cu 10,4%, față de martie 2025, fapt atipic pentru această perioadă a anului.

4.2. Mediul concurențial, reglementări noi și activitatea de dialog social

În trimestrul I 2026, activitatea instituțională la nivel european în domeniul ATM/ANS s-a axat în continuare pe continuarea procesului de consultare și pregătire legislativă pentru alinierea la noile standarde SES2+ .

Comisia Europeană a continuat **activitățile pregătitoare pentru revizuirea cadrului de reglementare aferent funcțiilor de rețea, precum și pentru viitoarea evoluție a schemei de performanță și a mecanismului de tarificare, în contextul SES2+.**

ROMATSA a completat și transmis răspunsurile la chestionarul KPMG privind **modularea de mediu a tarifelor ANS**, studiu comandat de Comisia Europeană – DG MOVE în vederea unei potențiale implementări a acestui mecanism începând cu perioada de referință RP5. ROMATSA s-a poziționat cu un nivel redus de susținere (scorul 2/5) față de modularea uniformă a tarifelor de rută, argumentând că: (i) beneficiile de mediu rămân teoretice și depind de factori externi ATM (flota, tipul de combustibil, deciziile companiilor aeriene); (ii) modularea poate genera volatilitate a veniturilor prin schimbări de rutare comportamentale, fără ca mecanismele actuale de risk-sharing să fie adaptate acestei volatilități; (iii) administrarea tehnică a schemei presupune o complexitate ridicată, inclusiv verificarea tipului de combustibil utilizat per zbor – informație la care ANSP-urile nu au acces curent. Această poziție este aliniată cu cea exprimată de CANSO în interviul cu echipa KPMG din 2 martie 2026, în care CANSO a subliniat că beneficiile propuse ale modulării rămân nedovedite, că definiția „rutei disponibile cel mai eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil” nu este matură operațional, și că tehnologiile de propulsie alternativă ridică întrebări suplimentare despre aplicabilitatea formulelor de tarificare existente. Un prim workshop de prezentare a concluziilor intermediare ale studiului este planificat pentru 23 aprilie 2026, urmând un al doilea în septembrie 2026; studiul se finalizează în octombrie 2026.

În același context, **Comisia Europeană a organizat în trimestrul I 2026 un nou workshop dedicat NFIR (Network Functions Implementing Regulation)**, având ca obiectiv discutarea temelor care privesc guvernanta: procesul de cooperative decision-making (CDM) – structura, rolurile, responsabilitățile și mecanismele de implementare și monitorizare a deciziilor; Network Management Board (NMB) – componența, reprezentarea, eficiența decizională și coordonarea cu alte organisme. Pozițiile esențiale ale ROMATSA au vizat: necesitatea unui CDM armonizat, structurat pe o logică de management al

calității cu matrice RASCI explicită la fiecare etapă decizională; modalitatea de luare a deciziei (recomandată: consensul) trebuie definită explicit în NFIR; măsurile inițiate de Network Manager nu pot fi obligatorii sau impuse unilateral, în special pentru ANSP-uri care gestionează spațiu aerian cu aranjamente civil-militare complexe; susținerea participării directe a tuturor ANSP-urilor UE în NMB, cu drepturi de vot egale. Propunerea legislativă revizuită de NFIR urmează să fie prezentată SSC în cursul anului 2026.

În trimestrul I 2026, Președinția Consiliului UE a inițiat discuțiile referitoare la **pachetul legislativ privind mobilitatea militară**, care introduce un cadru unitar pentru facilitarea transportului militar în UE, cu implicații directe pentru domeniul ATM/ANS. Propunerea prevede derogări tranzitorii în cadrul SES2+ pentru asigurarea continuității serviciilor critice de comunicații, precum și instrumente noi în Regulamentul (UE) 2018/1139, inclusiv „regulatory sandbox” și extinderea posibilităților de acordare a derogărilor pentru soluții inovatoare cu dublă utilizare. ROMATSA s-a coordonat cu AACR pentru a transmite punctele sale de vedere către MTI, susținând necesitatea acestor derogări tranzitorii, precum și stabilirea unor mecanisme care să asigure finanțare pentru obligațiile în plus sau impactul negativ asupra veniturilor furnizorilor de servicii de navigație aeriană care ar fi generat de implementarea acestui pachet legislativ.

