




# **IL PIANO DI PERFORMANCE**

## **Incontro con i Social Partner**

Roma, 16/06/2011

# Il quadro normativo: i Piani di Performance

---

- Sono stati previsti dalle norme sul Cielo Unico Europeo (SES I) ed introdotti con il SES II, attraverso tre Regolamenti comunitari (di cui uno in fase di approvazione) ed una Decisione. 
- Si rivolgono agli Stati Membri dell'UE che devono garantirne l'applicazione tra tutti i soggetti coinvolti, i principali dei quali sono i provider di servizi alla navigazione aerea.
- Gli Stati, su iniziativa della Autorità Nazionali di Vigilanza (ENAC, per l'Italia), dovranno predisporre e sottoporre alla valutazione della Commissione Europea i Piani di Performance pluriennali nazionali sulla base dei quali saranno misurate le loro performance.
- La Commissione Europea, con una Decisione, ha fissato gli obiettivi comunitari per il periodo di riferimento e prescrive agli Stati Membri di definire gli obiettivi nazionali in linea con i target comunitari.

# Il quadro normativo: i Piani di Performance

## Scopo

- Il Piano di Performance ha come obiettivo la definizione, nonché la misurazione ed ottimizzazione delle performance operative ed economiche per i servizi alla navigazione aerea.

## Soggetti

- Lo Stato Membro prepara il Piano di Performance nazionale su iniziativa della Autorità di Vigilanza e con il contributo di tutti i provider designati.

## Durata

- Il Piano di Performance dovrà coprire il “Periodo di Riferimento” che avrà una durata di tre anni (2012-2014) e di cinque anni per i periodi seguenti (2015-2019, etc.).

## Target

- Gli obiettivi nazionali sono fissati, coerentemente con gli obiettivi europei, per le aree di performance individuate dalla Commissione Europea: safety, capacity, cost-efficiency, environment.

La grande innovazione introdotta dal Performance Scheme è rappresentata dalla fine del full cost recovery con l'introduzione di un meccanismo di condivisione del rischio con gli user e dall'istituzione della figura del Network Manager (in fase di approvazione).

## Gli obblighi per i Provider (1/2)

---

- Il Piano di Performance nazionale costituirà, quindi, un vincolo significativo per l'attività dei provider per i tre anni compresi tra il 2012 ed il 2014.
- Infatti, il Regolamento comunitario sullo Schema di Performance stabilisce che per agevolare la preparazione dei piani di performance nazionali i provider devono comunicare all'Autorità di Vigilanza “(...) gli elementi pertinenti dei loro piani aziendali, preparati coerentemente con gli obiettivi a livello dell'Unione europea”.
- Tale pianificazione sarà vincolante per i provider per tutto il periodo di riferimento, arrivando a definire dei bonus o delle penalità legate al raggiungimento o meno di alcuni obiettivi.

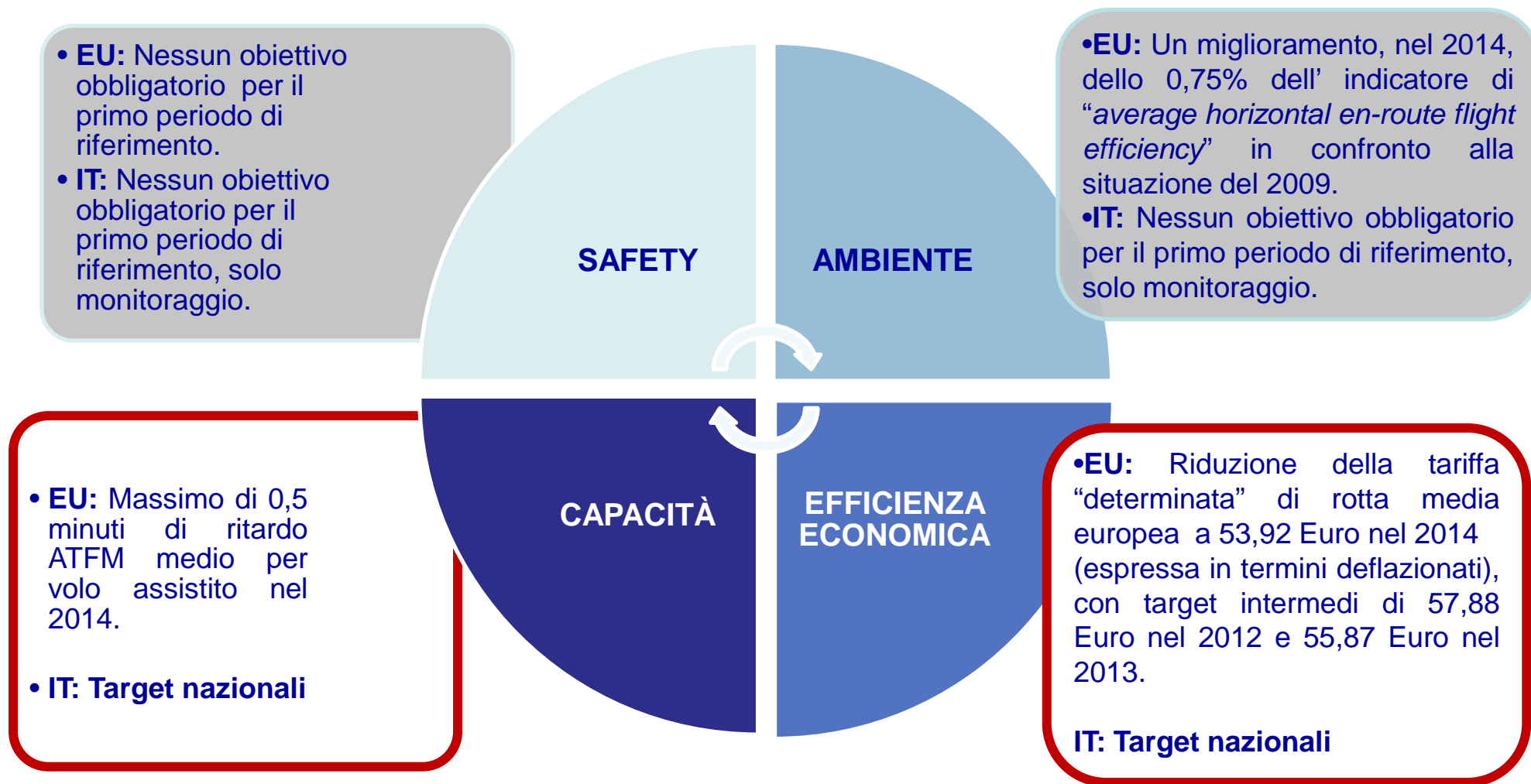
## Gli obblighi per i Provider (2/2)

