

ALLEGATO 4

Matrice dei Rischi

Come previsto all'art. 8 (Confronto annuale ed effetti conseguenti) del Contratto, annualmente si effettua il confronto tra i dati previsionali del PEF e quelli consuntivi del CEC.

Il CEC, trasmesso all'Agenzia, è accompagnato dalla Relazione illustrativa di cui alla Delibera ART 120/2018. Successivamente alla trasmissione del CEC certificato, Trenitalia trasmette all'Agenzia una Nota esplicativa nella quale dà evidenza dei principali scostamenti tra i dati del PEF e quelli del CEC certificato.

La Nota riporta le normalizzazioni, effettuate per rendere omogenei i dati del PEF e del CEC a confronto.

A titolo esemplificativo, il CEC viene normalizzato:

- delle poste straordinarie;
- degli eventuali mancati incrementi/adeguamenti tariffari e agevolazioni;
- delle penali - di cui alle CMQ del Contratto di servizio - stimate in sede di chiusura del bilancio di esercizio dell'anno.

Inoltre, la Nota individua le cause di scostamento e applica la ripartizione del rischio secondo quanto previsto dalla successiva tabella (tabella 1), procedendo alle eventuali rettifiche sulla quantificazione dello scostamento finale tra il Risultato netto PEF e consuntivato CEC, di cui all'art. 8.

Le voci oggetto di analisi sono quelle che fanno registrare scostamenti tra previsionale e consuntivato PEF/CEC oltre le normali oscillazioni gestionali, stimate in un valore pari al $\pm 5\%$ e comunque non inferiori a 0,5 milioni di euro annui.

Di seguito, la ripartizione dei rischi:

Tabella 1

Identificativo	Parametro valutato	Trenitalia	Agenzia
1	Ricavi da mercato: quota imputabile alla politica tariffaria		■
2	Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di agevolazioni/gratuità o modifiche al sistema tariffario successive alla stipula del Contratto		■

3	Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione/modifica di progetti di integrazione tariffaria e/o modale		■
4	Compensazione effetti Covid-19		■
5	Ricavi da mercato: quota imputabile al recupero della evasione/elusione	■	
6	Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori atteso per la qualità del servizio e politiche di trasporto	■	■
7	Ricavi da mercato: quota imputabile a strategie di marketing	■	
8	Dinamica negativa dei ricavi per inefficienze commerciali	■	
9	Dinamica negativa dei ricavi da mercato per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio		■
10	Altri ricavi	■	■
11	Costo di accesso all'infrastruttura e servizi accessori verso il Gestore dell'Infrastruttura.		■
12	Costo del gasolio per trazione		■
13	Costi collegati alla introduzione di sistemi di "ticketing elettronico"		■
14	Costi collegati alla introduzione di sistemi di "MAAS"		■
15	Dinamica negativa dei costi per modifiche alla programmazione dell'offerta e per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio		■

16	Dinamica negativa dei costi di processo legata a inefficienze organizzative e/o gestionali	■	
17	Variazione CCNL delle attività ferroviarie		■
18	Dinamica negativa dei costi per la mancata o ritardata erogazione delle quote di corrispettivo e/o finanziamento degli investimenti regionali	■	■
19	Costi emergenti per ritardi nella consegna del materiale rotabile rispetto al cronoprogramma del piano investimenti	■	
20	Indicizzazione del prezzo del MR maggiore di quanto previsto nel PEF		■
21	Dinamica negativa dei costi per effetto di modifiche legislative o regolatorie		■
22	Dinamica negativa dei costi per ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi		■

Sono di seguito esplicitati i criteri per la ripartizione dei rischi espressi in tabella 1, richiamati tramite l'identificativo ivi riportato.

RICAVI

L'attribuzione dei rischi dei ricavi operativi è effettuata solo in caso di scostamento negativo finale tra previsionale (PEF) e consuntivato (CEC).

RICAVI DA TRAFFICO

Il trend dei ricavi da traffico è fondamentalmente determinato da tre componenti:

- politica tariffaria;
- recupero dell'evasione/elusione;
- incremento dei viaggiatori.

