

# Lo Schema di Prestazioni

Regolamenti

691/2010

1794/2006 come modificato dal regolamento 1191/2010

# Regolamento 691/2010

- Il Pacchetto SES II ha introdotto un sistema di prestazioni, per stabilire e perseguire obiettivi Community-Wide
- Il sistema di Prestazioni si applica a 4 Key performance Areas:
  - Safety
  - Environment
  - Capacity
  - Cost-Efficiency

# KPAs and KPIs

- **Safety**
  - Safety maturity
  - Just Culture Implementation
  - Risk Assessment Tool Adoption
- **Capacity**
  - Average delay per flight, all ATFM causes
- **Cost-Efficiency**
  - Average European En-Route Service Unit Rate
- **Environment**
  - Horizontal Efficiency of Route Network
- **Sono Ammessi Parametri nazionali accanto a quelli comunitari**
  - per l'Italia verranno mantenuti i parametri basati sugli indicatori di safety attualmente contenuti nel piano industriale di ENAV SpA

# Architettura Globale del sistema

- I due Regolamenti hanno funzioni differenti:
  - Il regolamento 691/2010 gestisce le prestazioni globali del sistema, tra le quali il parametro costo-efficienza, che riguarda in maniera diretta il costo dell'unità di servizio (*Service Unit Rate*), e permette alla Commissione di controllarne l'evoluzione.
  - Se l'ANSP e il traffico si mantengono secondo le previsioni avanzate nei Piani di Prestazioni Nazionali, non vi è nessuna variazione rispetto al tradizionale “cost recovery”.
  - Eventuali variazioni (costi e traffico) vengono invece gestite dal regolamento 691/2010.

# Periodi di riferimento

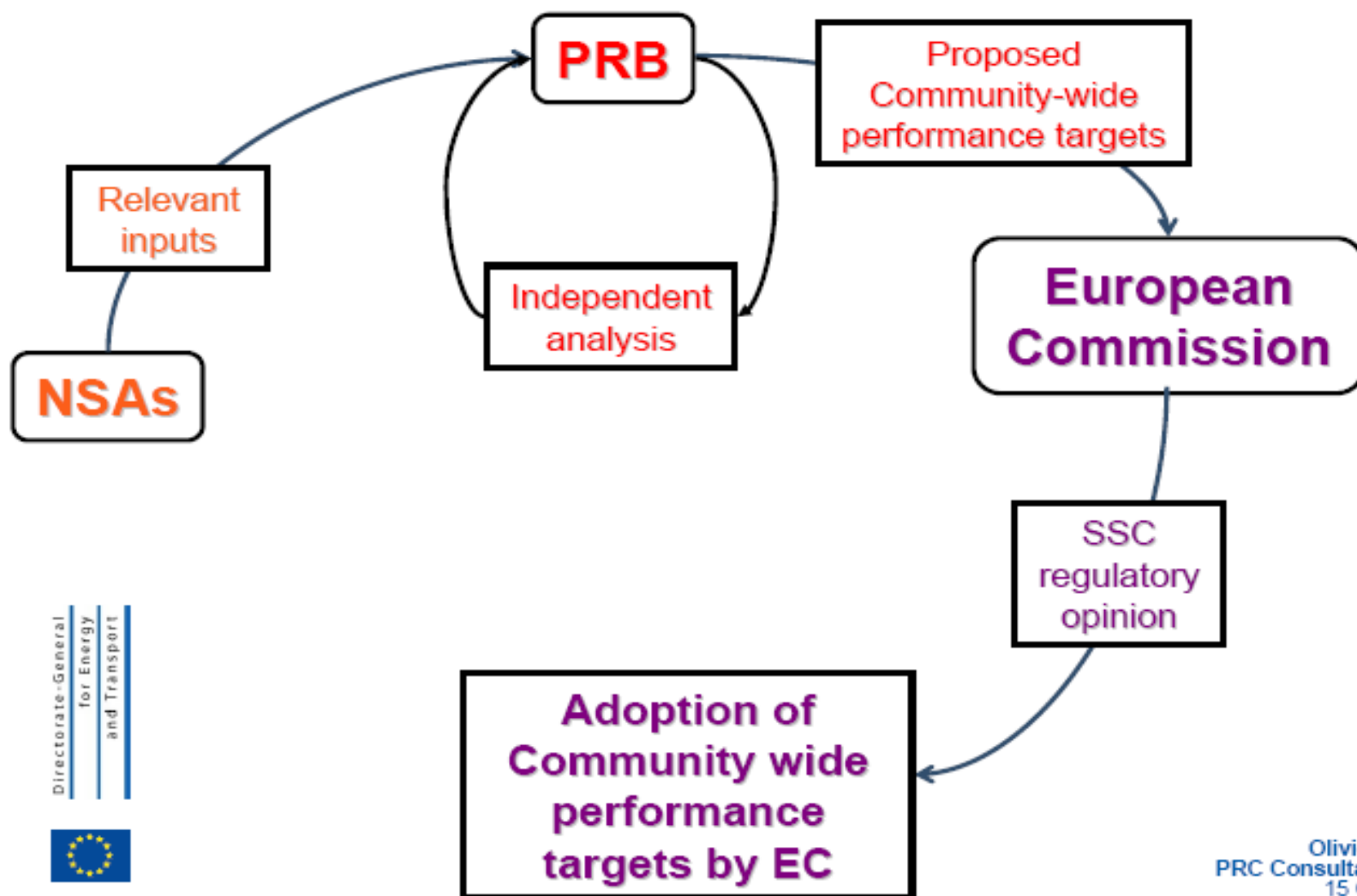
- Lo schema di prestazioni è diviso temporalmente in cicli, detti **periodi di riferimento**
- Il primo periodo di riferimento è di tre anni, i successivi dovrebbero essere di cinque
- **Nel primo periodo di riferimento non vengono prese in considerazione le operazioni di terminale**
- Durante i periodi di riferimento possono attivarsi allarmi qualora l'evoluzione dello scenario macroeconomico diverga macroscopicamente dalle previsioni.

