

ALLEGATO 4 – MATRICE DEI RISCHI

Come previsto all'art. 8 (Confronto annuale PEF/CER ed effetti conseguenti) del Contratto, annualmente si effettua il confronto tra i dati previsionali del PEF e quelli consuntivi del CER. Il CER viene trasmesso alla Regione Campania nei termini contrattualmente stabiliti ed è accompagnato dalla Relazione illustrativa di cui alla Delibera ART 120/2018. Successivamente alla trasmissione della certificazione, al fine di procedere al confronto PEF/CER, Trenitalia trasmette una nota esplicativa nella quale si dà evidenza dei principali scostamenti tra i dati del PEF e quelli del CER, analizzandone le cause ivi incluso l'andamento del costo del lavoro.

Qualora il confronto faccia registrare uno scostamento compreso nella prima fascia ($\pm 0,5\%$), la Regione si riserva la facoltà di operare una valutazione, richiedendo un'analisi degli scostamenti evidenziati nel confronto PEF/CER.

Qualora il confronto faccia registrare uno scostamento eccedente la prima fascia ($\pm 0,5\%$) dei ricavi operativi del PEF per l'anno di riferimento) e inferiore al $\pm 5\%$ dei Ricavi Operativi del PEF l'importo corrispondente alla parte eccedente, tenuto conto delle componenti a carico di ciascuna delle Parti, secondo quanto previsto nella presente matrice dei rischi, è registrato e accantonato (rispettivamente a credito o a debito) per essere poi compensato alla fine del periodo di PEF ovvero riassorbito in occasione delle revisioni intermedie di cui al PRO. In tal caso, per ciascuna delle voci del CER/PEF relative ai ricavi, ai costi di processo – escluso il costo di accesso alla infrastruttura – e alle altre voci previste nel PEF si procede all'individuazione delle cause di scostamento e alla ripartizione del rischio secondo quanto previsto dalla successiva tabella della Matrice dei Rischi (tabella 1). La soglia del $\pm 5\%$ che fa scattare il riequilibrio ai sensi dell'art. 9 comma 4 lett. c) è quantificata a parità di produzione stimata a PEF.

Confronto PEF/CER ad inflazione reale e valutazione dell'efficienza/inefficienza

Come previsto all'art. 8 del Contratto

- il PEF viene normalizzato da Trenitalia al tasso di inflazione reale NIC registrato per l'anno di riferimento nelle voci dei costi di processo diverse dal costo del lavoro, e dai costi verso il Gestore dell'infrastruttura, partendo dalla versione del PEF riportata nell'allegato 3 *“Piano economico finanziario deflazionato e al netto degli effetti derivanti dei rinnovi dei CCNL stimati”*;
- il CER viene opportunamente “rettificato” da Trenitalia delle partite straordinarie attive e/o passive non di competenza dell'anno di riferimento nonché delle stime dell'importo

delle penali, al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, delle premialità e delle sanzioni applicate a Trenitalia ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e della normativa nazionale di attuazione.

Si specifica che i costi del personale non sono normalizzati nel PEF all'inflazione reale, in quanto, come riportato nel PRO, l'evoluzione stimata del costo del lavoro segue le dinamiche previste dal rinnovo del CCNL in termini di costo unitario pari al 2% medio annuo, compresa la componente inflattiva tenuta a riferimento nel rinnovo del CCNL e i recuperi per produttività.

Inoltre, prima di procedere con il confronto è da verificarsi la piena corrispondenza tra i livelli di servizio, anche accessori, tra preventivato (PEF) e consuntivato (CER), nonché delle stime effettuate. Laddove si riscontrino variazioni, in incremento o riduzione, alla produzione di cui al PEF, si misura lo scostamento considerando la valutazione di costo effettuata con il listino prezzi e si sterilizza la variazione a CER per un confronto omogeneo. Sono da considerare inoltre tutte le altre eventuali modifiche rispetto a quanto considerato nel PEF (es. incremento dei presidi di customer care).

Ogni operazione di normalizzazione e rettifica è esplicitata da Trenitalia nella nota esplicativa. Il confronto sulle voci dei costi di processo diverse dal costo del lavoro e dai costi verso il Gestore dell'infrastruttura tra PEF, normalizzato all'inflazione reale, e il CER, rettificato delle partite straordinarie e a parità di produzione stimata, consente di determinare lo scostamento in termini di maggiore efficienza/inefficienza del quale si poi tiene conto nella determinazione dell'accantonamento dell'anno.

Confronto PEF/CER ed eventuale accantonamento

Il confronto si opera tra il PEF del Contratto e il CER rettificato delle sole partite straordinarie.