EASA și Comisia au continuat procesul de consultare publică și pregătire legislativă, inclusiv prin publicarea și analizarea de NPAs (Notice of Proposed Amendment) și Opinii relevante (ex. Opinions 02/2025 și 03/2025), pentru actualizarea și armonizarea cadrului de reglementare ATM/ANS la nivel european. ROMATSA a încărcat pe portalul dedicat EASA observațiile la NPA-urile 2025_06 – conformitatea echipamentelor ATM/ANS, 2025_07 – sisteme bazate pe inteligența artificială, 2025_10 - actualizarea Detailed Specifications (DS) aplicabile echipamentelor ATM/ANS la sol, utilizate în procesul de certificare.

La 11 februarie 2026, Comisia Europeană a publicat **Planul de Acțiune privind securitatea dronelor și contracararea amenințărilor generate de drone** (COM(2026) 81 final), ca răspuns la creșterea incidentelor asociate utilizării în scopuri ilicite sau neconforme a dronelor. Sunt evidențiate riscuri pentru spațiul aerian, operațiunile aeroportuare și infrastructurile critice, precum și caracterul transfrontalier și multidimensional al acestor amenințări. Pentru domeniul aviației civile sunt relevante obiectivele privind consolidarea implementării U-space, îmbunătățirea publicării digitale a zonelor geografice UAS și dezvoltarea unei imagini operaționale integrate privind incidentele cu drone. Planul are caracter programatic și nu introduce obligații directe imediate, însă impune monitorizarea evoluțiilor legislative și operaționale cu relevanță pentru domeniul ATM/ANS și evaluarea eventualelor implicații la nivel instituțional.

La 9 martie 2026, Comisia Europeană – DG MOVE a organizat la Bruxelles reuniunea de demarare a **studiului privind viitoarea generație de reguli de licențiere ATCO**, studiu realizat de consorțiul Integra-ALG. Contextul studiului este criza de personal ATCO la nivel european: creșterea traficului față de 2024 se suprapune cu perspectiva pensionării unui număr semnificativ de ATCO în anii următori. EUROCONTROL Network Manager a identificat lipsa de personal ATCO ca una dintre cauzele principale ale întârzierilor ATFM la nivel de rețea. Studiul va analiza modernizarea cadrului de licențiere în vederea accelerării traseului de instruire și creșterii ratelor de succes, inclusiv prin licențiere progresivă și

recunoașterea licențelor din țări terțe. Concluziile studiului urmează a fi prezentate în toamna anului 2026.

4.2.1. Adaptarea cadrului intern la noile cerințe privind performanța și tarifarea serviciilor ATM/ANS

Ca urmare a publicării de către Performance Review Body (PRB) a ediției actualizate a Ghidului privind bazele de cost pentru serviciile de navigație aeriană și în contextul implementării Regulamentului (UE) 2024/2803 (SES2+), în trimestrul I 2026 rapoartele celor două grupuri de lucru constituite la nivelul ROMATSA au fost prezentate către Comitetul Director.

Primul grup de lucru, dedicat analizei alocării costurilor pentru serviciile de apropiere (APP), a evaluat trasabilitatea costurilor, delimitarea operațională și structura centrelor de cost, evidențiind diferențe semnificative între unitățile APP de sine-stătătoare, din perspectiva încărcării operaționale și a costului unitar. În urma prezentării raportului final în Comitetul Director, acesta a stabilit analiza detaliată a scenariilor identificate privind organizarea serviciilor APP în ceea ce privește impactul economic, tehnic și operațional, precum și din punct de vedere al siguranței și prezentarea unui raport consolidat cel târziu până la data de 15 mai 2026.

Cel de-al doilea grup de lucru, având ca obiectiv centralizarea unitară a informațiilor pentru planificarea financiar-bugetară și separarea înregistrărilor contabile pe servicii, a formulat propuneri pentru revizuirea procedurilor interne, a metodologiilor de alocare a costurilor și a politicilor contabile, precum și pentru implementarea etapizată a separării conturilor. Comitetul Director a aprobat raportul final și a stabilit decalarea termenelor cu maxim 2 luni, urmând să fie prezentat un calendar actualizat care să permită realizarea unei raportări pilot în 2026 și a primei raportări conforme SES2+ începând cu 2027.