# Funzionamento Pratico del sistema di prestazioni

- Passi del sistema:

- La Commissione, dopo aver “consultato tutti”, e avvalendosi del Performance Review Body, stabilisce i Community- Wide target
- (fatto)
- Le NSA (con il contributo degli ANSP) preparano i piani nazionali per stabilire come i singoli Stati contribuiranno al raggiungimento degli obiettivi europei;
- La Commissione accetta gli obiettivi nazionali e i relativi piani d'azione
- Il raggiungimento degli obiettivi viene monitorato costantemente dalle NSA

## ● Target setting process (1/3) – Community-wide targets



# Presupposti e allarme

- Traffico
  - traffico previsto a livello dell'Unione europea, espresso in unità di servizio di rotta: 108 776 000 nel 2012, 111 605 000 nel 2013 e 114 610 000 nel 2014;
  - una variazione almeno del 10 %, nell'arco di un anno civile, del traffico effettivo registrato dall'organo di valutazione delle prestazioni, rispetto alle previsioni di traffico
- Costi
  - costi determinati di riferimento previsti a livello dell'Unione europea (espressi in termini reali, al valore dell'euro nel 2009): 6 296 000 000 di EUR nel 2012, 6 234 000 000 di EUR nel 2013 e 6 179 000 000 di EUR nel 2014
  - una variazione almeno del 10 %, nell'arco di un anno civile, dei costi effettivi a livello dell'Unione europea registrati dall'organo di valutazione delle prestazioni, rispetto ai costi determinati di riferimento

