

SET MINIMO INDICATORI TRASPORTO SU STRADA (KPI)¹

NOME	FORMULAZIONE	NOTE
EFFICIENZA OPERATIVA		
Costo operativo per vett-km	costo operativo/vett-km (PEA)	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico
Costo operativo per posto-km	costo operativo/posti-km (totali)	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.
EFFICIENZA - PRODUTTIVITÀ¹		
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	costo del lavoro totale/n. addetti totali	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni. Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units. vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico
Produzione per numero di addetti operativi	vett-km (PEA)/n. addetti operativi	
Produzione per numero di addetti totali	vett-km (PEA)/n. addetti totali	
Efficienza della rete di trasporto di superficie	vett-km (PEA)/vett-km totali	vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico vett-km totali tengono conto di corse tecniche, da/per deposito, riposizionamenti, ecc.
EFFICACIA - REDDITIVITÀ¹		
Ricavi da traffico per vett-km	ricavi da traffico/vett-km (cons)	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, nonché gli introiti derivanti da agevolazioni/esenzioni tariffarie (rimborso per mancato ricavo da parte di enti pubblici e/o privati), al netto dell'IVA. In alternativa il numeratore può essere sostituito da "ricavi totali", tenendo conto anche delle altre fonti di introito (sanzioni, ricavi commerciali, ecc.) vett-km (cons) = servizio effettivo consuntivato (al netto dei trasferimenti/inserimenti)
<i>Coverage Ratio</i>	ricavi da traffico/costi operativi	Da determinare ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 422/1997 e s.m.i
EFFICACIA - QUALITÀ¹		
Puntualità ²	n. corse in orario/n. corse effettive	Numero di corse con ritardo in arrivo a capolinea inferiore a 5' in rapporto al numero delle corse effettivamente svolte ³ .
Scostamenti da orario ²	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	Il tempo è espresso in minuti.
Regolarità corse ²	n. corse effettive/n. corse programmate	Numero di corse effettivamente svolte in rapporto al numero di corse programmate.
<i>Load factor</i>	pax-km/posti-km	
Sostenibilità ambientale	n. veicoli max standard "Euro" /n. veicoli totali	Valori calcolati dal "parco veicolare" dell'IA, periodicamente aggiornato (vd. Annesso 2)
Efficienza energetica	consumo energetico/posti-km	Valore del "consumo energetico" dato dalla somma delle componenti carburante, energia elettrica, altri consumi di energia, riportate ad unica unità di misura (i.e. Mjoule, Tep) e riferibili all'esercizio
Sicurezza	n. segnalazioni/n. corse effettive	Il parametro "n. segnalazioni" tiene conto degli esiti del monitoraggio effettuato dall'EA nell'ambito del "Piano Operativo di sicurezza e controlleria" (cfr. Annesso 2, Prospetto 1 e 2, sez. CMQ) in relazione alla variazione del numero di eventi criminosi (atti di vandalismo, furti, borseggi, rapine, disturbi e molestie) a bordo veicolo
MONITORAGGIO		
Velocità commerciale (effettiva) ²	vett-km (cons)/h servizio	Velocità commerciale effettivamente realizzata dai veicoli circolati, inclusiva degli scostamenti temporali rispetto al programma di esercizio. vett-km (cons) = servizio effettivo consuntivato (al netto dei trasferimenti/inserimenti) h servizio = durata consuntivata delle corse effettivamente svolte
Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR	valore investimenti RMR realizzati / valore degli investimenti RMR programmati	Il "grado di conformità" è riferito al progetto di investimento o gruppo di progetti afferenti alla stessa tipologia, come da cronoprogramma di intervento di cui al relativo piano degli investimenti (cfr. Piano RMR e

SET MINIMO INDICATORI TRASPORTO SU STRADA (KPI)¹

NOME	FORMULAZIONE	NOTE
EFFICIENZA OPERATIVA		
Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT	valore investimenti ICT realizzati / valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)	Piano ICT in Annesso 2, Prospetti 1 e 2 - "Politica investimenti per rinnovo del materiale rotabile, per innovazione tecnologica, etc.."). Valore dell'investimento espresso in euro (€).

NOTA

(1): L'universo temporale di calcolo degli indicatori (ad esempio, mensile, trimestrale, annuale), l'individuazione di fasce orarie (ad esempio ore di punta e di morbida) l'eventuale disaggregazione (per linea, per servizio, per tipologia di materiale rotabile, ecc.) e le eventuali tempistiche di rendicontazione da parte dell'IA, sono definite dall'EA nel CdS in modo da consentire un adeguato dettaglio di controllo e tempestività di intervento. Per ogni indicatore l'EA fornisce: il valore minimo, il valore obiettivo e/o gli incrementi migliorativi previsti per ciascun anno/periodo di validità contrattuale.

(2): Nel calcolo degli indicatori si tiene conto delle casistiche riconducibili a responsabilità dell'IA, escludendo eventuali influenze sulle prestazioni derivanti da *driver* /fattori esogeni o eventi non riconducibili all'IA. A titoli d'esempio, nel calcolo della velocità commerciale (effettiva) dovranno essere tenuti opportunamente in conto gli effetti (positivi/negativi) derivanti dall'adozione di specifiche politiche di mobilità/viabilità da parte dell'ente competente.

(3): E' compito dell'EA definire le modalità di declinazione della "puntualità" tenendo conto della tipologia del servizio e delle tecnologie a disposizione. A titolo esemplificativo potranno essere considerate "in orario" le corse con arrivo entro una determinata soglia alla stazione capolinea e/o alle stazioni intermedie (macro-tratte), oppure le corse che mantengono il distanziamento temporale con le corse successive entro determinate soglie.