4.2.2. Legislație internă

- În data de 17 Octombrie 2025, Președintele României a promulgat *Legea 158/17 Oct 2025 pentru modificarea și completarea OUG 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice*.
- Astfel, *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice*, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 883 din 14 decembrie 2011, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare, a fost modificată și completată prin *Legea 158/2025*.
- Ordin *SGG nr. 1.128/02.12.2025 privind normele de publicare a informațiilor și documentelor în platforma www.e-consultare.gov.ro*.
- *OUG nr. 69/05.12.2025 pentru reglementarea unor măsuri în domeniul guvernantei corporative a întreprinderilor publice*.

4.2.3. Activitatea de dialog social

În conformitate cu prevederile Legii nr. 367/2022 privind dialogul social, la data de 6 februarie 2026 a fost inițiat procesul de negociere cu sindicatul reprezentativ al regiei, Sindicatul ATSR, în vederea încheierii Contractului Colectiv de Muncă 2026/2027.

Negocierile s-au finalizat în data de 27 martie 2026, prin transmiterea documentului asumat de către părțile semnatare, către Inspectoratul Teritorial de Muncă, în vederea înregistrării acestuia.

5. CONCLUZII ȘI PERSPECTIVE

5.1. Concluzii-cheie pentru trimestrul încheiat

- i. Conflictul armat din Orientul Mijlociu, declanșat la 28 februarie 2026, a generat un impact negativ semnificativ și cu potențial de persistență structurală asupra traficului de rută prin spațiul aerian al României. Datele de trafic preliminate pentru lunile martie și aprilie 2026 indică realizări ale unităților de servicii facturate cu aproximativ 18% sub nivelul planificat pentru aceste luni, ca urmare a retragerii sau redirectionării zborurilor operate de principalii transportatori din Orientul Mijlociu și Golf. Traficul heavy și jumbo a scăzut cu 27% în martie 2026 față de martie 2025. La nivelul întregului trimestru I 2026, traficul IFR total a înregistrat o creștere de numai 1% față de aceeași perioadă a anului anterior, susținută de evoluțiile pozitive din ianuarie (+8%) și februarie (+7%), care au fost semnificativ contrabalansate de scăderea din martie (-11%). Traficul IFR pe aeroporturile din România a crescut cu 7,7% față de T1 2025, segmentul terminal nefiind afectat de factorul geopolitic menționat.
- ii. Din perspectiva performanței operaționale, intrarea în vigoare a noii sectorizări ACC București (19 februarie 2026) și operaționalizarea sistemului ATOP la Aeroportul Internațional Henri Coandă București (februarie 2026) au consolidat capacitatea de gestionare a traficului aerian în condiții de complexitate ridicată, generate de traficul mixt civil-militar și de devierile de rute determinate de conflictele regionale active. Capacitatea de referință a ACC București pentru sezonul de vară 2026 a fost majorată la 196 aeronave pe oră, față de 190 în 2025 (+3%), cu perspectiva atingerii nivelului de vârf în apropierea limitei capacității declarate.
- iii. Implementarea proiectelor majore de modernizare a infrastructurii ATM a avansat conform programării: documentația modulului AMAN pentru TMA București a fost transmisă AACR în vederea acceptării, sistemul de înregistrare comunicații vocale ACC/APP București a parcurs etapele FAT și instalare, proiectele AF 6.1.2 și AF 6.3.1 (finanțate prin CEF 2024) au intrat în faza de elaborare a specificațiilor tehnice, iar sistemul de monitorizare GNSS a finalizat testarea SAT la 8 aeroporturi. Aceste progrese consolidează baza tehnologică necesară conformării cu cerințele de interoperabilitate europeană în cadrul RP4 și conform Regulamentului (UE) 2021/116-CP1..

-
- iv. Contractul Colectiv de Muncă 2026/2027 a fost negociat și înregistrat la Inspectoratul Teritorial de Muncă la 27 martie 2026, asigurând cadrul de stabilitate socială pentru desfășurarea activității în perioada curentă.

