

## ALLEGATO 9

### MATRICE DEI RISCHI

Come previsto all'articolo 8, una volta disponibile il CER, questo va confrontato con il PEF dello stesso anno. Qualora il confronto faccia registrare uno scostamento eccedente la prima fascia ( $\pm 0,5\%$ ) l'importo corrispondente alla parte eccedente, scomputato delle componenti di costo e ricavo a carico di ciascuna delle Parti secondo quanto previsto nella matrice dei rischi, è registrato e accantonato (rispettivamente a credito o a debito) per essere poi compensato alla fine del periodo di piano o nelle verifiche intermedie.

In tal caso, per ciascuna delle voci del CER/PEF relative ai ricavi e ai costi di processo – escluso il costo verso il Gestore dell'Infrastruttura – si procede all'individuazione delle cause di scostamento e alla ripartizione del rischio secondo quanto previsto dalla seguente tabella.

Identificativo	Parametro valutato	Trenitalia	Regione Lazio
1	Ricavi da mercato: quota imputabile al recupero della evasione/elusione	■	
2	Ricavi da mercato: quota imputabile alla politica tariffaria		■
3	Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori	■	■
4	Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di agevolazioni/gratuità successive alla stipula del contratto		■

5	Ricavi da mercato:  quota imputabile alla introduzione di progetti di integrazione tariffaria e/o modale		■
6	Altri ricavi	■	
7	Incrementi del costo unitario del personale per effetto dell'applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale	■	
8	Dinamica negativa dei costi di produzione per inefficienze gestionali/organizzative	■	
9	Dinamica negativa dei ricavi da tariffa per inefficienze commerciali	■	
10	Dinamica negativa dei costi per la ritardata erogazione delle quote di corrispettivo e finanziamento degli investimenti regionali.		■
11	Costi collegati alla introduzione di sistemi di “ticketing elettronico” sui mezzi TPL operanti nella Regione		■

Sono di seguito esplicitati i criteri per la ripartizione dei rischi espressi in tabella 1; i parametri valutati sono richiamati tramite l'identificativo riportato in tabella.

- **Ricavi da mercato (identificativo da 1 a 3):** il trend positivo di incremento dei ricavi da traffico, di cui al PEF è determinato da:
  - aumento delle tariffe;
  - recupero dell'evasione/elusione,
  - incremento dei viaggiatori.

Considerando l'automatismo dell'incremento/adeguamento delle tariffe, e qualora la Regione non abbia proceduto in senso contrario, lo scostamento tra ricavi PEF e CER sarà attribuito in forma proporzionale all'incidenza percentuale dell'effetto del recupero dell'evasione/elusione e dell'incremento/adeguamento dei viaggiatori – il primo in capo a Trenitalia e il secondo valutato in sede di confronto PEF/CER.

Anno	Dal 2018 al 2032
Recupero evasione % annuo	0,5

Anno	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Incremento Viaggiatori km annuo	0,2%	1,2%	0,4%	0,4%	2,4%	0,5%	0,4%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%

A titolo d'esempio, nel caso in cui lo scostamento fosse pari a 5 milioni di euro, il recupero dell'evasione programmato fosse pari per l'anno considerato a 1,5% e l'incremento dei viaggiatori programmato pari a 1%, la quota in capo a Trenitalia è pari a 3/5, per complessivi 3 milioni di euro, mentre la quota da valutarsi nel confronto del risultato netto PEF/CER è pari a 2/5, per complessivi 2 milioni di euro.

Qualora la Regione non provveda all'incremento tariffario, lo scostamento terrà prima conto dell'atteso effetto sui ricavi della stessa mancata manovra, calcolato applicando l'incremento percentuale previsto all'ammontare dei ricavi da traffico da CER dell'anno precedente, e quindi sulla quota dello scostamento restante si procederà analogamente a quanto sopra.

Anno	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Incremento Tariffario mln€	-0,26	3,44	-0,18	-0,15	2,71	2,90	4,41	3,45	3,54	3,63	3,72	3,81	3,90	4,00	4,10

- **Ricavi da mercato (identificativo 4):** qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a compensare i conseguenti minori ricavi.
- **Ricavi da mercato (identificativo 5):** qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a compensare i conseguenti minori ricavi.
- **Altri ricavi (identificativo 6):** i mancati altri ricavi saranno a carico di Trenitalia.

- **Incrementi costi per effetto CCNL (identificativo 7):** i costi unitari del personale dei singoli processi effettivamente sostenuti indicati nel CER sono riconosciuti dalla Regione soltanto nella sola misura prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da maggiori servizi/interventi richiesti formalmente dalla Regione. I maggiori scostamenti legati ai rinnovi del CCNL sono pertanto a carico di Trenitalia.
- **Dinamica negativa costi (identificativo 8):** i costi dei singoli processi effettivamente sostenuti indicati nel CER – esclusi i costi verso il Gestore dell’Infrastruttura – sono riconosciuti dalla Regione nella sola misura prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da maggiori servizi/interventi richiesti formalmente dalla Regione. Gli scostamenti, se addebitabili ad inefficienze gestionali/organizzative di Trenitalia, sono pertanto a carico di Trenitalia.
- **Dinamica negativa ricavi per inefficienze commerciali (identificativo 9):** i mancati ricavi da traffico determinati da blocchi al sistema di vendita centrale PICO saranno a carico di Trenitalia.
- **Dinamica negativa dei costi per la ritardata erogazione delle quote di corrispettivo e finanziamento degli investimenti regionali (identificativo 10):** i costi effettivamente sostenuti per il tardato pagamento delle quote di corrispettivo e di investimento regionale saranno a carico della Regione.
- **Costi (identificativo 11):** qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a compensare i conseguenti maggiori costi.