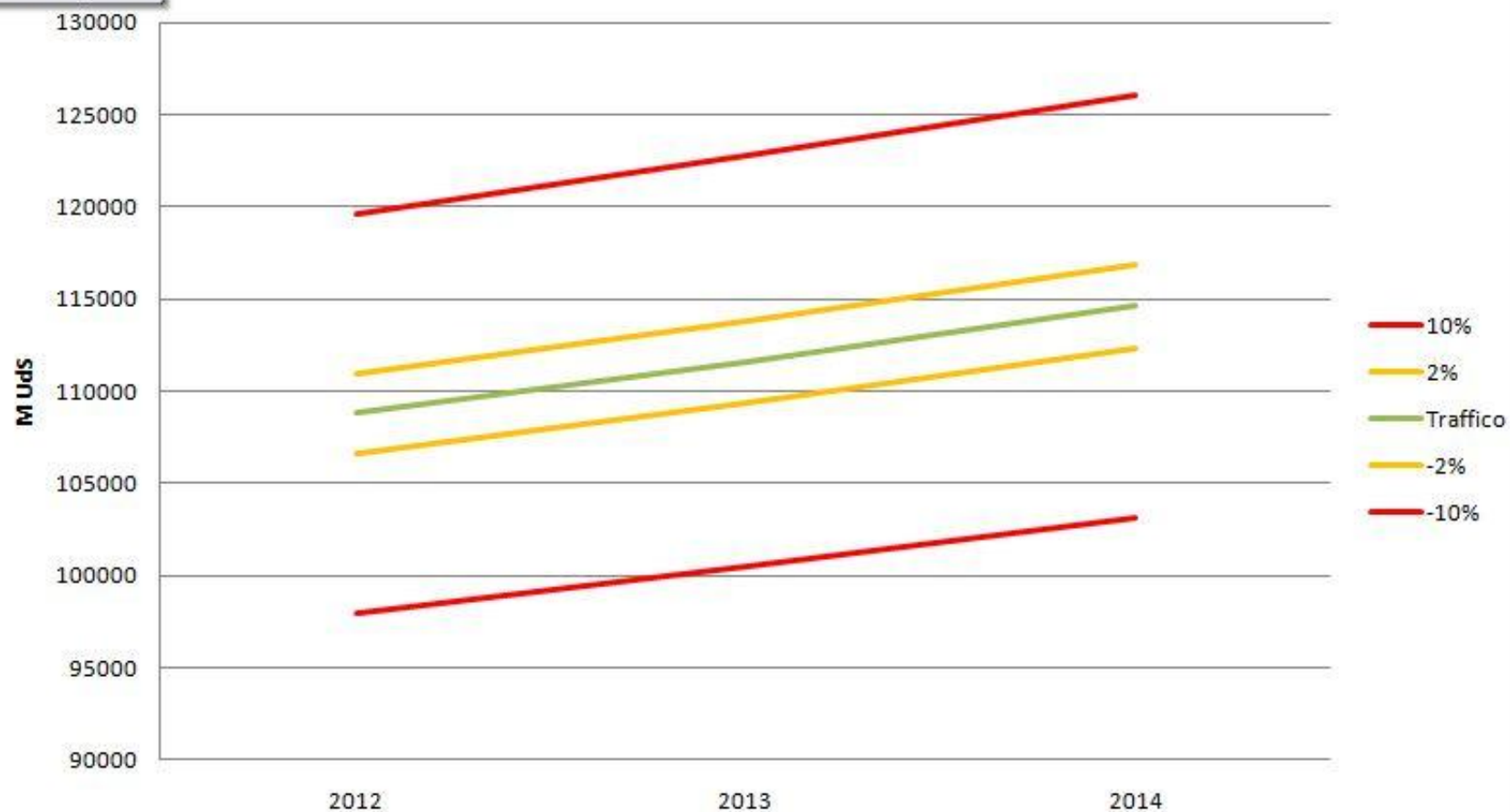


# Target Europei

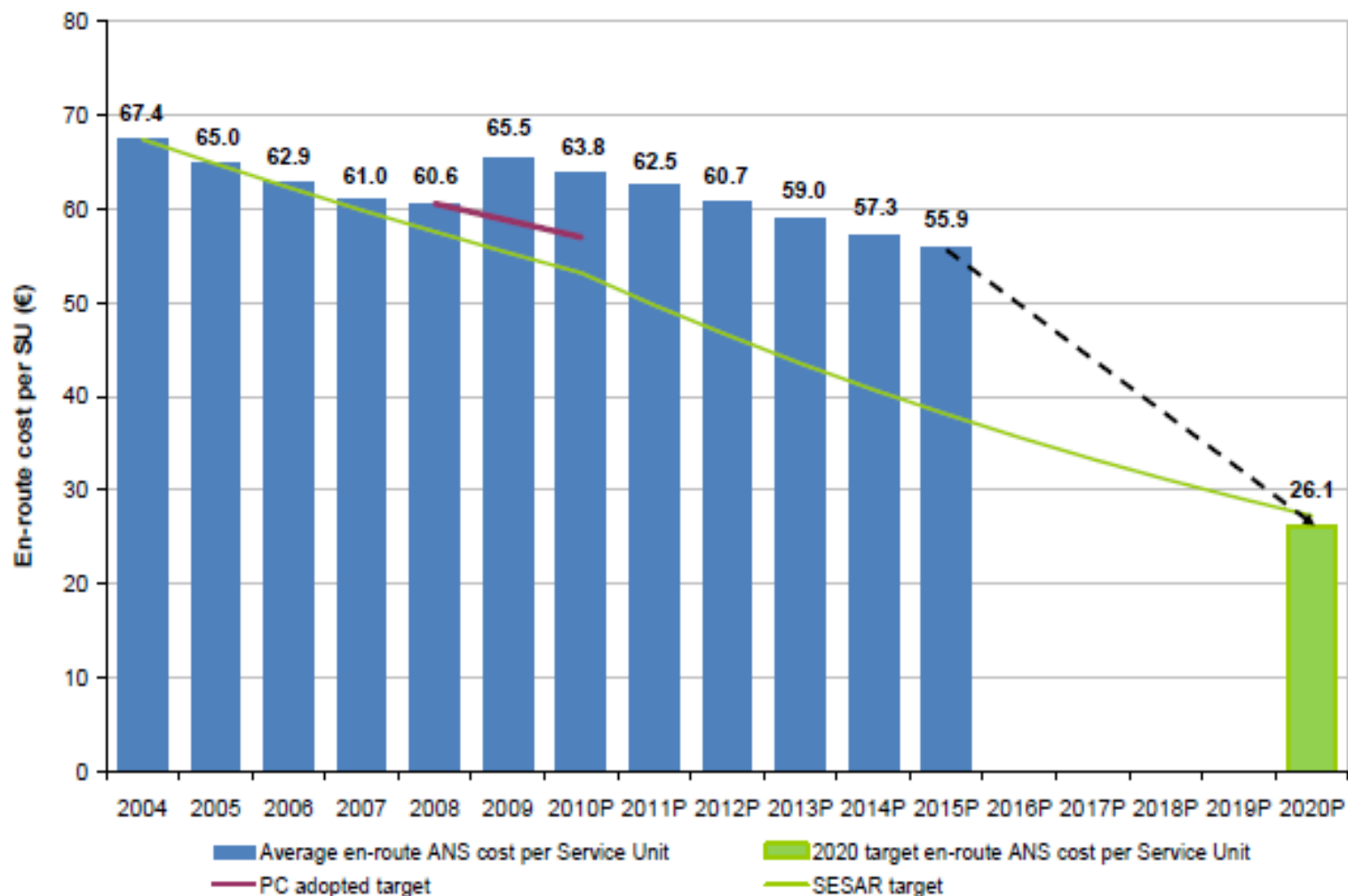
- Per il periodo di riferimento compreso tra il 10 gennaio 2012 e il 31 dicembre 2014, gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione europea sono i seguenti:
  - **obiettivo ambientale:** miglioramento dello 0,75 % dell'indicatore dell'efficienza media di volo orizzontale di crociera nel 2014, rispetto alla situazione nel 2009
  - **obiettivo di capacità:** riduzione del ritardo medio dovuto alla gestione del flusso di traffico aereo (ATFM, Air Traffic Flow Management) durante la rotta per volo, fino a raggiungere, nel 2014, un ritardo massimo di 0,5 minuti per volo
  - **obiettivo di efficienza economica:** riduzione del tasso unitario medio determinato a livello dell'Unione europea per i servizi di navigazione aerea di rotta da 59,97 EUR nel 2011 a 53,92 EUR nel 2014 (espresso in termini reali, al valore dell'euro nel 2009), con valori intermedi annui pari a 57,88 EUR nel 2012 e a 55,87 EUR nel 2013