- Gli ANSP sono, quindi, chiamati a predisporre una serie di documenti di pianificazione strategica, economico-finanziaria e operativa rispondenti al nuovo dettato normativo e a predisporre le azioni gestionali necessarie al rispetto del Piano che assume di fatto valore cogente.
- Al fine di facilitare l'attività di verifica dei Piani da parte della Commissione Europea, quest'ultima ha definito template e modalità di rappresentazione delle informazioni.
- La documentazione deve essere prodotta dallo Stato Italiano entro Giugno 2011.

---

# LE AREE DI PERFORMANCE

# Le aree di Performance e gli obiettivi correlati

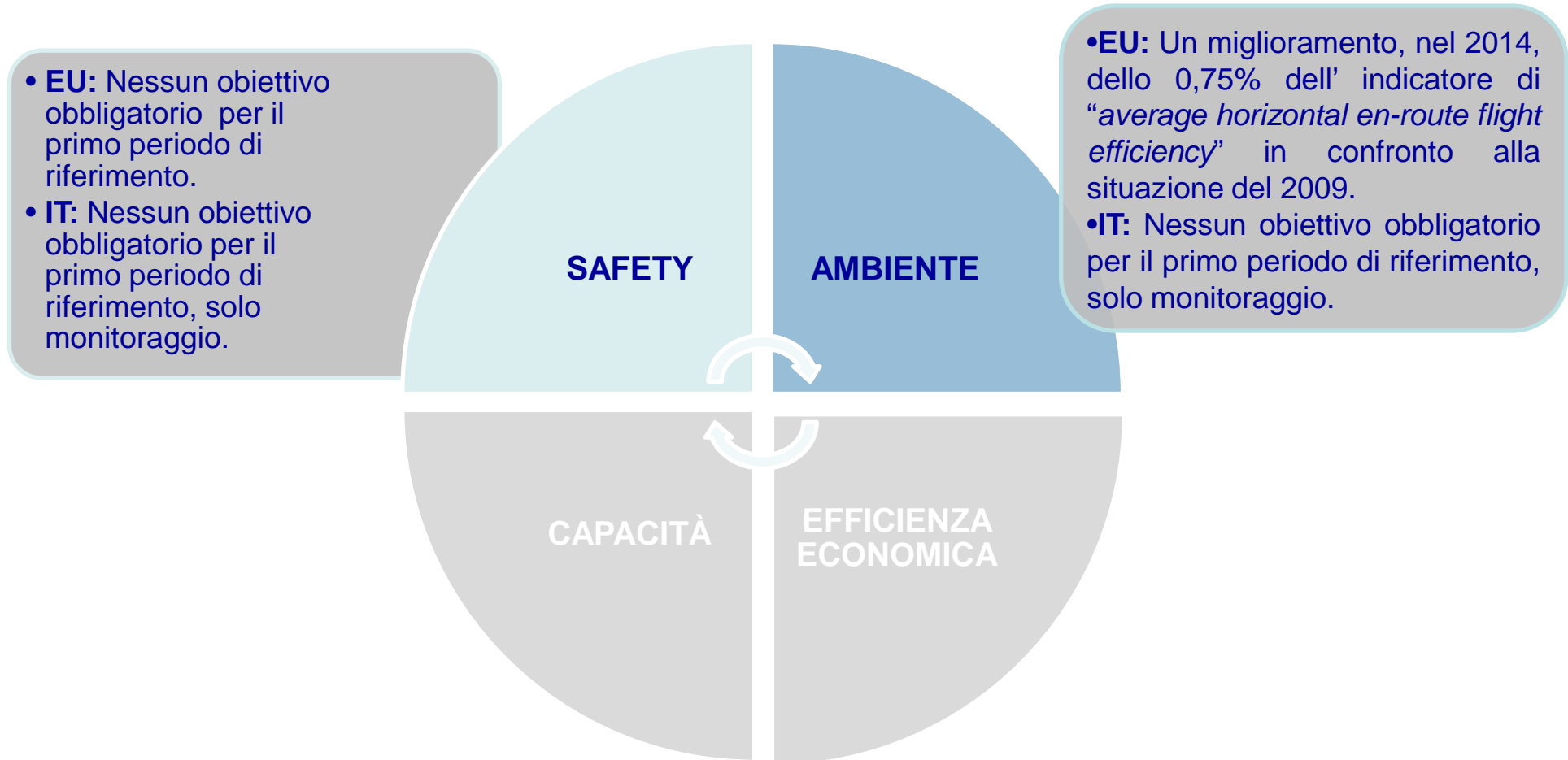


---

# SAFETY E AMBIENTE



# Le aree di Performance e gli obiettivi correlati

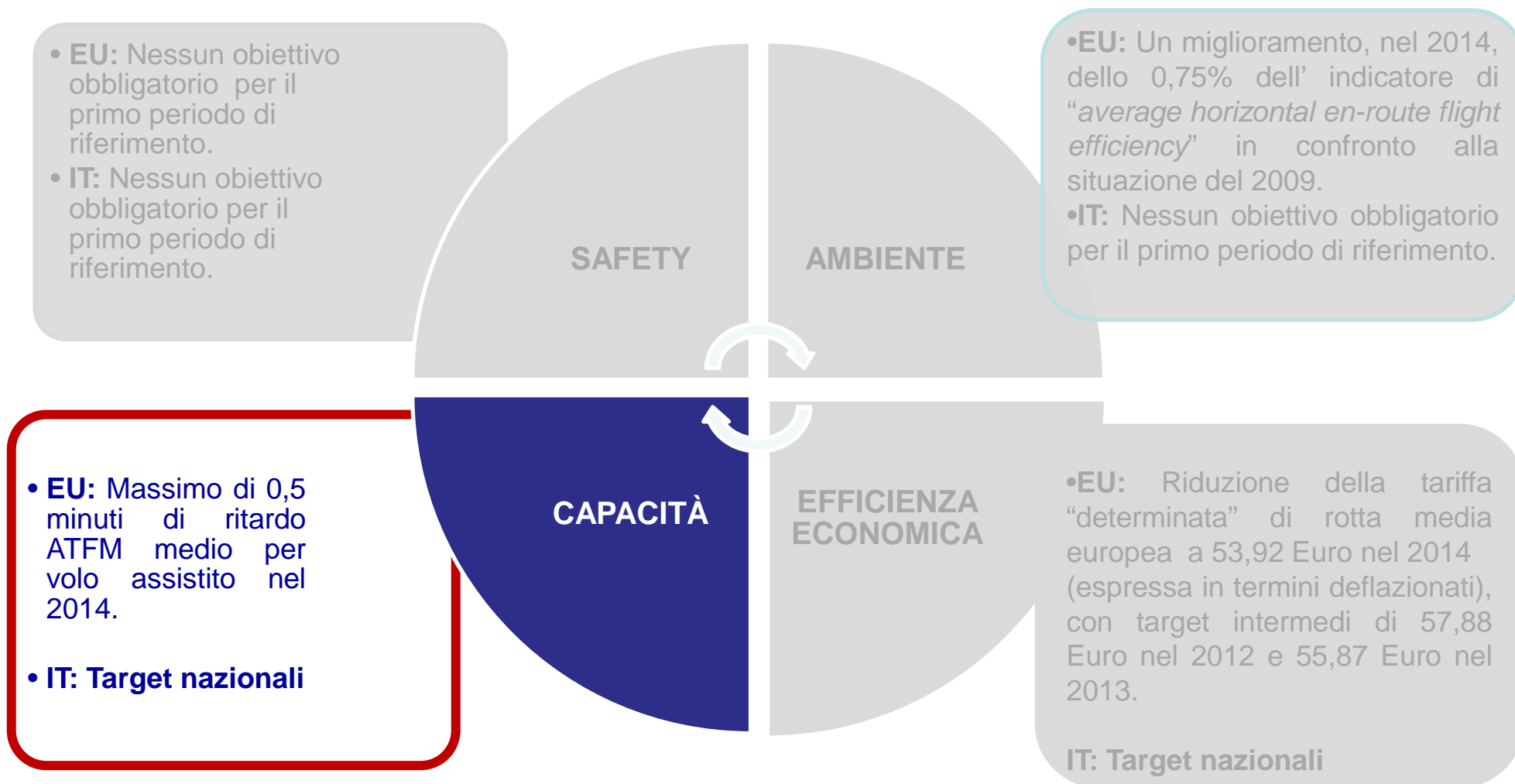


**Di seguito, si presentano gli obiettivi di capacità ed efficienza economica.**

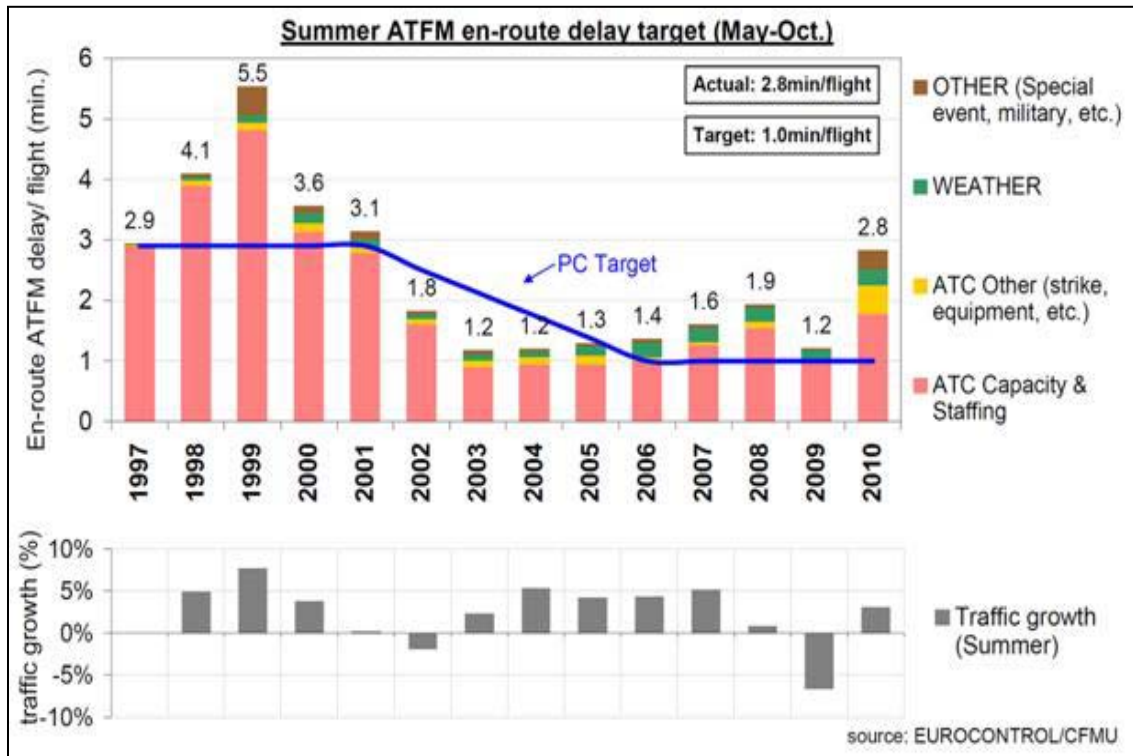
---

