



# RELAZIONE DI AFFIDAMENTO

## SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI COMPETENZA DEL COMUNE DI NAPOLI

\*\*\*

***ALLEGATO 1: MATRICE DEI RISCHI***



## 1 PREMESSA

Nel corso dell'affidamento, in occasione delle verifiche dei Periodi Regolatori di cui all'art. 27 dello Schema di Contratto di Servizio, si procede a verificare i cambiamenti intervenuti sulle voci di costo e di ricavo, al fine di individuare, sulla base della Matrice dei rischi riportata nel presente Capitolo, le variazioni che sono di responsabilità totale o parziale dell'Ente Affidante, ovvero dell'Impresa Affidataria, al fine di individuare eventuali compensazioni a favore di una o dell'altra parte per il Periodo regolatorio pregresso, nonché per eventuali adeguamenti del PEF per i Periodi regolatori successivi.

Le tabelle riportate di seguito costituiscono la Matrice dei rischi, secondo lo schema contenuto nell'Annesso all'Allegato A alla Delibera ART n.154/2019 vigente.

Nella tabella:

- per "EA" s'intende Ente Affidante;
- per "IA" s'intende Impresa Affidataria;
- per "Rischio" s'intende un «evento incerto che, qualora si verifichi, ha un impatto (positivo o negativo) sul CdS/PEF, con il coinvolgimento della parte contrattuale interessata dall'allocazione (EA e/o IA); la matrice considera esclusivamente l'impatto negativo».
- per "Risk Assesment": la probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in scala tipo Likert 1-5;
- per "Misure di Mitigazione": Meccanismi che permettono di minimizzare gli effetti derivanti dal verificarsi dell'evento.
- Per "Rischio operativo", come definito dal D.lgs. n.36/2023 (codice Appalti) art. 177, commi 1-3: *"L'aggiudicazione di una concessione comporta il trasferimento al concessionario di un rischio operativo legato alla realizzazione dei lavori o alla gestione dei servizi e comprende un rischio dal lato della domanda dal lato dell'offerta o da entrambi. Per rischio dal lato della domanda si intende il rischio associato alla domanda effettiva di lavori o servizi che sono oggetto del contratto. Per rischio dal lato dell'offerta si intende il rischio associato all'offerta dei lavori o servizi che sono oggetto del contratto, in particolare il rischio che la fornitura di servizi non corrisponda al livello qualitativo e quantitativo dedotto in contratto. 2. Si considera che il concessionario abbia assunto il rischio operativo quando, in condizioni operative normali, non sia garantito il recupero degli investimenti effettuati o dei costi sostenuti per la gestione dei lavori o dei servizi oggetto della concessione. La parte del rischio trasferita al concessionario deve comportare una effettiva esposizione alle fluttuazioni del mercato tale per cui ogni potenziale perdita stimata subita dal concessionario non sia puramente nominale o trascurabile. 3. Il rischio operativo, rilevante ai fini della qualificazione dell'operazione economica come concessione, è quello che deriva da fattori eccezionali non prevedibili e non imputabili alle parti. Non rilevano rischi connessi a cattiva gestione, a inadempimenti contrattuali dell'operatore economico o a cause di forza maggiore"*