## Evoluzione del traffico e fasce di rischio traffico

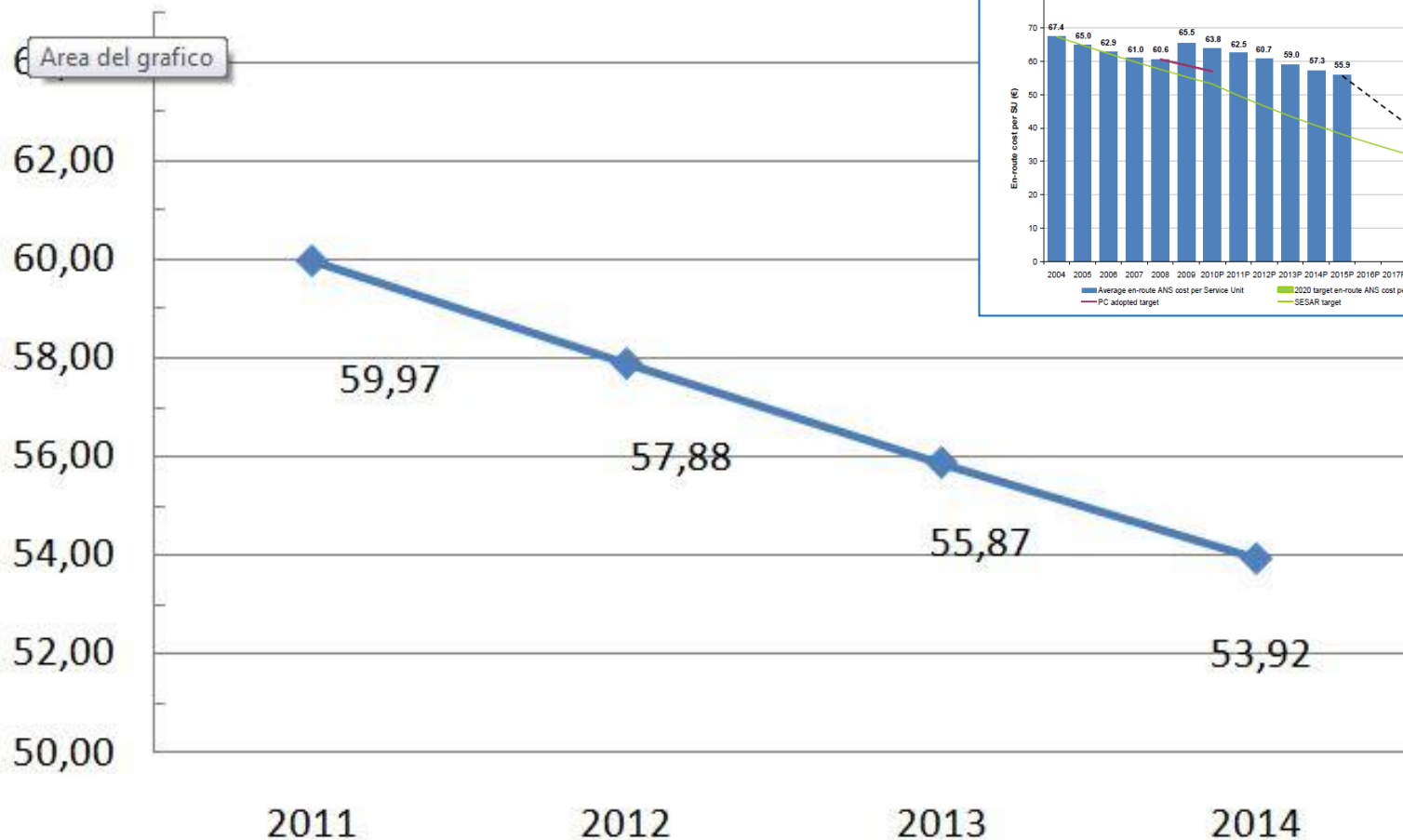
Area del grafico



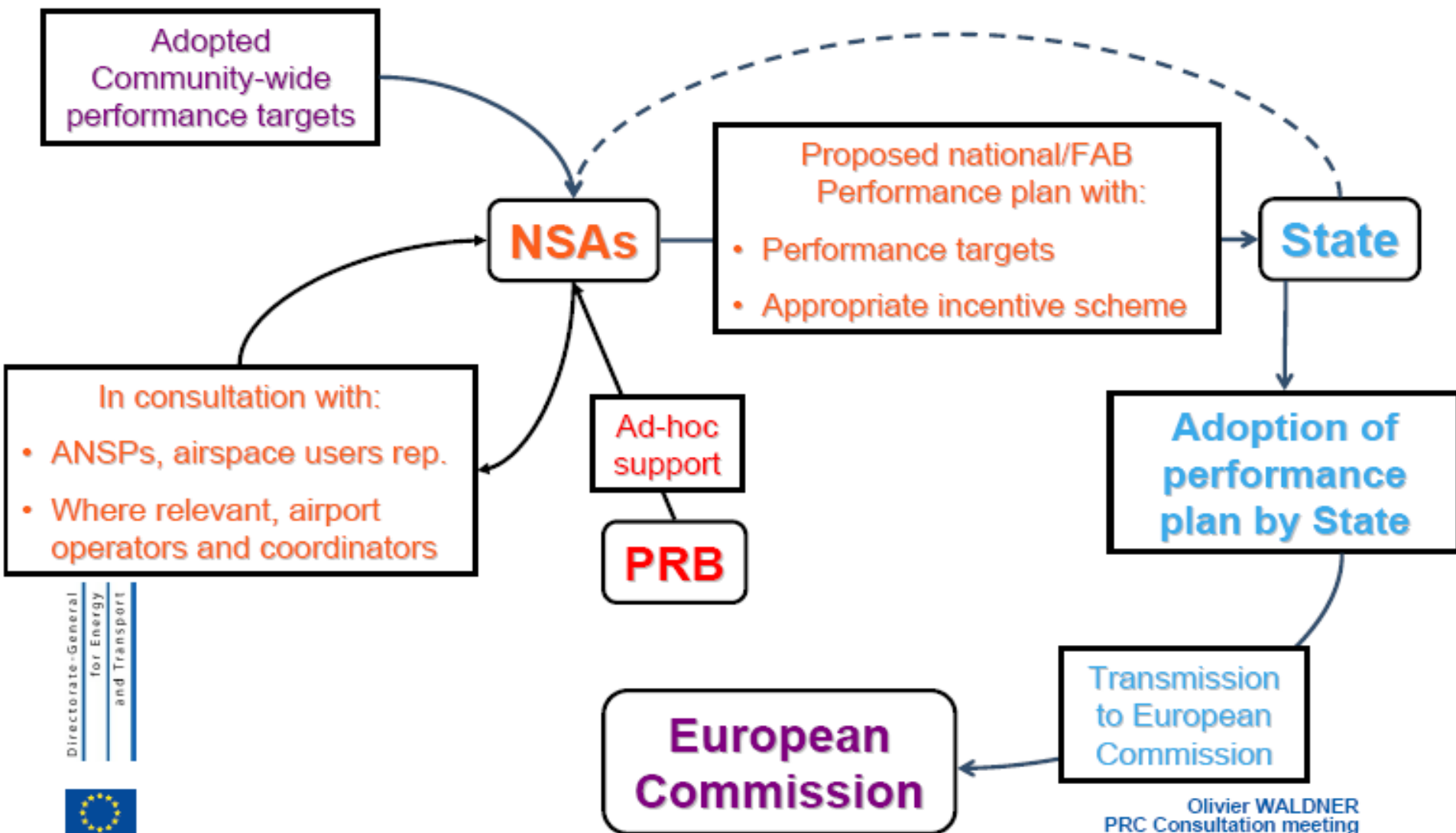
# Trend Originale Proposto dalla Commissione