# CAPACITÀ

# Le aree di Performance e gli obiettivi correlati



# L'obiettivo di capacità



Fino al 2010, l'unico indicatore di "capacità" richiesto era: "1 minuto medio di ritardo per volo assistito (limitatamente alla stagione estiva e per il solo traffico aereo in rotta)". Nel corso del 2011 il Provisional Council di EUROCONTROL ha adottato nuovi target (per l'intero anno, ALL ATFM REASONS e per il traffico aereo in rotta) coerenti con la Decisione CE/121/11:

- 0,7 minuti/volo 2011/2012
- 0,6 minuti/volo 2013
- 0,5 minuti/volo 2014.

La Commissione Europea, con la Decisione CE/121/11 del 21 febbraio 2011, ha determinato in 0,5 minuti di ritardo medio per volo assistito in rotta l'obiettivo prestazionale che dovrà essere raggiunto, a livello europeo, al termine del 2014.

## Gli obiettivi di capacità per ENAV

---

- L'obiettivo europeo può essere raggiunto soltanto con il contributo consistente di tutti i provider. A tal fine EUROCONTROL ha proposto dei valori di ritardo medio ATFM per ciascuno dei provider europei in funzione dei livelli di puntualità già raggiunti.
- Per quanto concerne ENAV, EUROCONTROL ha indicato i seguenti obiettivi di performance per la Società:

Indicatore di Capacità	2012	2013	2014
	Valore Intermedio	Valore Intermedio	Obiettivo
<b>Minuti di ritardo medio ATFM per volo assistito in rotta</b>	<b>0.14</b>	<b>0.14</b>	<b>0.12</b>

- La Società, effettuati i dovuti coordinamenti con l'ENAC, ritiene che tali obiettivi, seppur sfidanti, siano accettabili.

## In sintesi...

Si riportano di seguito i dati relativi alla performance di capacità così come richiesti dalla Commissione Europea.

	2009A	2010A	2011F	2012F	2013F	2014T
En-route ATFM delay prior to RP1 (en-route ATFM delay minutes per flight)	0.02	0.01	0.18			
Reference value from the capacity planning process of EUROCONTROL (en-route ATFM delay minutes per flight)				0.14	0.14	0.12
% n/n-1				-22%	0.0%	-14.3%
<b>National capacity target (en-route ATFM delay in minutes per flight)</b>				<b>0.14</b>	<b>0.14</b>	<b>0.12</b>
% n/n-1				-22%	0.0%	-14.3%
Difference between the target and the reference value				0	0	0

