

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 (+1,75%) 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. 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 Veneto
1	Ricavi da mercato: quota imputabile al recupero della evasione di cui al PEF	■	
2	Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori di cui al PEF	■	■
3	Ricavi da mercato: quota imputabile alla politica tariffaria di cui al PEF		■
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	Incrementi del costo unitario del personale per effetto dell'applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale	■	
7	Dinamica negativa dei costi di produzione per inefficienze gestionali/organizzative	■	
8	Dinamica negativa dei ricavi da tariffa per inefficienze commerciali	■	

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 è determinato da tre componenti:
 - aumento delle tariffe;
 - recupero dell'evasione/elusione;
 - incremento dei viaggiatori.

Considerando l'automatismo dell'incremento 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 e dell'incremento dei viaggiatori – il primo in capo a Trenitalia e il secondo in capo a Trenitalia per il 70% e alla Regione per il 30% – proporzionalmente rispetto alle percentuali sopra definite.

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, attribuendo in forma proporzionale all'incidenza percentuale gli effetti del mancato recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori.

- **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.
- **Incrementi costi per effetto CCNL (identificativo 6):** 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 7):** 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 8):** i mancati ricavi da traffico determinati da blocchi al sistema di vendita centrale PICO saranno a carico di Trenitalia.