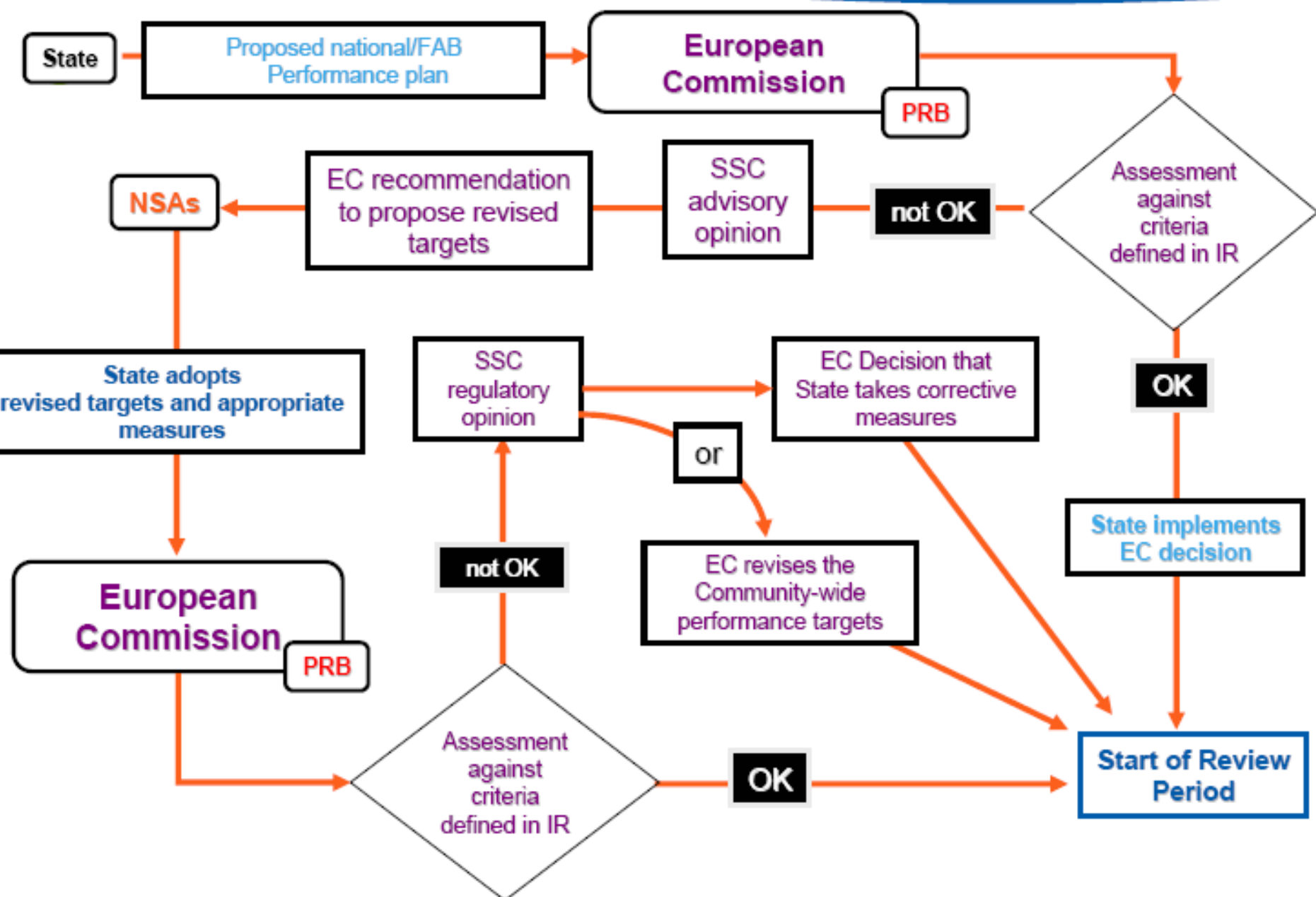
# Service Unit Rate media Europea



## ● Target setting process(2/3) – National/FAB targets



## Target setting process(3/3) – Assessment of targets



# Dal Cost Recovery al Risk Sharing

- Con il pacchetto SES II è stato abbandonato il concetto del recupero totale dei costi, ed è stato adottato il concetto della partecipazione al rischio degli operatori aeronautici
- Nella forma originale era previsto esclusivamente il meccanismo dei “costi determinati”, ovvero la determinazione anticipata dei costi per ciascun periodo di riferimento, sulla base delle previsioni di traffico.
- I “costi determinati” non possono essere più variati nel corso del periodo di riferimento, se non per i casi specifici previsti dalla regola stessa.