---

# **EFFICIENZA ECONOMICA**

# Le aree di Performance e gli obiettivi correlati





## L'obiettivo di efficienza economica

---

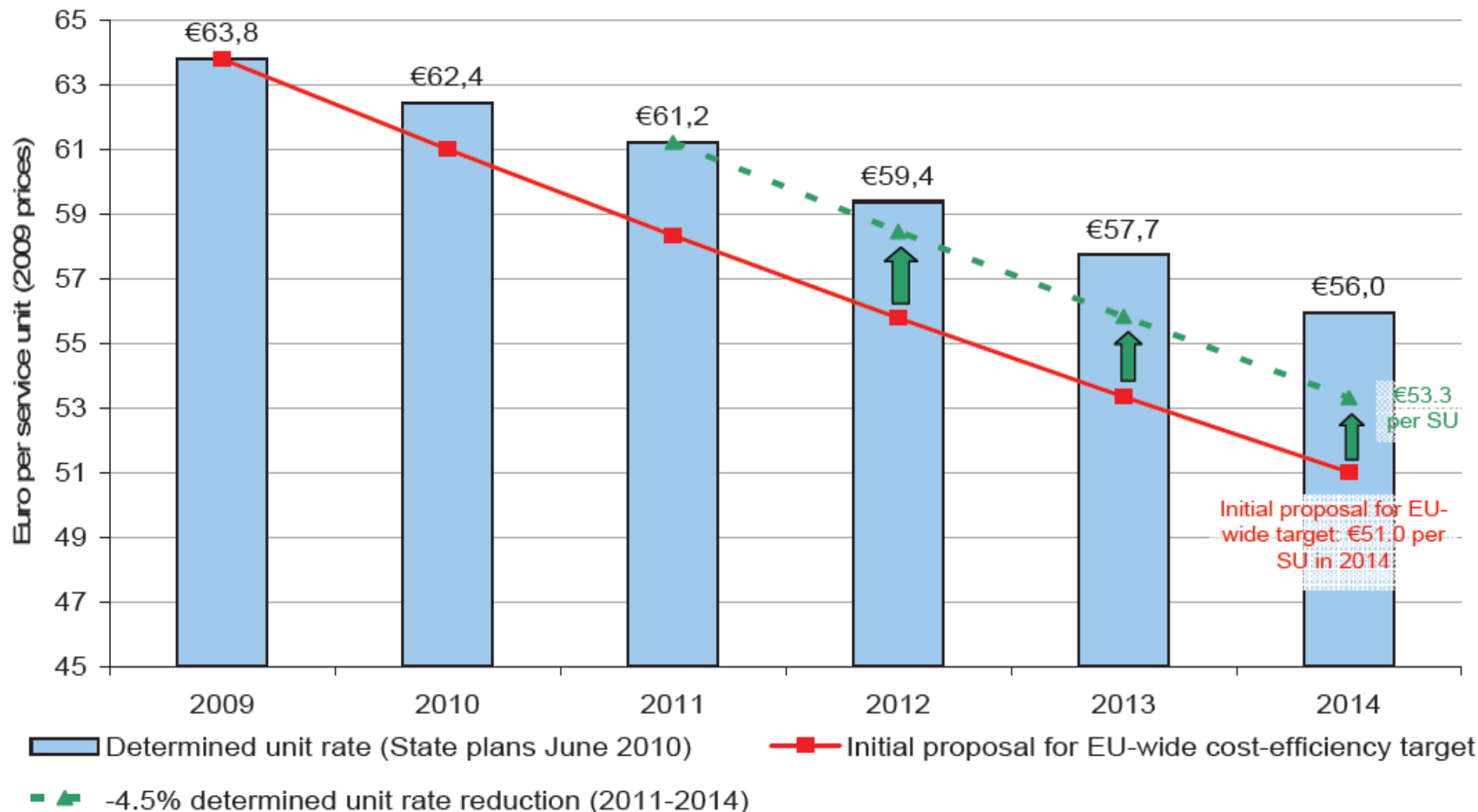
- Per ciò che concerne l'obiettivo di efficienza economica, la Commissione Europea ha:
  - fissato gli indicatori di riferimento (*Determined Unit Rate*) a livello comunitario per ciascuno degli anni del periodo di riferimento 2012-2014, disegnando di fatto la *roadmap* cui gli Stati devono riferirsi al fine di garantire un “contributo consistente” al raggiungimento dei target comunitari stessi;
  - fissato un indicatore di “controllo” anche per l'anno 2011, sebbene sia formalmente fuori dal primo periodo di riferimento;
  - definito che per il primo periodo di riferimento sarà soggetta al controllo solo la rotta, mentre per il terminale sarà attivato dalla EC un “monitoraggio” per effettuare poi il controllo a regime solo nel secondo periodo di riferimento (2015-2019);
  - attraverso il *Performance Review Body*, fornito alcuni riferimenti tecnici per il calcolo della *Determined Unit Rate*.

## **Gli elementi tecnici per il calcolo dell'obiettivo di efficienza economica (1/2)**

---

- La tariffa determinata (DUR), secondo il Reg. 691/2010, è data dal rapporto tra i costi determinati ed il traffico previsto, espresso in Unità di Servizio.
- I costi determinati devono essere espressi a prezzi 2009.
- I tassi di inflazione consigliati dalla PRB sono quelli indicati dal Fondo Monetario Internazionale.
- Le previsioni di traffico in termini di UdS consigliate sono quelle fornite da EUROCONTROL nello “Short and Medium Term Forecast of Service Units”.

# L'obiettivo di efficienza economica: le ipotesi formulate dalla EC



Fonte: EC/PRB

# Il calcolo della tariffa determinata obiettivo per ENAV

Europa		
Tariffa determinata obiettivo (€2009)		Variazione %
2009	€ 63,82	
2010	€ 61,90	-3,02%
2011	€ 59,97	-3,11%
2012	€ 57,88	-3,49%
2013	€ 55,87	-3,47%
2014	€ 53,92	-3,49%



Italia		
Tariffa determinata obiettivo (€2009)		Variazione %
2009	€ 73,89	
2010	€ 71,66	-3,02%
2011	€ 69,43	-3,11%
2012	€ 67,01	-3,49%
2013	€ 64,69	-3,47%
2014	€ 62,43	-3,49%



ENAV		
Tariffa determinata obiettivo (€2009)		Variazione %
2009	€ 60,99	
2010	€ 59,15	-3,02%
2011	€ 57,31	-3,11%
2012	€ 55,31	-3,49%
2013	€ 53,39	-3,47%
2014	€ 51,53	-3,49%