5.2. Perspective și acțiuni prioritare

i. Reprezentare internațională și conformare legislativă

- **Participare activă în organele de guvernanță CANSO și EUROCONTROL** pentru a susține interesele regiei în ceea ce privește definirea și implementarea cadrului de reglementare actualizat.
- **Organizarea întâlnirilor regulate din cadrul DANUBE FAB** (ANSP Board și Governing Council).
- **Coordonare cu AACR** în ceea ce privește propunerile de actualizare a regulamentelor și normelor de implementare subsecvent intrării în vigoare a *Regulamentului (UE) 2024/2803*.
- Participarea la Airspace World, alături de BULATSA, în cadrul standului comun DANUBE FAB, în perioada 26-28 mai 2026, la Lisabona. Evenimentul, organizat de CANSO (Organizația Serviciilor Civile de Navigație Aeriană), este principala platformă pentru colaborare, inovare și acțiune, care reunește lideri, factori de decizie și inovatori din întreaga lume a aviației. În cadrul standului DANUBE FAB, ROMATSA și partenerul său bulgar vor organiza o serie de evenimente interactive, dezbateri tematice și sesiuni SESAR Walking Tours în care vor fi prezentate proiecte precum FF_ICE, RomAirTCM, MITRANO, ATC TBO, Network TBO. ROMATSA va organiza o dezbatere referitoare la implementarea TBO (trajectory based operations) la care vor participa reprezentanți ai EUROCAE, SESAR Deployment Manager, Lufthansa.

ii. Managementul regiei

- Continuarea demersurilor pentru implementarea procesului de reformă și reorganizare, în urma consultărilor interne referitoare la propunerea de modificare a structurii organizatorice a regiei.

iii. Activitatea operațională

- Creșterea de capacitate a ACC București, planificată pentru sezonul de vară 2026, față de cea a anului 2025 este de +3%. Precizăm că în anul 2025 capacitatea de referință a ACC București a fost 190 a/c per oră, iar în anul 2026 este de 196 a/c per oră.
- Din analizele efectuate în urma aplicării prognozei High din octombrie 2025 pentru sezonul de vară 2026, pentru care se concepe Planul de Capacitate, rezultă că traficul maxim orar la nivelul ACC București ar putea atinge, în perioada de vârf de trafic a anului 2026, chiar valori cu 15% peste capacitatea de referință de 196a/c per oră.
Astfel, se prefigurează un sezon de vară alert, care va solicita ACC București aproape de limita capacității declarate a fi disponibilă în acest sezon.

- În contextul conflictului din Ucraina, numărul de sectoare deschise este revizuit permanent, în mod flexibil, în scopul menținerii continuității activității ACC București în condiții de siguranță, precum și pentru asigurarea unei încărcări cât mai echilibrată per sector, în contextul creșterii complexității, ca urmare a migrării și mai accentuate a fluxurilor pe zona de sud-sud-vest și a intensificării activității militare în sectoarele de est și nord-est.

DIRECTOR GENERAL,

Marius-Adrian COJOC

ANEXĂ

Planul de investiții

(descriere succintă a principalelor proiecte în derulare: costuri, termene, stadiu la 31.03.2026)

DENUMIRE PROIECT	TERMEN IMPLEMENTARE/ PIF	REALIZAT TRIM. I 2026 (LEI)	STADIUL FIZIC TRIMESTRUL I 2026
Remote TWR Arad pentru TWR Arad	Dec-27	4.538	În derulare elaborare Caiet de Sarcini pentru achiziția, livrarea, proiectarea, construirea și punerea în funcțiune a sistemului RVT pentru Aeroportul Internațional Arad cu poziții de lucru la distanță în CDZ Arad.
Modernizare Sala Operațională CDZ București	Jun-27	0	Finalizare Concept Tehnic privind modernizarea sălii de dirijare a traficului aerian din FIB București, ACC București, etaj 2.
Radar PSR/MSSR Mode S Constanța	Dec-27	90.100	În luna august 2025 a fost finalizată achiziția terenului. Contract pentru servicii de proiectare/Faza SF cu SC LIRAZ UNIC SRL nr. 341/23.10.2025 finalizat. SF avizat în CTE ROMATSA în data de 04.03.2026, Scenariul 1. În derulare întocmire documentație necesară inițierii licitației deschise pentru achiziția radarului și a lucrărilor aferente.
Sistem monitorizare semnal GNSS	Dec-26	8.184	Contract nr. 361/14.12.2023, pentru proiectare și livrare sistem de monitorizare a calității semnalului GNSS, în derulare. În derulare Faza 3: a fost efectuată testarea SAT la aeroporturile Tulcea, Constanța, Otopeni, Băneasa, Arad, Oradea, Satu Mare, Cluj. Se lucrează la instalarea și punerea în funcțiune a sistemelor de pe aeroporturile Suceava, Craiova, Baia Mare, Tg. Mureș, Timișoara.
Upgrade hardware sistem A-SMGCS la DSNA București	Apr-26	0	Contract nr. 378/20.12.2023 semnat cu firma ADB SAFEGATE AUSTRIA GMBH, finalizat. Contract nr 202/30.06.2025 achiziție licență software asistență la sol pentru sistemul A-SMGCS, cu firma ADB SAFEGATE AUSTRIA GMBH – finalizat.
Sistem de înregistrare comunicații vocale operaționale ACC/APP București	Dec-26	0	Contract nr. 126/30.04.2025, semnat cu Asocieria MARCTEL SIT-JOTRON AS, în derulare, cu finalizare în anul 2026. ROMATSA a solicitat prelungirea termenului de monitorizare a sistemului

