

Trenord S.r.l.	
Protocollo n.	0000500
del	20/01/2017

**COMMENTI DI TRENORD ALLA DELIBERA DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
N. 134 DEL 18 NOVEMBRE 2016 ALLEGATO A**

Schema di atto di regolazione recante "Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità di regolazione dei trasporti"



QUESITI

“In tema di quantificazione delle sanzioni pecuniarie di richiede di fornire le proprie considerazioni e ogni informazione ritenuta utile e opportuna, in particolare con specifico riguardo:

Q. 1 all'articolazione del meccanismo di determinazione del quantum sanzionatorio, ivi compreso il concorso di circostanze;

Q. 2 alla configurazione degli elementi rilevanti per la quantificazione della sanzione”.

RISPOSTE

R.1

In riferimento all'art. 4.3, Trenord ritiene che sia necessario introdurre una differenziazione fra le aziende, che hanno in essere un contratto di servizio e quindi gestiscono l'attività rispondendo ad obblighi di servizio pubblico, e quelle che operano in contesti di mercato.

Nel primo caso, la valutazione delle condizioni economiche principalmente in base al fatturato potrebbe risultare insufficiente e distorsiva, soprattutto se è questo l'elemento cardine sul quale basare la commisurazione della sanzione. In particolare, per le aziende che erogano servizi di trasporto pubblico, il fatturato non è sempre un fattore caratterizzante, in quanto possono avere in essere servizi a domanda debole con una *redemption* esigua in termini di ricavi.

Sarebbe altresì opportuno che la proposta di delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nella sua versione definitiva, riportasse un algoritmo che calcolasse tale sanzione in ragione del fatturato e ponderasse gli altri elementi di eventuale difficoltà economica nonché il concorso di circostanze e le attenuanti o aggravanti, da rappresentare matematicamente come un "fattore "x" (esito della sommatoria ponderata dei diversi fattori).

L'algoritmo dovrebbe chiaramente prevedere anche un *cap* all'ammontare della sanzione.

La definizione di un algoritmo risponderrebbe ad uno degli elementi della *mission* della stessa Autorità di Regolazione dei Trasporti, ossia quella di tutelare i diritti dei passeggeri e al contempo non minare l'equilibrio economico delle aziende regolate con l'applicazione dei provvedimenti regolatori eccessivamente onerosi, fra i quali anche le sanzioni.

La definizione di una formula consentirebbe anche alle aziende di operare in un contesto di maggiore certezza economica, in quanto nella redazione del budget per l'esercizio successivo si potrebbe prevedere un fondo accantonamento sanzioni da stimare sulla base della serie storica e degli obiettivi di miglioramento.

R.2

Si ritiene che gli elementi classificati come rilevanti per la quantificazione della sanzione siano esaustivi.

Non si ritiene pertanto di formulare osservazioni e/o commenti.

QUESITI

“In materia di cumulo delle sanzioni, si richiede di fornire le proprie osservazioni, illustrando anche eventuali esperienze pratiche o esigenze operative connesse alla organizzazione della specifica attività imprenditoriale svolta. In particolare, si rende utile acquisire elementi di valutazione in merito ai seguenti punti, qualificanti il regime di cumulo giuridico, con specifico riguardo alle attività ricadenti nella competenza sanzionatoria dell’Autorità, ivi incluse quelle impattanti sui diritti dei passeggeri:

Q. 3 in quali termini si ritenga configurabile in concreto il primo requisito occorrente per la sussistenza di un’unica condotta, consistente nella “contestualità degli atti”;

Q.4 in quali termini si ritenga configurabile in concreto il secondo requisito, consistente nella “unitarietà degli effetti materiali””.

RISPOSTE

R.3

Non si ritiene di formulare osservazioni e/o commenti.

R.4

Non si ritiene di formulare osservazioni e/o commenti.

QUESITI

“Con specifico riferimento alla quantificazione delle sanzioni pecuniarie relative ai diritti dei passeggeri, si richiede di fornire le proprie considerazioni e ogni informazione ritenuta utile e opportuna, in particolare con specifico riguardo:

Q.7 all'articolazione del meccanismo di determinazione del quantum sanzionatorio;

Q.8 alla configurazione degli elementi rilevanti per la quantificazione della sanzione.

RISPOSTE

R.7

Per quanto riguarda la definizione del *quantum* sanzionatorio, si rimanda a quanto riportato in risposta al primo quesito, ossia la definizione di un algoritmo con le medesime caratteristiche.

In relazione invece a quanto riportato sempre nell'art. 6.1 della proposta di delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, si ritiene eccessivamente oneroso e distortivo definire l'ammontare della sanzione in relazione non solo agli utenti che hanno presentato reclamo ma anche all'impatto complessivo della violazione.

A tal proposito, si evidenzia che le aziende con un contratto di servizio in essere sono soggette ad un sistema di penalità comminato dall'Ente Pubblico committente (controparte del contratto di servizio) a fronte del non raggiungimento di standard qualitativi previsti per il servizio erogato: pertanto, considerare l'impatto del singolo reclamo come rappresentativo dell'universo di riferimento, con le dovute proiezioni, risulterebbe un'aggravante eccessivamente onerosa per l'impresa.

Inoltre, nel momento in cui gli strumenti di *exit* e *voice* sono presenti, facilmente accessibili (anche on.line) ed adeguatamente pubblicizzati, si ritiene opportuno tenere conto - ai fini della commisurazione del fenomeno e della conseguente portata economica della sanzione - esclusivamente degli utenti che hanno presentato un reclamo ed una segnalazione.

R.8

Non si ritiene accettabile che, in caso di indisponibilità di informazioni puntuali, l'importo base venga determinato sulla base di elementi presuntivi, in quanto questi ultimi difettano del carattere di certezza ed univocità.