Ricavi da mercato: quota imputabile alla politica tariffaria (identificativo 1)

Qualora l'Agenzia non proceda con l'adeguamento tariffario al tasso di inflazione programmata e/o, laddove la Regione non proceda con l'incremento tariffario a complemento del valore totale

dell'incremento/adeguamento riportato in Tabella 12 del PRO, saranno considerati a debito dell'Agenzia, nel confronto PEF/CEC, gli importi dell'adeguamento/incremento non effettuato determinato applicando all'ammontare totale dei ricavi stimati a PEF la % di adeguamento/incremento non effettuata. Il mancato/parziale adeguamento/incremento dovrà poi essere considerato in ogni annualità, per il suo effetto di trascinamento.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Adeguamento inflazione	0,00%	1,30%	1,40%	1,40%	1,40%	1,40%	1,40%	1,40%	1,40%	1,40%
Incremento	0,00%	0,70%	0,60%	0,60%	5,10%	1,60%	1,60%	1,60%	1,60%	1,60%
TOTALE	0,00%	2,00%	2,00%	2,00%	6,50%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%

Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di agevolazioni/gratuità o modifiche al sistema tariffario successive alla stipula del contratto (identificativo 2)

Qualora l'Agenzia/Regione deliberi tali provvedimenti, sarà considerato a debito dell'Agenzia, nel confronto PEF/CEC, l'importo pari alla compensazione dei relativi stimati minori ricavi di cui al PEF, che dovranno essere considerati in ogni annualità, per il loro effetto di trascinamento.

Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione/modifica di progetti di integrazione tariffaria e/o modale (identificativo 3).

Qualora l'Agenzia/Regione deliberi/attui tali provvedimenti, ivi inclusi il ticketing elettronico (es. pay per use) e il MAAS, sarà considerato a debito dell'Agenzia, nel confronto PEF/CEC, l'importo pari alla compensazione dei relativi stimati minori ricavi di cui al PEF, che dovranno poi essere considerati in ogni annualità, per il loro effetto di trascinamento.

Compensazione effetti Covid (identificativo 4)

Il PEF prevede una compensazione degli effetti Covid per l'anno 2022 per 14,8 mln€, il cui rischio è in capo all'Agenzia.

Ricavi da mercato: quota imputabile al recupero della evasione/elusione (identificativo 5) - Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori atteso per la qualità del servizio e per le politiche di trasporto (identificativo 6) - Dinamica negativa dei ricavi da mercato per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio (identificativo 9)

Considerando l'adeguamento/incremento delle tariffe nei termini di cui sopra detto, e qualora l'Agenzia/Regione non abbia proceduto in tale senso, lo scostamento tra ricavi PEF e CEC normalizzato sarà attribuito in forma proporzionale all'incidenza percentuale, prevista nel PEF e sotto riportata in tabella, dell'effetto:

- del recupero dell'evasione/elusione, in capo a Trenitalia;
- dell'incremento dei viaggiatori atteso per recupero effetto pandemia, in capo all'Agenzia;

- dell'incremento della qualità, in capo a Trenitalia e dell'incremento dei viaggiatori atteso per le politiche di trasporto in capo all'Agenzia.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Recupero evasione/elusione % annuo	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0%
Recupero evasione/elusione (mln euro)	0,18	0,12	0,15	0,18	0,18	0,20	0,11	0,10	0,11	0,11
Recupero effetto pandemia % annuo	17,60%	20,09%	12,30%							
Recupero effetto pandemia dell'anno (mln euro)	15,47	11,97	9,22	-	-	-	-	-	-	-
Incremento qualità % annuo	0,75%	1,50%	2,00%	1,00%	1,0%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
Incremento qualità dell'anno(mln euro)	0,66	0,89	1,50	0,89	0,93	0,48	0,54	0,55	0,53	0,55
Polita Trasportistica % annuo	0,75%	1,50%	2,00%	1,00%	1,0%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
Politica Trasportistica dell'anno (mln euro)	0,66	0,89	1,50	0,89	0,93	0,48	0,54	0,55	0,53	0,55

Qualora l'Agenzia/Regione non abbia provveduto come previsto all'adeguamento/incremento tariffario o abbia attivato azioni di cui all'identificativo 2 e/o 3, lo scostamento negativo terrà prima conto dell'atteso effetto sui ricavi della stessa mancata manovra e delle azioni citate, e quindi sulla quota dello scostamento restante si procederà analogamente, attribuendolo in forma proporzionale alla incidenza percentuale di cui alla tabella soprariportata.