			cu 3 luni pentru testarea suplimentară a funcționalităților sistemului. Astfel a fost semnat Actul Adițional nr.2/ 13.02.2026 iar noua dată de finalizare a contractului este 15.05.2026.
Instalare echipament ILS/DME CAT III OTP 08R	Iun-27	0	Contract nr. 350/06.12.2024 semnat cu THALES ITALIA SPA în derulare, cu finalizare în anul 2026. Conform Actului Adițional nr. 1 s-au decalat pentru anul 2026 toate activitățile prevăzute pentru anul 2025.
Instalare echipament ILS/DME CAT III OTP 26L	Iun-27	0	Contract nr. 350/06.12.2024 semnat cu THALES ITALIA SPA în derulare, cu finalizare în anul 2026. Conform Actului Adițional nr. 1 s-au decalat pentru anul 2026 toate activitățile prevăzute pentru anul 2025.
Modernizare sistem ILS/DME RWY 34 cu extinderea și modernizarea sistemului AWOS pentru compatibilitate la CAT III la Aeroportul Suceava	Dec-26	0	Contract nr. 350/06.12.2024, semnat cu THALES ITALIA SPA, în derulare, cu finalizare în anul 2026. A fost finalizată etapa 1 a proiectului. A fost transmisă către AACR documentația de acceptare a schimbării. Conform AA 1, activitățile prevăzute pentru etapa 2 se vor realiza în anul 2026.
Modernizare DVOR/DME Tulcea	Dec-25	0	Contract nr. 372/24.12.2024 semnat cu INDRA AIR TRAFFIC INC., finalizat. În derulare activitățile pentru întocmirea documentației de acceptare a schimbării de către AACR.
Modernizare DVOR/DME Valea Bisericii (DR București)	Apr-26	0	Contract nr. 372/24.12.2024 semnat cu INDRA AIR TRAFFIC INC., finalizat. A fost emisă bază NOTAM de punere în funcțiune, în urma acceptării schimbării de către AACR.
Modernizare DVOR/DME Strejnic	Iun-26	85.982	Contract nr. 372/24.12.2024 semnat cu INDRA AIR TRAFFIC INC., în derulare, cu finalizare în anul 2026. Au fost finalizate Training-ul și FAT-ul la sediul producătorului și au fost livrate echipamentele. Conform AA nr. 1, activitățile de instalare, SAT și verificări din zbor se vor realiza în Sem. I 2026. La sfârșitul Sem. I 2026 se va depune la AACR documentația de acceptare a schimbării sistemului ATM/ANS ROMATSA.
Sistem D-ATIS Suceava	Mar-26	0	Contract nr. 65/24.03.2025 semnat cu MICROSTEP-MIS SPOL. SRO, finalizat. În derulare activitățile pentru întocmirea documentației de acceptare a schimbării de către AACR.
Upgrade sistem D-ATIS Otopeni	Oct-25	0	Contract nr. 339/29.11.2024 semnat cu MICROSTEP-MIS SPOL. SRO – finalizat.

			În derulare activitățile pentru întocmirea documentației de acceptare a schimbării de către AACR.
Upgrade sistem D-ATIS Băneasa	Oct-25	0	Contract nr. 339/29.11.2024 semnat cu firma MICROSTEP-MIS SPOL. SRO, finalizat. În derulare activitățile pentru întocmirea documentației de acceptare a schimbării de către AACR.

. // .