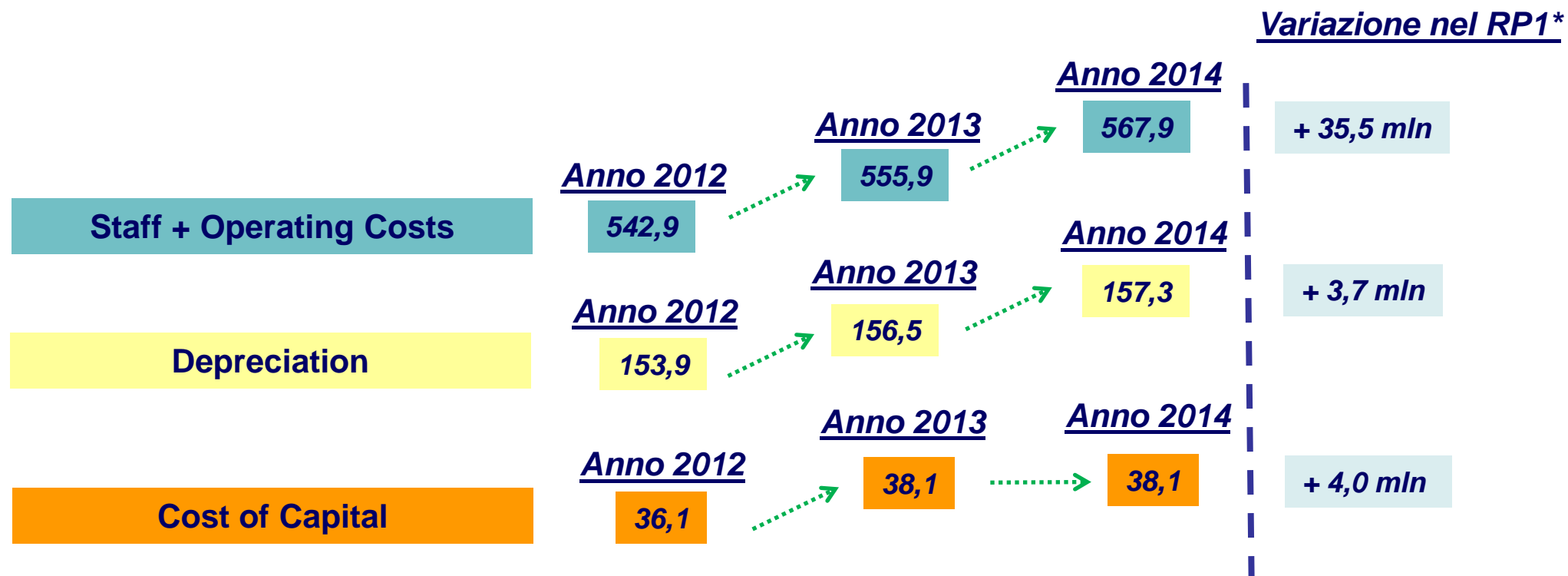
La *roadmap* disegnata dalla Commissione Europea per il raggiungimento **dell'obiettivo comunitario di cost-efficiency** di € 53,92 per il 2014, parte dal valore della tariffa determinata di consuntivo del 2009 e fissa dei valori di riferimento finalizzati a consentire il monitoraggio già a partire dal 2011.

Partendo dal valore di consuntivo della tariffa determinata del 2009 per l'Italia, si è calcolato in maniera proporzionale il contributo che ogni anno l'Italia dovrebbe fornire alla tariffa determinata europea. Il contributo rappresenta la **tariffa determinata obiettivo nazionale**.

Allo stesso modo, partendo dal valore della tariffa determinata per l'Italia, si è calcolato in maniera proporzionale il contributo che ogni anno ENAV dovrebbe fornire alla tariffa determinata nazionale. Il contributo rappresenta la **tariffa determinata obiettivo per ENAV**.

# La pianificazione dei costi ENAV

Il prospetto evidenzia come, pur sotto la pressione degli “obiettivi comunitari”, la Società stia proponendo una pianificazione dei costi coerente con l’obiettivo di preservare il livello dei costi operativi e della componente salariale del personale.



Valori in mln€

\* rispetto all'anno base 2011

# Gli elementi tecnici per il calcolo dell'obiettivo di efficienza economica (2/2)

## ➤ INFLAZIONE

				RP1			
	2009A	2010A	2011F	2012F	2013F	2014F	2015F
Inflazione	===	1,64%	1,95%	2,13%	2,00%	2,00%	2,00%

Le informazioni sull'andamento dell'inflazione in Italia sono estratti dall'Outlook pubblicato dal Fondo Monetario Internazionale nell'Aprile 2011.

## ➤ TRAFFICO

				RP 1			
UdS	2009A	2010A	2011F	2012F	2013F	2014F	2015F
UdS TOTALI	8,155	8,629	8,931	9,181	9,456	9,740	9,991
Andamento UdS totali		5,81%	3,50%	2,80%	3,00%	3,00%	2,58%

La pianificazione delle UdS è sviluppata in linea con le indicazioni fornite da EUROCONTROL (SUF, Febbraio 2011).

**CON I VALORI PIANIFICATI DI COSTO, INFLAZIONE E TRAFFICO ILLUSTRATI  
RAGGIUNGEREMMO GLI OBIETTIVI DI PERFORMANCE ...**

## Il confronto tra tariffe determinate

...infatti, dal confronto tra gli obiettivi comunitari e gli obiettivi raggiungibili dall'Italia e da ENAV emerge come le pianificazioni proposte consentano il massimo allineamento con gli obiettivi previsti.

Anni	Italia Tariffa determinata obiettivo (€2009)	Italia Tariffa determinata da pianificazione (€2009)	ENAV Tariffa determinata obiettivo (€2009)	ENAV Tariffa determinata da pianificazione (€2009)
2009	€ 73,89	€ 73,89	€ 60,99	€ 60,99
2010	€ 71,66	€ 69,44	€ 59,15	€ 56,42
2011	€ 69,43	€ 68,20	€ 57,31	€ 56,41
2012	€ 67,01	€ 66,60	€ 55,31	€ 54,75
2013	€ 64,69	€ 63,98	€ 53,39	€ 53,07
2014	€ 62,43	€ 61,85	€ 51,53	€ 51,36

- La tariffa determinata nazionale avrebbe, rispettivamente, nel periodo 2009-2014 una riduzione media del 3,5% annuo; nel periodo 2011-2014, una riduzione media del 3,2% annuo.
- La tariffa determinata ENAV avrebbe, rispettivamente, nel periodo 2009-2014 una riduzione media del 3,4% annuo; nel periodo 2011-2014, una riduzione media del 3,1% annuo.