Ricavi da mercato: quota imputabile a strategie di marketing (identificativo 7)

Qualora Trenitalia metta in atto strategie per incrementare l'utilizzo del treno, preventivamente comunicate all'Agenzia come contrattualmente previsto, l'eventuale riduzione dei ricavi, quantificata a consuntivo, sarà considerata a carico di Trenitalia.

Dinamica negativa ricavi per inefficienze commerciali (identificativo 8)

I mancati ricavi da traffico determinati da blocchi (nei termini di cui all'allegato CMQ) al sistema di vendita centrale PICO saranno a carico di Trenitalia.

Dinamica negativa dei ricavi da mercato per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio (identificativo 9)

I minori ricavi derivanti da oggettive e anomale alterazioni non prevedibili delle condizioni di svolgimento del servizio, laddove non trovino copertura a consuntivo in eventuali altri maggiori ricavi o eventuali minori costi, sono a carico dell'Agenzia. Laddove tali ricavi dovessero non essere limitati ad una sola annualità, ma ritenersi ripetibili negli anni successivi, dovranno essere separatamente regolati.

Altri Ricavi (identificativo 10)

I mancati altri ricavi sono a carico di Trenitalia o dell'Agenzia laddove sia chiaramente identificabile la responsabilità, fermo restando il riconoscimento a Trenitalia dei mancati ricavi al ricorrere della

condizione di cui all'art. 13, comma 4. L'eventuale residuo è valutato nel confronto del risultato netto PEF/CEC rettificato.

COSTI

Costo di accesso all'infrastruttura e servizi accessori verso il Gestore dell'Infrastruttura (identificativo 11)

Il canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e complementari, ed il costo per l'energia elettrica per trazione sono riconosciuti a Trenitalia nella misura da questa effettivamente corrisposta al Gestore dell'Infrastruttura, al netto delle eventuali penali comminate dal Gestore stesso a Trenitalia.

In tale ottica, il confronto tiene opportunamente in considerazione quanto effettivamente corrisposto al Gestore dell'Infrastruttura, tenendo conto delle eventuali penali comminate al Gestore stesso.

Costo del gasolio per trazione (identificativo 12)

Il costo del gasolio per trazione è riconosciuto a Trenitalia nella misura da questa effettivamente sostenuta.

Costi collegati alla introduzione da parte dell'Agenzia di sistemi di “ticketing elettronico” (identificativo 13)

Il PEF non prevede alcun costo per l'introduzione di ulteriori sistemi di “ticketing elettronico”, rispetto a quanto già in uso al momento della sottoscrizione. Tali costi saranno stimati da Trenitalia e compensati da AMP.

Dinamica negativa dei costi per modifiche alla programmazione dell'offerta e per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio (identificativo 14)

Laddove le modifiche alla programmazione richieste dall'Agenzia, in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda e delle complessive esigenze di mobilità regionale, dovessero generare maggiori costi/minori ricavi, qualora gli stessi non trovino copertura a consuntivo in eventuali maggiori ricavi o altri eventuali minori costi, sono a carico dell'Agenzia.

I maggiori costi derivanti da alterazioni non prevedibili delle condizioni di svolgimento del servizio, laddove non trovino copertura a consuntivo in eventuali maggiori ricavi o altri eventuali minori costi, sono a carico dell'Agenzia. Laddove tali costi dovessero non essere limitati ad una sola annualità, ma ritenersi ripetibili negli anni successivi, dovranno essere separatamente regolati.

Costi collegati alla introduzione di sistemi di “MAAS” (identificativo 15)

Qualora l'Agenzia/Regione deliberi tali provvedimenti, l'Agenzia si impegna a compensare gli eventuali maggiori costi.

Dinamica negativa dei costi di processo legata a inefficienze organizzative e/o gestionali
(identificativo 16)

I costi di processo diversi dall'Accesso all'infrastruttura di cui al CEC normalizzato sono riconosciuti dall'Agenzia in misura pari all'ammontare totale di detti costi previsti dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da variazioni ai servizi richiesti/condivisi dall'Agenzia.

