

**Servizio Ferroviario
Transfrontaliero [SFT]
Domodossola-Iselle**

Allegato 4
Indicatori di efficacia ed efficienza

Indice

4.1. PREMESSA.....	3
4.2. INDICATORI DI EFFICIENZA ED EFFICACIA	4
4.2.1. Indicatore di efficienza operativa.....	6
4.2.2. Indicatori di efficienza – costi.....	6
4.2.3. Indicatori di efficienza – ricavi.....	7
4.2.4. Altri indicatori.....	8
4.2.5. Il recupero di efficienza	8
4.3. CRONOPROGRAMMA PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI	9
4.4. RESPONSABILIZZAZIONE DELL’IMPRESA FERROVIARIA.....	10

4.1. PREMESSA

L'Ente Concedente (EC) affida la concessione del Contratto di Servizio Transfrontaliero (SFT) per il periodo 2024 - 2029, ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 3 ter, del Regolamento (UE) n.1370/2007, dopo aver ricevuto la manifestazione d'interesse di un Operatore Economico (OE), nel rispetto di quanto previsto dalla normativa europea, nonché della normativa nazionale e delle disposizioni emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

ART è l'ente che, in attuazione di specifiche norme dello Stato, in particolare dell'articolo 37 comma 2 della L. 201/2016, determina la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare. In attuazione di detta norma l'ART ha emanato la delibera 120/2018 *"Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale"*.

La Delibera 120/2018 prevede che l'EC chieda ad ART gli indicatori di efficienza ed efficacia al fine di ricevere i valori statistici osservati nei periodi precedenti.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) sulla base degli indicatori già forniti dall'Autorità per il Contratto di Servizio lotto SFR (Servizio Ferroviario Regionale) nel 2022, considerata la specificità dell'OE che ha manifestato interesse al lotto SFT (BLS AG) e la specificità della linea internazionale di cui fa parte la linea italiana, e sulla base dei dati relativi al CdS 2017-2023 già in capo all'OE BLS, ha sviluppato un preliminare calcolo degli indici come da schemi della stessa Autorità.

Successivamente ha richiesto all'ART i parametri previsti dalla delibera 120/2018.

L'ART con nota protocollo ART n.43986/2023 del 14/09/2023, ha risposto alla richiesta precisando che *"trattandosi di servizi eserciti su rete ferroviaria non interconnessa alla rete nazionale ai sensi del D.M. 347/2019 (cfr. Allegato 1), nel caso di specie la delibera n. 120/2018 trova applicazione limitatamente al Titolo II "Criteri di Contabilità Regolatoria", come indicato dalla Misura 1.3 della suddetta delibera. Pertanto, non si applicano le "Metodologie, criteri e procedure per l'efficienza delle gestioni" di cui al Titolo I."* Inoltre ha comunicato, in ottica di collaborazione, i valori dei parametri calcolati con riferimento al *"Comparto Italia – Banca dati – Altre IF"* al fine di tenere in considerazione il recupero di efficienza del costo operativo del settore quale termine di confronto per la fissazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza del CdS.

Gli indicatori che AMP ha inviato ad ART oltre che gli indicatori di confronto forniti dall'ART sono stati condivisi con l'OE al fine di addivenire ad un corretto sviluppo del Piano Economico Finanziario.

4.2. INDICATORI DI EFFICIENZA ED EFFICACIA

Di seguito si riportano i valori KPI valutati da AMP con riferimento al CdS 2017 – 2022, proposti secondo gli schemi di cui all'Annesso 2 della misura 2 della delibera ART 120 / 2018 e tenuto conto della comunicazione dell'autorità di Regolazione dei Trasporti, Protocollo ART N.0043986/2023 del 14/09/2023.

valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo - PIEMONTE	
valore di periodo	1.50%
valore annuale (T=3)	0.50%

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA – SFT						
Nome	Formulazione	Note	media	min	max	unità di misura
Costo operativo per treno-km	costi operativi/treno-km	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.	17,010	15,468	18,582	€ (a treno-km)

EFFICIENZA (COSTI) – SFT						
Nome	Formulazione	Note	media	min	max	unità di misura
Costo operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	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.	0,072	0,066	0,077	€ (a posto-km)
Costo operativo per passeggero- km	costi operativi/pax-km		0,290	0,232	0,401	€ (a pax-km)
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	costi di manutenzione/ore servizio treni		180,165	139,842	229,571	€ (ad ora di servizio)
Costi Manutenzione per treno-km	costi di manutenzione/treno-km	Il costo di manutenzione include quello del personale addetto alla manutenzione.	3,514	2,727	4,477	€ (a treno-km)
Costi Manutenzione per costi operativi	costo di manutenzione/costi operativi		20,61%	17,45%	25,87%	%