# Uno sforzo congiunto

---

- La pianificazione è stata sviluppata in coordinamento con l'NSA (ENAC).
- Nel calcolo degli obiettivi sono state seguite tutte le linee-guida indicate dalla Commissione Europea e dalla PRB (EUROCONTROL).





# ... cosa è accaduto negli ultimi giorni?

A seguito dei drammatici eventi legati alla crisi Nord Africana, che hanno anche portato alla chiusura dello spazio aereo in alcune zone, STATFOR (il servizio statistico di EUROCONTROL) a fine Maggio ha rivisto al ribasso le previsioni di traffico per l'Italia pubblicate tre mesi prima (fine Febbraio 2011).



**Tale ribasso, nel 2011,  
è pari a circa  
4,5 punti percentuali !**

# L'effetto della crisi Nord-Africana

Le previsioni per l'Italia sono state riviste al ribasso da...

				RP 1		
YEARS	2009A	2010A	2011F	2012F	2013F	2014F
TOTAL SU	8,145	8,621	8,920	9,174	9,423	9,729
variation %		5,8%	3,5%	2,8%	2,7%	3,2%

Source: EUROCONTROL, SUF - FEBRUARY 2011

a...

				RP 1		
YEARS	2009A	2010A	2011F	2012F	2013F	2014F
TOTAL SU	8,145	8,621	8,546	8,643	8,878	9,165
variation %		5,8%	-0,9%	1,1%	2,7%	3,2%

Source: EUROCONTROL, SUF - MAY 2011

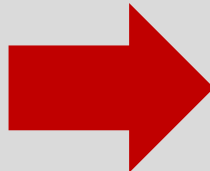
La performance dell'Italia è, quindi, penalizzata da un evento sul quale né lo Stato Italiano né tantomeno ENAV hanno la possibilità di esercitare alcun controllo !!!

# L'impatto sulla tariffa determinata

Per l'Italia, l'impatto sulla tariffa determinata sarebbe il seguente:

## Dalle previsioni di Febbraio:

Anni	Italia Tariffa determinata da pianificazione (€2009)	Variazione %
2011	€ 68,20	
2012	€ 66,60	-2,3%
2013	€ 63,98	-3,9%
2014	€ 61,85	-3,3%



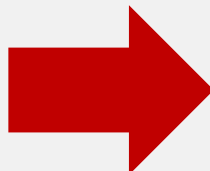
## Alle previsioni di Maggio:

Anni	Italia Tariffa determinata da pianificazione (€2009)	Variazione %
2011	€ 71,20	
2012	€ 70,31	-1,2%
2013	€ 68,21	-3,0%
2014	€ 65,96	-3,3%

Per ENAV, l'effetto traffico sulla performance economica è il seguente:

## Dalle previsioni di Febbraio:

Anni	ENAV Tariffa determinata da pianificazione (€2009)	Variazione %
2011	€ 56,41	
2012	€ 54,75	-3,0%
2013	€ 53,07	-3,1%
2014	€ 51,36	-3,2%



## Alle previsioni di Maggio:

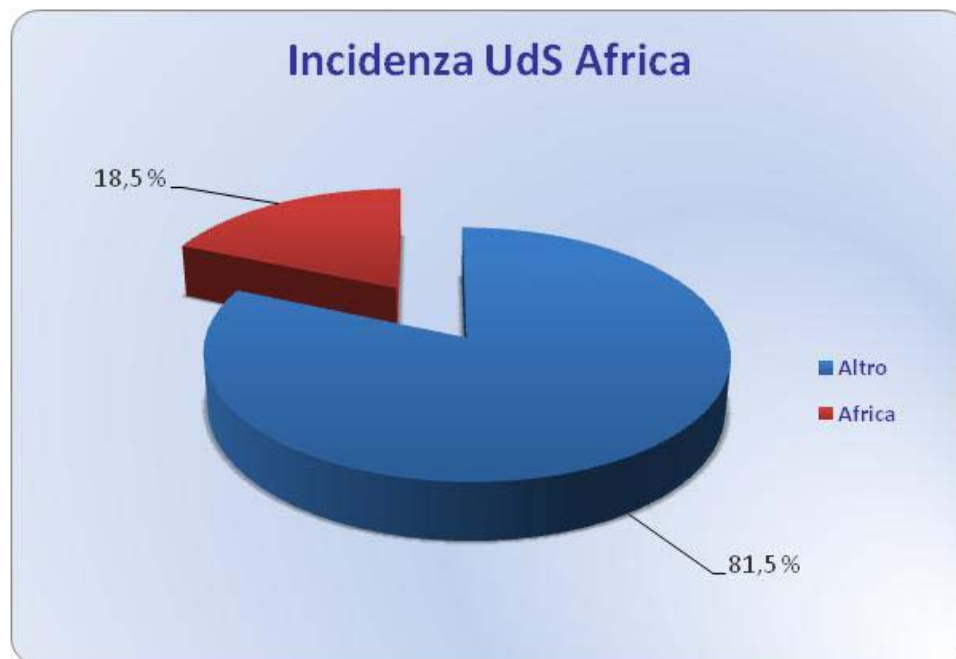
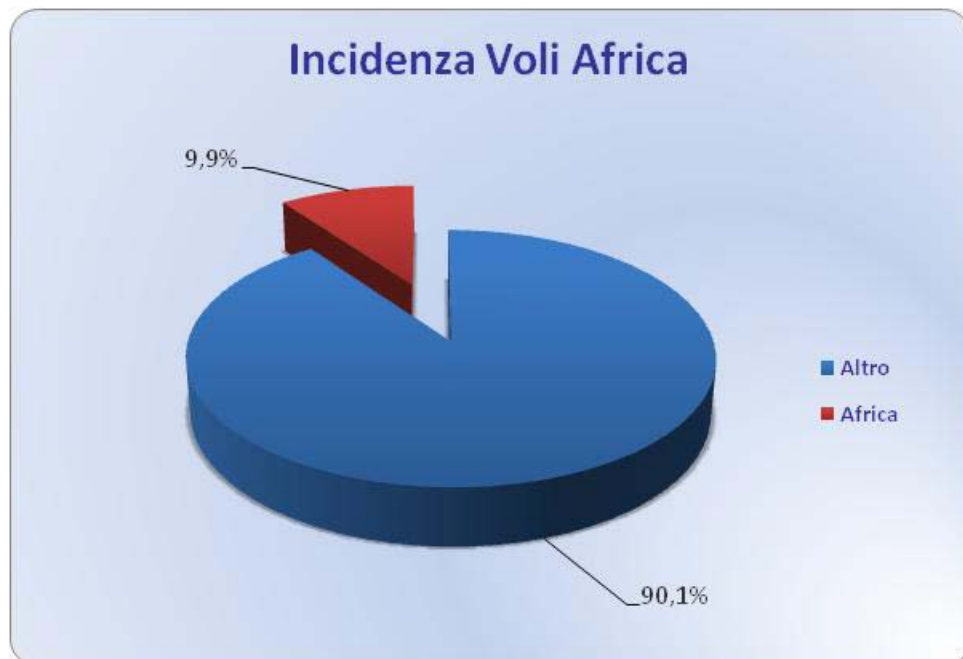
Anni	ENAV Tariffa determinata da pianificazione (€2009)	Variazione %
2011	€ 58,90	
2012	€ 58,10	-1,36%
2013	€ 56,47	-2,81%
2014	€ 54,53	-3,43%