Per ciascuna delle voci relative ai ricavi, ai costi di processo – escluso il costo di accesso alla infrastruttura – e alle altre voci previste nel PEF si procede all'individuazione delle cause di scostamento e alla ripartizione del rischio secondo quanto previsto dalla successiva tabella della Matrice dei Rischi. Resta fermo che sono oggetto di analisi di dettaglio le voci che aggregate per processo fanno registrare scostamenti tra previsionale e consuntivato PEF/CER che eccedono le normali oscillazioni gestionali, stimate in un valore pari ad un massimo di 0,5 milioni di euro annuo.

Una volta scomutate le quote di rischio attribuite a ciascuna delle Parti, lo scostamento tra il Risultato netto previsionale e consuntivato di cui al confronto PEF/CER sarà accantonato a debito/credito di ciascuna delle Parti, computando lo scostamento già determinato dal confronto PEF normalizzato/CER rettificato, di cui sopra, con riferimento all'efficienza/inefficienza.

Identificativo	Parametro valutato	Trenitalia	Regione Campania
1	Ricavi da mercato: quota imputabile alla politica tariffaria		■
2	Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione, eliminazione o modifica di agevolazioni/gratuità o modifiche al sistema tariffario successive alla stipula del contratto		■
3	Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di progetti di integrazione tariffaria e/o modale successivi alla stipula del contratto		■
4	Ricavi da mercato: quota imputabile al recupero della evasione ed elusione	■	
5	Ricavi da mercato: quota imputabile alla variazione del numero di viaggiatori atteso	■	
6	Ricavi per strategie di marketing	■	
7	Dinamica negativa dei ricavi da tariffa per inefficienze commerciali	■	
8	Altri ricavi	■	■
9	Costi collegati alla introduzione di sistemi di “ticketing elettronico” sui mezzi TPL operanti nella Regione successiva alla stipula del contratto		■
10	Dinamica negativa dei costi di produzione per inefficienze gestionali/organizzative	■	

11	Incrementi del costo unitario del personale per effetto dell'applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale	■	
12	Dinamica negativa dei costi per effetto del tardivo pagamento da parte della Regione		■
13	Dinamica negativa dei costi per la ritardata erogazione delle quote di finanziamento degli investimenti da parte della Regione		■

Tab. 1

Sono di seguito esplicitati i criteri per la ripartizione dei rischi espressi in tabella i parametri valutati sono richiamati tramite l'identificativo riportato in tabella.

RICAVI

L'analisi dei ricavi operativi sarà effettuata solo in caso di minori ricavi tra Previsionale (PEF) e Consuntivato (CER).

Ricavi da Traffico:

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

- andamento delle tariffe;
- contrasto all'evasione/elusione;
- incremento dei viaggiatori.

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

Qualora la Regione deliberi di non effettuare l'adeguamento tariffario previsto al comma 3 dell'articolo 14 del Contratto o lo effettui in misura inferiore a quanto previsto, in sede di confronto PEF/CER rettificato saranno considerati a debito della Regione gli importi dell'adeguamento atteso e di seguito indicato, calcolati in proporzione al minor adeguamento effettivamente applicato. Il mancato adeguamento dovrà poi essere considerato, in ogni annualità, per il suo effetto di trascinamento.

Gli effetti legati alla mancata manovra tariffaria da parte della Regione sono in capo alla Regione; in tal caso non trova applicazione quanto previsto all'art. 8 comma 4 lettera a).

In caso di aumento tariffario superiore a quello previsto, i maggiori ricavi stimati saranno considerati ai fini dell'analisi circa il raggiungimento degli obiettivi di recupero dell'evasione e dell'incremento dei passeggeri.

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

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a riconoscere gli eventuali conseguenti stimati minori ricavi, che dovranno essere considerati in ogni annualità per il loro effetto di trascinamento, attraverso l'attribuzione del debito relativo in sede di confronto PEF normalizzato /CER rettificato.

Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di progetti di integrazione tariffaria e/o modale successivi alla stipula del contratto (identificativo 3)

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a compensare gli eventuali conseguenti stimati minori ricavi, che dovranno essere considerati in ogni annualità per il loro effetto di trascinamento, attraverso l'attribuzione del debito relativo in sede di confronto PEF/CER rettificato.

Ricavi da mercato: quota imputabile al recupero della evasione ed elusione (identificativo 4) e **Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori*km atteso** (identificativo 5)

Qualora la Regione non abbia proceduto con l'adeguamento tariffario, lo scostamento tra ricavi PEF e CER rettificato sarà attribuito in modo sequenziale all'incidenza percentuale, prevista nel PEF e sotto riportata in tabella, dell'effetto del recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori atteso, entrambi in capo a Trenitalia.

Con riferimento al contrasto all'evasione e all'elusione, i cui piani ed azioni sono in capo a Trenitalia, si è previsto nel PEF un recupero medio annuo dei ricavi dello 0,7%.