Al solo fine di valutare l'efficienza/inefficienza, occorre procedere ad un confronto omogeneo tra PEF e CEC, pertanto:

- si normalizza il PEF al tasso di inflazione reale, fatto salvo il costo del lavoro;
- si normalizza il CEC per rendere omogenei i livelli di servizio tra preventivato (PEF) e consuntivato (CEC), tenendo conto dell'eventuale produzione straordinaria consuntivata, valorizzata in base al listino prezzi, nonché delle altre eventuali modifiche rispetto ai servizi di cui al PEF, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo: variazioni nella modalità di erogazione della produzione (bus o treni), presidi straordinari per far fronte ad eventi non programmabili;
- si tiene altresì conto di eventuali variazioni di costi sostenuti per far fronte a esigenze non previste nel PEF, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo: maggior ricorso a servizi automobilistici sostitutivi per interruzioni non stimate a PEF; maggiori provvigioni alle agenzie a fronte di maggiori ricavi da mercato.

Una volta resi omogenei i livelli di servizio, si procede al confronto per determinare l'eventuale efficienza/inefficienza dell'anno:

- laddove i costi siano complessivamente minori di quelli del PEF, del minor costo (efficienza) si terrà conto nei confronti PEF/CEC del periodo regolatorio e poi al termine del periodo contrattuale;
- laddove i costi siano complessivamente maggiori di quelli del PEF, il maggior costo (inefficienza) dell'anno è a carico di Trenitalia, recuperando eventuali efficienze di anni precedenti, salvo procedere alla determinazione dell'efficienza/inefficienza complessiva al termine del periodo regolatorio e poi al termine del periodo contrattuale.

L'eventuale inefficienza del periodo resta a carico di Trenitalia (Delibera ART 120/2018).

Variazione del CCNL delle attività ferroviarie (identificativo 17)

I costi del personale dei processi effettivamente sostenuti di cui al CEC rettificato, sono riconosciuti dall'Agenzia nella misura prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da maggiori servizi, anche accessori/interventi richiesti/condivisi dall'Agenzia o determinati da modifiche ai servizi, anche accessori, dovuti a cause esogene, nonché i maggiori costi in ragione delle variazioni oltre il tasso stimato a PEF (2%) di cui al CCNL.

Dinamica negativa dei costi per la mancata o ritardata erogazione delle quote di corrispettivo e/o finanziamento degli investimenti regionali (identificativo 18)

I costi effettivamente sostenuti da Trenitalia per il tardivo pagamento delle quote di corrispettivo (oneri finanziari) e di investimento regionale (ammortamenti) sono a carico dell'Agenzia. Sono ricompresi anche i ritardi maturati in relazione alla tardiva convocazione dei Comitati tecnici di gestione atti a determinare gli importi di chiusura annuale, sia in ragione delle penali, mitigazione delle stesse e premi che del confronto PEF/CEC. Gli effetti legati al tardivo pagamento da parte dell'Agenzia, depurati degli eventuali interessi di mora liquidati per i medesimi ritardi, sono in capo all'Agenzia, salvo che il ritardo sia imputabile al fatto di Trenitalia per gli aspetti procedurali e/o documentali.

Costi emergenti per ritardi nella consegna del materiale rotabile rispetto al cronoprogramma del piano investimenti (identificativo 19)

Gli eventuali costi emergenti in ragione del ritardo nella consegna del materiale rotabile rispetto al cronoprogramma degli investimenti contrattualmente previsto sono in capo a Trenitalia, salvo che il ritardo sia imputabile a cause esogene documentabili, non prevedibili o evitabili, nel qual caso tali costi saranno verificati nel confronto PEF/CEC.

Indicizzazione del prezzo del MR maggiore di quanto previsto nel PEF (identificativo 20)

L'eventuale indicizzazione del prezzo del Materiale Rotabile in misura maggiore rispetto a quanto stimato nel PEF è in capo all'Agenzia.

Dinamica negativa dei costi per effetto di modifiche legislative o regolatorie (identificativo 21)

L'aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio per modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità) sono in capo all'Agenzia, fatto salvo che l'applicazione della modifica sia imputabile alla responsabilità di Trenitalia.

Dinamica negativa dei costi per ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi (identificativo 22)

L'aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio per ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi dell'Agenzia derivanti dal Contratto sono in capo all'Agenzia.