EFFICIENZA (RICAVI)- SFT						
Nome	Formulazione	Note	media	min	max	unità di misura
Ricavi da Traffico per treno km	ricavi da traffico/treni-km	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio al netto dell'IVA.	12,478	9,979	16,332	€ (a treno-km)
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere		0,053	0,041	0,068	€ (a posto-km)
Ricavi da Traffico per passeggero- km	ricavi da traffico/pax-km		0,207	0,173	0,225	€ (a pax-km)
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	I ricavi totali sono dati dalla somma dei corrispettivi da contratto di servizio, dei ricavi da traffico e da altri ricavi.	12,951	10,389	16,913	€ (a treno-km)
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere		0,055	0,042	0,070	€ (a posto-km)
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km		0,215	0,180	0,233	€ (a pax-km)
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi		73,35%	55,26%	87,89%	%

Sulla base dei suindicati KPI, sono stati identificati i valori in termini di valori massimi, medi e minimi, che rappresentano statistiche descrittive delle prestazioni registrate nel periodo 2018 al 2022, da utilizzare come termini di confronto per la fissazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza da applicare al PEF.

Si precisa che gli obiettivi forniti sono stati determinati sulla base di un periodo che ricomprende le annualità relative alla pandemia.

Di seguito gli indicatori target annuali.

Le Parti hanno redatto congiuntamente il PEF e i seguenti target per ciascun anno del contratto di servizio da utilizzarsi per mero confronto, basati sui KPI precedentemente enunciati e tenuto conto delle dinamiche previste dal piano Piano Economico-Finanziario. Per evidenziare in modo chiaro le dinamiche di evoluzione dei costi previste dal PEF gli indicatori di costo sono stati calcolati con i dati del conto economico previsionale deflazionato riportato nel PRO.

Nel corso della fase di finalizzazione del PEF è pervenuta dal gestore dell'Infrastruttura RFI la previsione aggiornata dei lavori infrastrutturali fino all'anno 2027, con le conseguenti limitazioni d'uso (interruzioni totali, parziali per fascia oraria e parziali di uno dei binari). Il PEF descritto nell'Allegato 5, pertanto, tiene conto dei minori ricavi e dei costi aggiuntivi e cessanti previsti a seguito di tali limitazioni. Ai fini del calcolo dei KPI di cui al presente Allegato le Parti hanno deciso di fare riferimento ai dati di PEF al netto degli effetti dei lavori infrastrutturali allo scopo di rendere più evidenti i trend dei costi e della produttività del servizio ferroviario.

I target del secondo periodo regolatorio (2027-29) saranno aggiornati al termine del primo periodo.

4.2.1. Indicatore di efficienza operativa

Riferimenti indicati da AMP:

Efficienza operativa SFT	Media	Minimo	Massimo
Costo operativo per treno-km	17,010	15,468	18,582

Figura 1 - Indicatore efficienza operativa da AMP

Target:

Efficienza operativa PEF	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Media 24-26
Costo operativo per treno-km	16,178	16,651	17,193	17,373	17,608	17,788	16,674

Figura 2 - - Indicatore target di efficienza operativa da PEF (€ deflazionati al cambio medio del 2023)

Il costo operativo chilometrico cresce in conseguenza dell'attuazione degli investimenti e delle azioni di miglioramento del servizio descritte nel PRO e si colloca nel primo periodo regolatorio all'interno dell'intervallo individuato da AMP, con valore medio leggermente inferiore alla media proposta da AMP.

4.2.2. Indicatori di efficienza – costi

Riferimenti indicati da AMP:

Efficienza – costi SFT	Media	Minimo	Massimo
Costo operativo per posto-km	0,072	0,066	0,077
Costo operativo per passeggero-km	0,290	0,232	0,401
Costi Manutenzione per ore di servizio treni	180,165	139,842	229,571
Costi Manutenzione per treno – km	3,514	2,727	4,477
Costi Manutenzione per costi operativi	20,61%	17,45%	25,87%

Figura 3 - Indicatori di efficienza – costi da AMP

Target:

Efficienza - costi PEF	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Media 24-26
Costo operativo per posto-km	0,0574	0,0571	0,0590	0,0596	0,0604	0,0607	0,0578
Costo operativo per passeggero-km	0,198	0,186	0,179	0,171	0,163	0,157	0,188
Costi Manutenzione per ore di servizio treni	148,769	156,084	164,260	164,250	164,638	166,443	156,371
Costi Manutenzione per treno – km	2,285	2,397	2,523	2,523	2,529	2,557	2,402
Costi Manutenzione per costi operativi	14,12%	14,40%	14,67%	14,52%	14,36%	14,37%	14,40%

Figura 4 - Indicatori target di efficienza - costi da PEF (€ deflazionati al cambio medio 2023)

Il costo operativo rapportato ai posti-km offerti si colloca sempre al di sotto del minimo indicato da AMP, mentre quello rapportato ai passeggeri-km è anche decrescente in conseguenza del previsto aumento del traffico.