Con riferimento all'incremento dei passeggeri, il PEF prevede una crescita dei viaggiatori trasportati quale positivo effetto del miglioramento della qualità del servizio e della conseguente maggiore attrattività, la cui responsabilità è in capo a Trenitalia. Resta fermo che - laddove la Regione, anche con il concorso degli Enti Locali, adotti politiche di trasporto che impattano negativamente sulla crescita dei ricavi attesi - se ne terrà debito conto nella ripartizione del rischio.

Contratto di Servizio Regione Campania – Trenitalia

Periodo 2019 – 2033

Si precisa inoltre che qualora dovessero verificarsi diminuzioni dei ricavi da mercato derivanti da diminuzione dei volumi di traffico, queste non saranno compensate mediante aumenti tariffari, atteso anche l'effetto chiaramente ed ulteriormente disincentivante che tale approccio avrebbe.

Di seguito tabella riassuntiva degli identificativi sopra esposti, la previsione stimata a PEF degli effetti sui ricavi da mercato:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
recupero evasione % anno	0,8%	1,2%	1,2%	1,0%	1,0%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
Ricavo atteso Mln €	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
incrementi tariffari % anno	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
Ricavo atteso Mln €	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
incrementi viaggiatori % anno	0,5%	0,8%	1,5%	1,5%	1,2%	1,2%	1,2%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
Ricavo atteso Mln €	0,9	2,0	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3

Ricavi per strategie di marketing (identificativo 6)

Qualora le politiche aziendali di Trenitalia prevedano l'introduzione di agevolazioni/gratuità, la conseguente riduzione dei ricavi sarà considerata a carico di Trenitalia.

Dinamica negativa ricavi per inefficienze commerciali (identificativo 7)

I mancati ricavi da traffico determinati da blocchi al sistema di vendita centrale PICO saranno a carico di Trenitalia.

Altri Ricavi (identificativo 8)

Sono determinati prioritariamente da attività svolte da Trenitalia; gli eventuali mancati "Altri Ricavi" sono a carico della Regione laddove ne sia chiaramente identificabile la responsabilità, il resto è valutato a carico di Trenitalia.

A titolo d'esempio sono a carico della Regione le eventuali modifiche al regime sanzionatorio deciso dalla stessa o eventuali altri atti e politiche regionali che impattino sulla voce Altri ricavi.

COSTI

Costi collegati alla introduzione di sistemi di "ticketing elettronico" sui mezzi TPL operanti nella Regione successiva alla stipula del contratto (identificativo 9)

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a compensare i conseguenti maggiori costi nonché gli eventuali minori ricavi nel confronto annuale PEF/CER rettificato.

Dinamica negativa dei costi di produzione per inefficienze gestionali/organizzative (identificativo 10)

L'analisi di tali scostamenti dovrà considerare separatamente il costo del personale e gli altri costi operativi, per i quali sono previste dinamiche diverse.

I costi dei singoli processi effettivamente sostenuti, come riportati nel CER rettificato – esclusi i costi di accesso alla infrastruttura – sono riconosciuti dalla Regione nella sola misura prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da maggiori servizi/interventi richiesti/condivisi dalla Regione o determinati da modifiche ai servizi, anche accessori, determinati da cause esogene. Gli scostamenti, laddove indicati in capo a Trenitalia nella tabella delle responsabilità, sono pertanto a carico di Trenitalia.

Incrementi costi per effetto CCNL (identificativo 11)

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

Tuttavia, alla fine del quinto, del decimo e del quindicesimo anno, nel caso in cui non si sia realizzato alcun aumento del CCNL nel corso del quinquennio precedente, le parti convengono che la misura massima dell'incremento del costo unitario, ai fini del confronto PEF/CER, sia pari al 4,5%, calcolato partendo dal costo unitario del personale a valori reali all'inizio del periodo considerato e applicando un aumento del 4,5% al costo unitario stesso (moltiplicato poi per il numero di risorse). Gli effetti derivanti dalla potenziale differenza a debito per Trenitalia saranno conteggiati nel valore dell'accantonamento complessivo risultante al termine del periodo quinquennale in oggetto e gestiti secondo le previsioni dell'art. 8 del Contratto.

Dinamica negativa dei costi per effetto di tardivi pagamenti da parte della Regione (identificativo 12)

Gli effetti legati al tardivo pagamento da parte della Regione sono in capo alla Regione, nell'ambito della stima del capitale investito netto ai fini della determinazione della congrua remunerazione al netto degli interessi di mora eventualmente liquidati.

Dinamica negativa dei costi per la ritardata erogazione delle quote di finanziamento degli investimenti da parte della Regione (identificativo 13)

Contratto di Servizio Regione Campania – Trenitalia

Periodo 2019 – 2033

Gli effetti legati al tardivo pagamento da parte della Regione sono in capo alla Regione nell'ambito della stima del capitale investito netto ai fini della determinazione della congrua remunerazione, nonché per gli altri costi connessi quali l'ammortamento.