- Non era quindi il Cost Cap previsto nell’attuale (ma non firmato) contratto Stato/ENAV SpA.

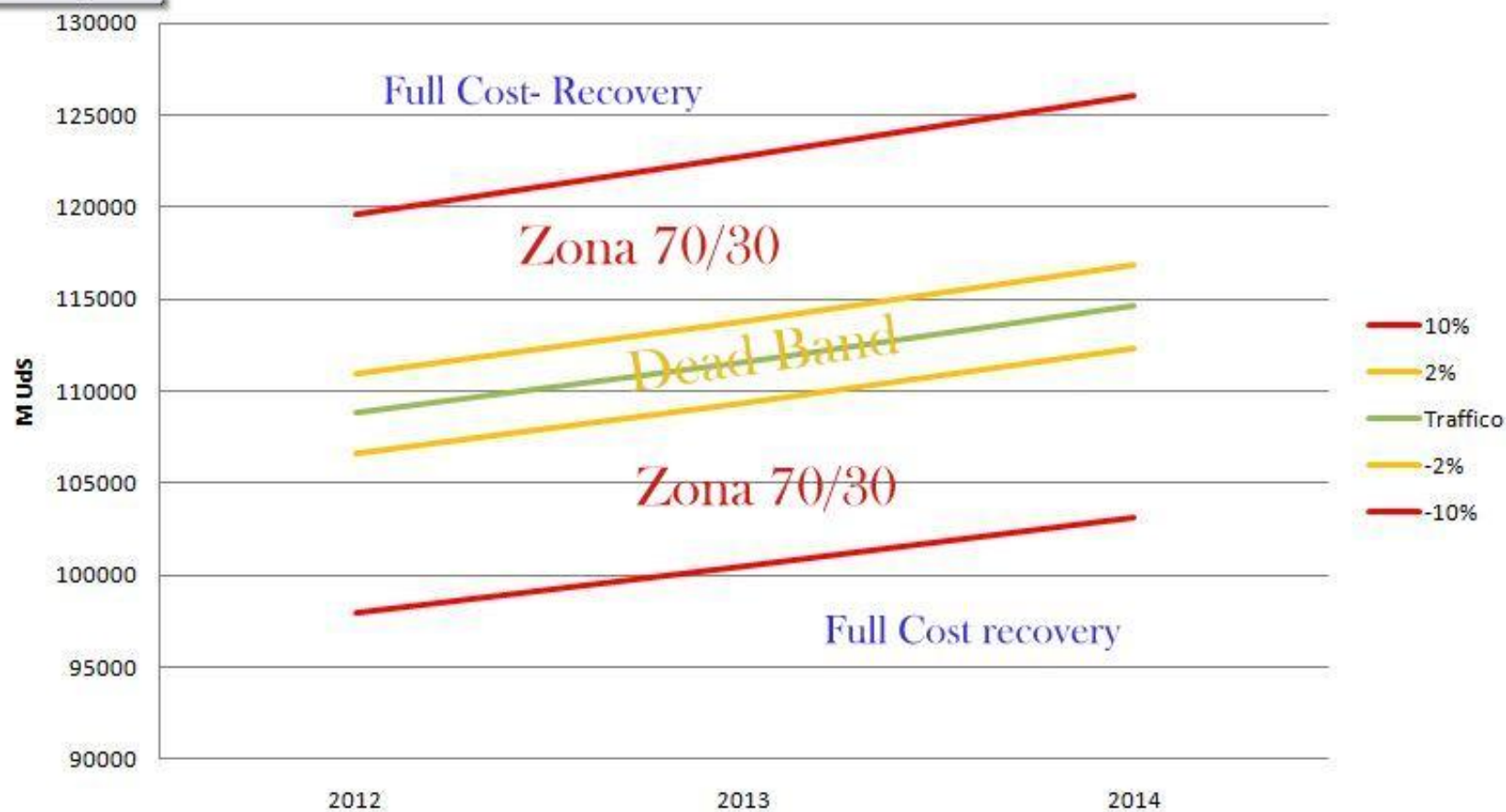
# Principi della partecipazione al rischio

- Rischio costi
  - Si intende il rischio che i costi nel periodo siano maggiori o minori del preventivato
- Rischio traffico
  - Si intende il rischio che il traffico si discosti dalle previsioni effettuate



## Evoluzione del traffico e fasce di rischio traffico

Area del grafico



# Principi del rischio di traffico

- 1) Zona Morta
  - Se, in un dato anno, il numero effettivo di unità di servizio non è superiore o inferiore di più del 2 % rispetto alle previsioni formulate all'inizio del periodo di riferimento, le entrate o le mancate entrate supplementari del fornitore di servizi di navigazione aerea in relazione ai costi determinati non sono oggetto di riporto.