# I nuovi risultati della performance economica

---

- Considerando le nuove previsioni di traffico, la tariffa determinata nazionale avrà, rispettivamente:
  - nel periodo 2009-2014 una riduzione media del 2,2% annuo;
  - nel periodo 2011-2014, una riduzione media del 2,5% annuo.
  
- Analogamente, considerando le nuove previsioni di traffico, la tariffa determinata ENAV avrà, rispettivamente:
  - nel periodo 2009-2014 una riduzione media del 2,2% annuo;
  - nel periodo 2011-2014, una riduzione media del 2,5% annuo.

# Confronto traffico 1 Trimestre 2011/2010 continente africano (Italia)



## Andamento voli fatturati (Italia) da e per i principali paesi africani

Nazione	Variazione voli 2011-2010
Egitto	-25,5%
Tunisia	-18,1%
Libia	-17,8%
Sud Africa	-15,7%

# Conclusioni (1/2)

---

- Il Piano è stato sviluppato con il duplice obiettivo di raggiungere i target di performance richiesti e di tutelare la stabilità economico-finanziaria della Società.
- La crisi in Nord Africa sta tuttavia esercitando forti pressioni sulla performance economica italiana che, ad oggi, risulterebbe non più allineata con gli obiettivi comunitari ma leggermente al di sotto (2,5% invece del 3,2% nel periodo 2011-2014).
- Tale situazione è determinata dal crollo dei volumi di traffico previsti per il 2011 e 2012 a causa della crisi del Nord Africa.
- Solamente seguendo l'evoluzione della crisi nelle prossime settimane sarà possibile effettuare delle stime più puntuali sui volumi di traffico del 2011 e del 2012 e, quindi, valutare in maniera più precisa l'impatto della crisi Nord Africana.

## Conclusioni (2/2)

---

- ENAC per la scadenza di invio del Piano a fine Giugno 2011, d'accordo con ENAV, ha intenzione di presentare un Piano di Performance che tenga conto delle ultime negative previsioni di traffico, proprio al fine di non voler assoggettare né lo Stato né la Società ad un fattore di rischio non direttamente controllabile.
- La procedura prevede che la Commissione Europea valuti i Piani degli Stati Membri e fornisca entro Ottobre 2011 il proprio feedback. Questo potrebbe concretizzarsi sia in una accettazione del Piano nazionale (che diventerebbe a quel punto vincolante) che nella indicazione di azioni correttive necessarie all'adeguamento dei target nazionali a quelli comunitari con il conseguente riallineamento del Piano stesso.

---

## INFORMAZIONI COMPLEMENTARI



# Il quadro normativo comunitario in materia di performance

---

- La normativa in materia di performance dei gestori del traffico aereo comunitari ha concluso il suo iter per ciò che concerne i due Regolamenti principali e la Decisione che la compongono:
  - le “**Implementing Rule**” (Reg. n. 691/2010), che definiscono il quadro regolamentare in materia di performance dei Service Provider comunitari, pubblicato il 29 luglio 2010. Il Regolamento emenda, inoltre, il Reg. n. 2096/2005 per la parte riferita al Business Plan e all’Annual Plan degli ANSP;
  - l’aggiornamento del “**Charging Regulation**” (Reg. 1191/2010) che, invece, disciplina da un punto di vista tecnico l’applicazione dello schema di performance sulle tariffe per i Servizi della Navigazione Aerea, pubblicato il 16 Dicembre 2010;
  - la **Decisione** del 21/02/2011 che stabilisce gli obiettivi di performance comunitari.
- Parallelamente, continua anche l’attività normativa della EC sulla nuova proposta di **Regolamento sul Network Manager** “soggetto che avrà responsabilità di coordinare le attività operative al fine di consentire l'utilizzo ottimale dello spazio aereo all'interno del Cielo Unico Europeo e, contestualmente, di garantire che gli user possano operare sulle traiettorie preferite, consentendo il massimo accesso allo spazio aereo ed ai servizi per la navigazione aerea”.

