

## 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 CER.

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

La Nota riporta le normalizzazioni, effettuate per rendere omogenei i dati del PEF e del CER a confronto. A titolo esemplificativo, il CER 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 annuale del PEF e quello consuntivato CER, di cui all'art. 8.

Le voci oggetto di analisi sono quelle che fanno registrare scostamenti tra previsionale e consuntivato PEF/CER oltre le normali oscillazioni gestionali, stimate in un valore pari al  $\pm 5\%$  e comunque non inferiori a 0,2 milioni di euro annui.

Di seguito, la ripartizione dei rischi:

**Tabella 1**

<b>Identificativo</b>	<b>Parametro valutato</b>	<b>Trenitalia</b>	<b>Regione</b>
<b>1</b>	Ricavi da mercato: quota imputabile alla politica tariffaria	■	■
<b>2</b>	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	Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori atteso per la qualità del servizio e politiche di trasporto	■	■
5	Ricavi da mercato: quota imputabile a strategie di marketing	■	
6	Dinamica negativa dei ricavi per inefficienze commerciali	■	
7	Dinamica negativa dei ricavi da mercato per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio		■
8	Altri ricavi	■	■
9	Costo di accesso all'infrastruttura e servizi accessori verso il Gestore dell'Infrastruttura.		■
10	Costo del gasolio per trazione		■
11	Costi collegati all'eventuale introduzione di sistemi di "ticketing elettronico"		■
12	Dinamica negativa dei costi per modifiche alla programmazione dell'offerta e per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio		■
13	Dinamica negativa dei costi di processo legata a inefficienze organizzative e/o gestionali	■	
14	Variazione CCNL delle attività ferroviarie	■	

15	Dinamica negativa dei costi per la mancata o ritardata erogazione delle quote di corrispettivo e/o finanziamento degli investimenti regionali	■	■
16	Costi emergenti per ritardi nella consegna del materiale rotabile rispetto al cronoprogramma del piano investimenti	■	
17	Indicizzazione del prezzo del Materiale Rotabile maggiore di quanto previsto nel PEF		■
18	Dinamica negativa dei costi per effetto di modifiche legislative o regolatorie		■
19	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 (CER).

#### **RICAVI DA TRAFFICO**

Il trend dei ricavi da traffico previsto nel PEF è fondamentalmente determinato da due componenti:

- politica tariffaria;
- incremento dei viaggiatori.

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

Qualora la Regione deliberi un adeguamento/incremento tariffario inferiore a quello previsto a PEF o venga deliberato di non effettuare alcun adeguamento/incremento tariffario ovvero l'adeguamento all'inflazione reale risulti inferiore rispetto a quello stimato a PEF - il tutto come riportato in tabella - i minori ricavi saranno considerati a carico della Regione nel confronto PEF/CER. Detti minori ricavi saranno determinati applicando all'ammontare dei ricavi stimati a PEF la % di adeguamento/incremento

non attuato. Il mancato/minore adeguamento/incremento dovrà poi essere considerato in ogni annualità, per il suo effetto di trascinamento.

<b>Incremento/adeguamento tariffario</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>
%	6,6	5	5	5	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
Ricavo atteso (mln €)	0,0277	0,1050	0,1189	0,1325	0,0587	0,0682	0,0699	0,0717	0,0733	0,0755

Per gli anni 2024 e 2025, per i quali è previsto l'incremento tariffario annuale del 5%, detta percentuale potrà ridursi in forza del meccanismo del *price cap* (di cui all'Allegato 5 – Sistema tariffario). I minori ricavi derivanti dall'applicazione del *price cap* saranno a carico di Trenitalia.

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

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, sarà considerato a debito della Regione, nel confronto PEF/CER, 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 la Regione deliberi tali provvedimenti, ivi inclusi il ticketing elettronico, sarà considerato a debito della Regione, nel confronto PEF/CER, 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.

**Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori atteso per la qualità del servizio e per le politiche di trasporto (identificativo 4)**

Considerando l'automatismo dell'adeguamento delle tariffe, e qualora la Regione non abbia proceduto in senso contrario, lo scostamento tra ricavi PEF e CER normalizzato sarà attribuito in forma proporzionale all'incidenza percentuale, prevista nel PEF e sotto riportata in tabella, dell'effetto:

- dell'incremento dei viaggiatori atteso per recupero effetto pandemia, in capo alla Regione;
- dell'incremento dei viaggiatori atteso per incremento della qualità, in capo a Trenitalia;
- dell'incremento dei viaggiatori atteso per le politiche di trasporto in capo alla Regione.