I costi di manutenzione hanno un trend crescente in relazione all'introduzione del nuovo materiale rotabile MIKA (termine nel 2026 del periodo di garanzia durante il quale parte del costo è a carico del costruttore) e dei potenziamenti delle composizioni. Rapportati alle ore di servizio si mantengono, comunque, tra il valore minimo e quello medio indicati da AMP; in relazione alla produzione chilometrica restano, invece, ben al di sotto del minimo. Ugualmente la loro incidenza sul totale dei costi operativi è inferiore al minimo di riferimento.

4.2.3. Indicatori di efficienza – ricavi

Riferimenti indicati da AMP:

Efficienza – ricavi SFT	Media	Minimo	Massimo
Ricavi da Traffico per treno-km	12,478	9,979	16,332
Ricavi da Traffico per posto-km	0,053	0,041	0,068
Ricavi da Traffico per passeggero-km	0,207	0,173	0,225
Ricavi totali per treno-km	12,951	10,389	16,913
Ricavi totali per posto-km	0,055	0,042	0,070
Ricavi totali per passeggero-km	0,215	0,180	0,233
Coverage Ratio	73,35%	55,26%	87,89%

Figura 5 – Indicatori di efficienza – ricavi da AMP

Target:

Efficienza - ricavi PEF	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Media 24-26
Ricavi da Traffico per treno-km	17,711	19,485	20,857	22,115	23,449	24,627	19,351
Ricavi da Traffico per posto-km	0,063	0,067	0,072	0,076	0,080	0,084	0,067
Ricavi da Traffico per passeggero-km	0,217	0,217	0,217	0,217	0,217	0,217	0,217
Coverage Ratio	109,47%	117,02%	121,31%	127,30%	133,17%	138,44%	115,9%
Ricavi totali per treno-km	24,537	25,392	26,042	26,318	27,243	27,625	25,324
Ricavi totali per posto-km	0,087	0,087	0,089	0,090	0,094	0,094	0,088
Ricavi totali per passeggero-km	0,301	0,283	0,271	0,259	0,252	0,244	0,285

Figura 6 - Indicatori target di efficienza - ricavi da PEF (€al cambio medio 2023)

4.2.4. Altri indicatori

AMP non ha fornito riferimenti per gli altri indicatori definiti dall'Autorità, in considerazione delle particolarità derivanti dalla produzione secondo il contesto regolatorio estero che si applica a BLS anche nel tratto di rete infrastrutturale situato in territorio italiano.

Si dà comunque atto che la produttività misurata in treni-km per addetto operativo risulta di 23.159 km annui, costante per l'intera durata del contratto di servizio.

Per gli indicatori target di efficacia (puntualità e regolarità) si rinvia all'Allegato 3 Qualità.

4.2.5. Il recupero di efficienza

L'Ente affidante AMP ha indicato come obiettivo un recupero di efficienza del costo operativo chilometrico del 1,5% nel primo periodo regolatorio triennale, pari allo 0,5% annuo.

Dall'analisi del PEF si ottengono i seguenti indicatori:

Indicatore	2019	2024	2025	2026
Costo operativo per treno-km	15,974	16,178	16,651	17,193
Rispetto al 2019		1,3%	4,2%	7,6%
Costo operativo per posto-km	0,0630	0,0574	0,0571	0,0590
Rispetto al 2019		-9,0%	-9,3%	-6,4%
Costo operativo per passeggero-km	0,219	0,198	0,186	0,179
Rispetto al 2019		-9,4%	-15,2%	-18,2%

Figura 7 - Indicatori target di efficienza - ricavi da PEF (€ deflazionati al cambio medio 2023)

Dall'analisi del PEF, pur con un attento confronto con l'impresa, il costo operativo non decresce, in quanto trattasi di impegni assunti dall'impresa dipendenti da logiche-aziendali di BLS (si veda per maggiori informazioni l'Allegato 5 PRO) e per il miglioramento dei contratti di servizio in capo all'impresa in termini di qualità, affidabilità e redditività (copertura dei costi con i ricavi tariffari), a cui sono connessi costi aggiuntivi. Tali fattispecie non consentono, quindi, di evidenziare nel PEF costi operativi decrescenti.

Gli investimenti per il rinnovo della flotta e l'aumento previsto dei passeggeri e dei ricavi da traffico hanno permesso di concordare target notevolmente migliorativi per tutti gli altri indicatori.

Si ricorda, inoltre, che le valutazioni degli indicatori unitari prendono come riferimento la produzione di servizio (treni-km, posti-km) sviluppata sul solo tratto di infrastruttura italiana.