## 2 RISCHI OPERATIVI DA TRASLARE ALL'IA

Identificazione del rischio			Risk assessment (1-5)	Misura di mitigazione	Descrizione impatto
Natura	Driver	Evento			
Rischi Operativi da traslare in capo all'IA	Domanda	Contrazione della domanda	3	Come misura di mitigazione, il rischio viene condiviso con l'EA nella misura del 50%. In ogni caso, tutti gli eventuali maggiori ricavi rispetto a quelli previsti sono trasferiti all'EA e impiegati o a compensazione di eventuali maggiori oneri di connessi a rischi di responsabilità dell'EA ovvero all'incremento dei servizi	Riduzione dei ricavi da tariffa registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Riduzione altri ricavi diversi da corripettivi e tariffe	1		Riduzione dei ricavi legati all'assolvimento degli obblighi di servizio (sfruttamento spazi pubblicitari, pubblicità, ecc.) registrati a consuntivo rispetto a quanto previsto a PEF
	Offerta	Variazione dei prezzi dei fattori produttivi	3	In caso di incrementi dei costi unitari del personale derivanti da rinnovi del CCNL nazionale (la regola non si applica alla contrattazione aziendale o di secondo livello) di entità superiore al valore cumulato dell'inflazione effettiva maturata a partire dal precedente rinnovo del CCNL stesso (che sono implicitamente coperti dall'indicizzazione del corrispettivo e delle tariffe), i maggiori oneri sono a carico dell'Ente Affidante. Analogamente incrementi di costo del carburante e dell'energia superiori a quelli previsti a PEF in base all'inflazione programmata sono a carico dell'EA. In tali casi si procede con un aggiornamento del PEF al termine del Periodo Regolatorio	Variazione non prevedibile di voci di costo essenziali (es: costo personale, carburante, ecc.) registrata a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Aumento dei costi di produzione connessi all'organizzazione aziendale (produttività del personale e altro)	3	Monitoraggio contrattuale	Aumento dei costi di produzione in termini reali, connessi all'organizzazione aziendale (assenteismo, obsolescenza tecnica dei beni, numero di addetti impiegati, costi di manutenzione, difficoltà di reperimento del personale di guida ecc.).
		Eventi eccezionali/non prevedibili che inficiano lo svolgimento del servizio	2		Incremento dei costi/riduzione dei ricavi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF
		Inadempienze e contenziosi	Incremento costi/accantonamenti	2	In caso Responsabilità in capo all'IA fatti salvi i contenziosi di lavoro riferiti ai rapporti di lavoro con il precedente gestore e che determinino maggiori oneri correnti legati al riconoscimento di specifiche indennità o parametri diversi da quelli previsti sede di subentro.



### 3 RISCHI IN CAPO ALL'EA

Natura	Identificazione del rischio		Risk assessment (1-5)	Misura di mitigazione	Descrizione impatto	
	Driver	Evento				
Altri rischi in capo all'EA	Domanda	Livelli e struttura tariffaria	2		Adeguamenti delle tariffe diversi da quanto previsto nel PEF e nel CdS; modifica del sistema tariffario e/o delle regole di clearing.	
	Offerta	Deficit programmatico	1	Revisione e adeguamento della programmazione delle corse in base alla domanda reale, compatibilmente con i margini di flessibilità definiti dall'Allegato F alla DGR 794/2013	Se l'offerta programmata dall'EA è sottodimensionata in relazione alla domanda effettiva. Tale rischio ha come conseguenza il deterioramento della qualità del servizio (sovraffollamento, aumento tempi di attesa).	
	Norme e regolazione	Modifiche normative e regolatorie	1		Modifiche del quadro legislativo con ricadute fiscali, ambientali, previdenziali e/o assistenziali in grado di generare un aumento dei costi di gestione o una variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio	
	Finanziario	Mancato o ritardato Pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA		2	Interessi di mora sul ritardo dei pagamenti oltre i termini contrattuali	Il pagamento del corrispettivo avviene in misura difforme da quanto previsto nel PEF, generando problematiche a livello di <i>cash flow</i> per l'IA con la necessità di ricorrere a nuovi affidamenti bancari.
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche		2	Eventuale ricorso a: - aumento delle tariffe; - riduzione del servizio programmato; - modifica al Piano degli investimenti.	Il mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche, in grado di generare uno squilibrio economico-finanziario a danno dell'IA.
	Programmatorio	Deficit programmatico/ rimodulazione perimetro del servizio		2	Revisione del PdE	Revisione del perimetro del servizio con eventuale conseguente rimodulazione del PEF
Cause di forza maggiore	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio		2	Adeguamento del PdE per tenere conto di eventi che comportano una variazione permanente allo stesso.	Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto in gara.	