<b>Incremento viaggiatori (% e mln€)</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>
Recupero effetto pandemia (%)	23,5	7,8	6,1	0	0	0	0	0	0	0
Recupero effetto pandemia (mln €)	0,2263	0,1728	0,1524	0	0	0	0	0	0	0
Incremento qualità (%)	0	0	0	5,5	7,05	0,3	0,3	0,2	0,5	0,2
Incremento qualità (mln €)	0	0	0	0,1536	0,2211	0,0112	0,0114	0,0074	0,0193	0,0073
Politica trasportistica (%)	0	0	0	5,5	7,05	0,3	0,3	0,2	0,5	0,2
Politica trasportistica (mln €)	0	0	0	0,1536	0,2211	0,0112	0,0114	0,0074	0,0193	0,0073

Qualora la Regione non abbia provveduto come previsto all'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 all'incidenza percentuale di cui alla tabella soprariportata.

#### **Ricavi da mercato: quota imputabile a strategie di marketing** (identificativo 5)

Qualora Trenitalia metta in atto strategie per incrementare l'utilizzo del treno, preventivamente comunicate alla Regione come contrattualmente previsto, l'eventuale riduzione dei ricavi da mercato sarà considerata a carico di Trenitalia.

#### **Dinamica negativa ricavi per inefficienze commerciali** (identificativo 6)

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 7)

I minori ricavi derivanti da 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 della Regione. Laddove tali ricavi dovessero non essere limitati ad una sola annualità, ma ritenersi ripetibili negli anni successivi, dovranno essere separatamente regolati.

#### **Altri Ricavi** (identificativo 8)

I mancati altri ricavi sono a carico di Trenitalia o della Regione 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/CER rettificato.

## **COSTI**

### **Costo di accesso all'infrastruttura e servizi accessori verso il Gestore dell'Infrastruttura** (identificativo 9)

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.

### **Costo del gasolio per trazione** (identificativo 10)

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

### **Costi collegati alla introduzione da parte della Regione di sistemi di "ticketing elettronico"** (identificativo 11)

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a compensare i maggiori costi.

### **Dinamica negativa dei costi per modifiche alla programmazione dell'offerta e per alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio** (identificativo 12)

Laddove le modifiche alla programmazione richieste dalla Regione, 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 della Regione.

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 della Regione. Laddove tali costi dovessero non essere limitati ad una sola annualità, ma ritenersi ripetibili negli anni successivi, dovranno essere separatamente regolati.

### **Dinamica negativa dei costi di processo legata a inefficienze organizzative e/o gestionali** (identificativo 13)

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

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

- si normalizza il PEF al tasso di inflazione reale, fatto salvo il costo del lavoro;
- si normalizza il CER per rendere omogenei i livelli di servizio tra preventivato (PEF) e consuntivato (CER), 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/CER 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 14)

I costi del personale dei processi effettivamente sostenuti di cui al CER rettificato, sono riconosciuti dalla Regione nella sola misura prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da maggiori servizi, anche accessori/interventi richiesti/condivisi dalla Regione o determinati da modifiche ai servizi, anche accessori, dovuti a cause esogene. I maggiori scostamenti legati ai rinnovi del CCNL sono pertanto a carico di Trenitalia.

#### **Dinamica negativa dei costi per la mancata o ritardata erogazione delle quote di corrispettivo e/o finanziamento degli investimenti regionali** (identificativo 15)

I costi effettivamente sostenuti da Trenitalia per il tardivo pagamento delle quote di corrispettivo (oneri finanziari) e di investimento regionale (ammortamenti) sono a carico della Regione. Sono ricompresi

anche i ritardi maturati in relazione all'eventuale 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/CER, a seguito di espressa richiesta da parte di Trenitalia secondo i termini previsti dal regolamento del Comitato tecnico di gestione del Contratto (Allegato 11). Gli effetti legati al tardivo pagamento da parte della Regione, depurati degli eventuali interessi di mora liquidati per i medesimi ritardi, sono in capo alla Regione, 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 16)

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 - debitamente documentabili - non attribuibili esclusivamente a Trenitalia, nel qual caso tali costi saranno verificati nel confronto PEF/CER.

**Indicizzazione del prezzo del MR maggiore di quanto previsto nel PEF** (identificativo 17)

L'eventuale indicizzazione del prezzo del Materiale Rotabile, di cui al CER, in misura maggiore rispetto a quanto stimato nel PEF è imputato alla Regione nell'ambito del confronto PEF/CER.

**Dinamica negativa dei costi per effetto di modifiche legislative o regolatorie** (identificativo 18)

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 alla Regione, 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 19)

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 da parte di soggetti competenti sono in capo alla Regione.