Il nuovo contratto di servizio, tuttavia, oltre alla migliore qualità, prevede un importante efficientamento rispetto al precedente, inclusa la manutenzione dei rotabili, come risulta dal confronto con i dati del 2019, anno precedente a quelli colpiti dagli effetti dell'emergenza pandemica.

Indicatore	2019	2024	2025	2026
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	195,216	148,769	156,084	164,260
Rispetto al 2019		-23,8%	-20,0%	-15,9%
Costi Manutenzione per treno-km	3,447	2,285	2,397	2,523
Rispetto al 2019		-33,7%	-30,5%	-26,8%
Costi Manutenzione per costi operativi	21,58%	14,12%	14,40%	14,67%
Rispetto al 2019		-34,5%	-33,3%	-32,0%
Coverage Ratio (ricavi da traffico/costi operativi)	93,45%	109,47%	117,02%	121,31%
Rispetto al 2019		17,2%	25,2%	29,8%

Figura 8 - Indicatori target di efficienza confrontati con il 2019 (€ deflazionati al cambio medio 2023)

Significativo è il miglioramento del Coverage Ratio che, al termine del primo periodo regolatorio, raggiunge il 121% considerando i dati deflazionati ed il 115% con l'inflazione. Si noti che i restanti costi, compresa la remunerazione del capitale, pesano per il 44% dei costi operativi nel 2026.

Il valore della remunerazione del capitale investito dipende esclusivamente dagli investimenti in materiale rotabile nuovo autofinanziato dall'OE.

La crescita dei ricavi da traffico, ampiamente superiore a quella dei costi, traccia quindi un percorso target in grado, se realizzato, di condurre alla quasi integrale copertura dei costi al termine di questo contratto di servizio.

4.3. CRONOPROGRAMMA PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI

Il contratto di servizio tra AMP e BLS prevede un sistema di monitoraggio disciplinato dalle pattuizioni contrattuali, in particolare al Titolo I, Capo VI e al Titolo II, Capo III.

Gli obiettivi di efficacia ed efficienza sono disciplinati dal testo contrattuale e dal presente Allegato.

Per quanto concerne le tempistiche di raggiungimento degli obiettivi per il primo periodo regolatorio, esse sono determinate dai target annuali riportati nelle tabelle dei paragrafi da 4.1.1 a 4.1.3 del presente Allegato. In queste tabelle sono indicati i valori minimi di ciascun KPI che BLS si è impegnata a raggiungere. Per il periodo regolatorio successivo i target annuali saranno definiti in contraddittorio tra le Parti dopo il ricevimento da ART di nuovi conteggi.

Il monitoraggio del raggiungimento dei livelli obiettivo (target) degli indicatori di efficacia ed efficienza (KPI) avverrà contestualmente a quello degli altri dati economico-gestionali che fanno parte della Contabilità regolatoria di cui alla delibera ART n.120/2018. La contabilità regolatoria deve essere trasmessa a AMP ogni anno entro il termine stabilito dal contratto di servizio coerentemente con la delibera ART n.120/2018, accompagnata da una relazione illustrativa e da una certificazione predisposta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti.

I valori dei KPI calcolati a consuntivo saranno quindi allegati alla Contabilità regolatoria con il calcolo dello scostamento dall'obiettivo.

4.4. RESPONSABILIZZAZIONE DELL'IMPRESA FERROVIARIA

La responsabilizzazione di BLS verso il raggiungimento degli obiettivi definiti dal presente PRO avverrà annualmente, con il monitoraggio dei dati economico-gestionali e dei KPI.

Il sistema di responsabilizzazione non prevede l'applicazione di penali e/o di mitigazioni annuali essendo finalizzato al ripristino dei trend migliorativi pattuiti.

Il predetto sistema non sostituisce quello relativo alla disciplina delle CMQ in quanto rivolto a finalità diverse.

Per ogni KPI, in caso di mancato raggiungimento del valore target indicato per ogni anno nelle tabelle dei paragrafi da 4.1.1 a 4.1.3 del presente Allegato BLS presenterà a lato una breve nota di spiegazione. Gli scostamenti e le loro spiegazioni potranno essere oggetto di confronto tra AMP e BLS per individuare di comune accordo eventuali azioni correttive nel rispetto delle pattuizioni contrattuali anche sull'attribuzione dei rischi.

Si terrà inoltre conto dei casi di superamento dei valori obiettivo ai fini della valutazione complessiva di BLS nell'offerta dei servizi commissionati da AMP con la stipula del contratto.

Resta inteso che i target che BLS si è impegnata a raggiungere sono stati definiti con riferimento alla situazione di contesto nota al momento della redazione del PEF. Nessuna valutazione negativa e responsabilità potrà essere attribuita all'impresa in presenza di una situazione di contesto significativamente alterata per cause non dipendenti da BLS, avendo questa dato prova di aver operato con diligenza.