# Traffico in eccesso

- Se, in un dato anno  $n$ , il numero effettivo di unità di servizio è superiore di oltre il 2 % rispetto alle previsioni formulate all'inizio del periodo di riferimento, entro l'anno  $n+2$  deve essere restituito agli utenti dello spazio aereo quantomeno il 70 % delle entrate supplementari ottenute dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 2 % della differenza tra le unità di servizio effettive e le previsioni relative ai costi determinati;

# Esplosione del traffico

- Se, in un dato anno  $n$ , le unità di servizio effettive sono superiori del 10 % rispetto alle previsioni formulate all'inizio del periodo di riferimento, nell'anno  $n+2$  deve essere restituito agli utenti dello spazio aereo l'intero importo delle entrate supplementari ottenute dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 10% della differenza tra le unità di servizio effettive e le previsioni relative ai costi determinati.

# Difetto di traffico

- Se, in un dato anno  $n$ , il numero effettivo di unità di servizio è inferiore di oltre il 2 % rispetto alle previsioni formulate all'inizio del periodo di riferimento, in linea di principio entro l'anno  $n+2$  gli utenti dello spazio aereo devono farsi carico di un massimo del 70 % delle mancate entrate subite dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 2 % della differenza tra le unità di servizio effettive e le previsioni relative ai costi determinati.
- Gli Stati membri possono decidere, tuttavia, di dilazionare su più anni il riporto delle mancate entrate al fine di mantenere la stabilità del coefficiente unitario.

# Salvaguardia

- Se, in un dato anno  $n$ , le unità di servizio effettive sono inferiori del 90 % rispetto alle previsioni formulate all'inizio del periodo di riferimento, in linea di principio entro l'anno  $n+2$  gli utenti dello spazio aereo devono farsi carico dell'intero importo delle mancate entrate subite dal o dai fornitori di servizi di navigazione aerea interessati che superano il 10 % della differenza tra le unità di servizio effettive e le previsioni relative ai costi determinati.
- Gli Stati membri possono decidere, tuttavia, di dilazionare su più anni il riporto delle mancate entrate al fine di mantenere la stabilità del coefficiente unitario.

# ESENTI dal rischio di traffico

- a) i costi determinati stabiliti in applicazione dell'articolo 5, paragrafo 2, con l'eccezione degli accordi relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea a livello transfrontaliero;
- b) i costi determinati dei fornitori di servizi meteorologici;
- c) i riporti autorizzati da un anno o periodo di riferimento precedente e i bonus o le penali derivanti dai sistemi di incentivazione;
- d) gli attivi o passivi di recuperi derivanti da variazioni del traffico sono recuperati al più tardi nell'anno  $n+2$ .
- Gli Stati membri possono inoltre esentare dalla ripartizione dei rischi di traffico i costi determinati dei fornitori di servizi di navigazione aerea che sono stati autorizzati a fornire servizi di navigazione aerea senza certificazione, in conformità all'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 550/2004.



# Rischio di costo

- se, per l'intero periodo di riferimento, le spese effettive sono:
  - inferiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta viene trattenuta dal fornitore di servizi di navigazione aerea, dallo Stato membro o dall'ente qualificato interessati;
  - superiori ai costi determinati stabiliti all'inizio del periodo di riferimento, la differenza che ne risulta è a carico del fornitore di servizi di navigazione aerea, dello Stato membro o dell'ente qualificato interessati, fatta salva l'attivazione di un dispositivo di allarme, di cui all'articolo 18 del regolamento (UE) n. 691/2010;



# Costi non controllabili

- cambiamenti imprevisti di normative nazionali in materia pensionistica e di contabilità delle pensioni;
- cambiamenti imprevisti della normativa fiscale nazionale;
- elementi di costo nuovi e imprevisti non contenuti nel piano di prestazione nazionale ma imposti da obblighi di legge;
- cambiamenti imprevisti nei costi o nelle entrate dovuti a obblighi fissati da accordi internazionali;
- significativi cambiamenti nei tassi di interesse sui prestiti.

# Domande ?