**REPUBBLICA ITALIANA**

**REGIONE SICILIANA**



**Procedura aperta per l’affidamento in concessione, senza esclusiva, dei servizi pubblici di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci (anche pericolose), in regime di servizio pubblico con compensazione finanziaria, attraverso navi ro-ro, per la continuità territoriale marittima delle Isole Minori della Sicilia**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Lotto I°** | **CIG 8844173A6F** | **CUP G69J21006330002** |
| **Lotto II°** | **CIG 88441821DF** | **CUP G69J21006340002** |
| **Lotto III°** | **CIG 884418652B** | **CUP G69J21006350002** |
| **Lotto IV°** | **CIG 8844194BC3** | **CUP G69J21006370002** |
| **Lotto V°** | **CIG 8844203333** | **CUP G69J21006380002** |

**MATRICE DEI RISCHI E MISURE DI MITIGAZIONE**

Conformemente a quanto disposto dalla Misura 9 dell’Allegato A della Delibera ART n. 22/2019, ai fini della predisposizione del Piano Economico Finanziario, l’Ente Affidante identifica e valuta gli specifici rischi connessi all’esercizio del servizio oggetto di affidamento, definendo la matrice, sulla base del modello fornito al Prospetto 4 dell’Annesso 1 alla delibera, che alloca i rischi in capo a ciascuna delle parti contrattuali (Ente Affidante ed Impresa di Navigazione).

I rischi saranno oggetto di revisione periodica e corrisposti da eventuali misure di mitigazione (cfr. Misura 9 allegato A Delibera ART).

Tali rischi sono stati valutati, tenendo anche conto di oneri e benefici generati da eventi incerti, trasferibili al gestore entro determinati limiti.

Le variazioni rispetto alle previsioni possono derivare da tipologie di rischio di diversa natura ed intensità, determinate da:

1. eventi controllabili da un operatore efficiente, tenuto conto delle leve gestionali di cui dispone, dati i vincoli posti dall’Ente Affidante; al riguardo è proprio della regolazione incentivante che i benefici derivanti da tali eventi siano parzialmente incamerati dall’operatore, mentre le eventuali perdite siano a suo totale carico;
2. dall’altro lato gli eventi non controllabili dal gestore (quali variazioni di traffico per le quali è prevista una forchetta di alea in caso di diminuzione dei ricavi superiore al 5%);
3. infine, eventi del tutto esogeni rispetto alla attività svolta e come tali totalmente non controllabili da un gestore efficiente, quali cambiamenti normativi e regolatori o variazioni del prezzo internazionale del carburante, dal cui impatto (positivo o negativo) questi va mantenuto esente.

Con riferimento al punto a) eventuali aumenti di ricavi e/o diminuzioni di costi derivanti da un efficientamento gestionale verranno condivisi da Amministrazione e gestore in linea con l’Allegato 4.1.

Con riferimento al punto b) il meccanismo di aggiornamento della compensazione, meglio esplicitato nell’Allegato 4.1, introduce un criterio di *risk sharing* con riferimento all’andamento dei ricavi in cui la Regione si assume quale unico rischio le diminuzioni dei ricavi che superino il 5% (cinque per cento) del totale annuo dei ricavi inerenti al singolo lotto di affidamento.

In coerenza con quanto sopra la matrice dei rischi specifica (colonna “Risk management”) i limiti dei rischi in capo al gestore.

*Matrice dell'allocazione di rischi tra l'Ente affidante (EA) ed il Affidatario (IN)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Identificazione del rischio** | | | **Allocazione rischio** | | **Descrizione impatto** | ***Risk management* (4)** | |  | |
| **Natura** | **Driver** | **Evento** | **EA** | **IN** |  | Parametro | **Riferimento CdS** | |
| **OPERATIVO** | DOMANDA | Contrazione della domanda di servizi di trasporto | **X** (residuale) | **X** | Minor valore dei ricavi registrato a consuntivo rispetto a quanto proposto dall'IN nell'offerta di gara, a tariffe costanti | A carico dell'IN nei limiti di quanto previsto dall’Allegato C | **α** = 5% | All. 4.1 | |
| OFFERTA | Eccesso di offerta programmata in relazione alla domanda effettiva |  | **X** | Maggiori costi netti rispetto a quanto proposto dall'IN nell'offerta di gara | A totale carico dell'IN |  | All. 4.1 | |
| Deficit programmatorio | **X** | - | Impossibilità di soddisfare la domanda attraverso l'offerta programmata dall'EA | A totale carico dell'EA (qualora non permetta una riprogrammazione) |  | All. 4.1 | |
| Indisponibilità dell’offerta di servizio | - | **X** | Indisponibilità totale o parziale dei servizi da erogare/ non conformità dei servizi | A totale carico dell'IN |  | All. 4.1 | |
| **ALTRI RISCHI** | NORMATIVO | Modifiche legislative (es. fiscali, ambientali, tariffarie) | **X** | - | Aumento*/riduzione* dei costi di gestione o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio che comportano maggiori costi per l'IN | A totale carico/beneficio dell'EA | - | All. 4.1 | |
| RELAZIONI INDUSTRIALI | Variazioni del CCNL di settore | **X** | - | Aumento/diminuzione dei costi del personale per l'IN non controllabile dall'IN | A totale carico/beneficio dell'EA |  | All. 4.1 | |
| Variazioni del contratto integrativo/di II livello più onerose delle variazioni del CCNL di settore | - | **X** | Aumento dei costi del personale per l'IN | A totale carico dell'IN |  | All. 4.1 | |
| GESTIONALE | Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali | - | X | Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF dell'IN | A totale carico dell'IN |  | All. 4.1 | |
| Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da IN o EA (escluse variazioni del prezzo del carburante) |  | **X** | Incremento/riduzione dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF | Incrementi/riduzione di costi a carico/beneficio dell'IN |  | All. 4.1 | |
| Variazioni del prezzo del carburante | **X** | **-** | Incremento/riduzione dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF | A totale carico/beneficio dell'EA | Indice Platt’s | All. 4.1 | |
| CAUSE FORZA MAGGIORE | Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio | **X** | **-** | Impossibilità per l'IN di garantire il livello di servizio offerto in gara | Costo netto emergente a totale carico dell'EA |  | All. 4.1 |

***Data, luogo e se richiesto o necessario, firma/firme:*** *[ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ]*

*[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ]*