

Delibera n. 55/2023

Procedimento avviato con delibera n. 165/2022, del 23 settembre 2022, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. - Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015 per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 18, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

L’Autorità, nella sua riunione del 23 marzo 2023

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, con particolare riferimento al capo I, sezioni I e II;

VISTO l’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell’ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: “Autorità” o “ART”);

VISTO il Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito: “Regolamento (UE) n. 1177/2010”) e, in particolare:

- l’articolo 16, paragrafo 1, ai sensi del quale: *“In caso di cancellazione o ritardo alla partenza di un servizio passeggeri o di una crociera, il vettore o, se opportuno, l’operatore del terminale informa i passeggeri in partenza dai terminali portuali o, se possibile, i passeggeri in partenza dai porti, quanto prima e comunque non oltre trenta minuti dopo l’orario di partenza previsto, della situazione, dell’orario di partenza e dell’orario di arrivo previsti non appena tale informazione è disponibile”;*

- l’articolo 18, paragrafo 1, ai sensi del quale: *“Quando prevede ragionevolmente che un servizio passeggeri subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal terminale portuale superiore a novanta minuti il vettore offre immediatamente al passeggero la scelta tra:*

a) il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile e senza alcun supplemento;

b) il rimborso del prezzo del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile”;

- l’articolo 24, paragrafo 2, ai sensi del quale: *“Qualora un passeggero che rientra nell’ambito del presente regolamento desidera presentare un reclamo al vettore o*

all'operatore del terminale, lo trasmette entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio. Entro un mese dal ricevimento del reclamo il vettore o l'operatore del terminale notifica al passeggero che il reclamo è stato accolto, respinto o è ancora in esame. Il tempo necessario per rispondere definitivamente non supera i due mesi dal ricevimento di un reclamo”;

VISTO

il decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni del Regolamento (di seguito anche: “decreto legislativo n. 129/2015”) e, in particolare:

- l'articolo 13, comma 1, ai sensi del quale: *“Il vettore o l'operatore del terminale che violano uno degli obblighi di informazione e comunicazione previsti dall'articolo 16 del regolamento, sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 5.000 per ogni cancellazione o ritardo”;*

- l'articolo 12, comma 1, ai sensi del quale: *“Il vettore che viola l'obbligo previsto dall'articolo 18, paragrafi 1, 2 e 3 del regolamento è soggetto, per ogni singolo evento, ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.500 a euro 15.000”;*

- l'articolo 16, comma 2, ai sensi del quale: *“Il vettore e l'operatore del terminale che non notificano al passeggero che il reclamo è accolto, respinto o ancora in esame, ovvero che non forniscono una risposta definitiva, ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 2, del regolamento, sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 300 a euro 1.500”;*

VISTO

il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, adottato con delibera n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, e successive modificazioni;

VISTO

il regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, adottato con delibera dell'Autorità n. 86/2015, del 15 ottobre 2015, e successive modificazioni, (di seguito anche: “Regolamento sanzionatorio”);

VISTE

le linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità, adottate con delibera n. 49/2017, del 6 aprile 2017 (di seguito anche: “linee guida”);

VISTA

la delibera n. 165/2022, del 23 settembre 2022, notificata con prot. ART n. 20039/2022 del 26 settembre 2022, con la quale è stato avviato nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito: “CIN” o “Società”), un procedimento ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015, per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio concernente la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 18, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, in relazioni ai fatti descritti con reclamo presentato all'Autorità (*cf.* prot. ART n. 17522/2021, del 3 novembre 2021) dal sig. [...omissis...] (di seguito anche

“passeggero reclamante”), titolare di idoneo titolo di viaggio per la tratta Palermo – Napoli con orario previsto di partenza alle 20:15 del 7 agosto 2021 e arrivo programmato alle ore 6:45 dell’8 agosto 2021, il quale ha segnalato, *inter alia*, che:

- “[l]a nave è partita con 3 ore e 15 minuti di ritardo sull’orario programmato. Siamo rimasti in attesa al porto di Palermo dalle ore 18 senza ricevere alcun tipo di informazioni né assistenza”;

- “[i]l 10/08/2021 ho presentato reclamo a Tirrenia per segnalare l’accaduto e richiedere la compensazione economica prevista dal Regolamento (UE) N. 1177/2010 in caso di ritardo all’arrivo (3 ore e 15 minuti), ma trascorsi 80 giorni non ho ricevuto risposta”;

- “[quanto al] reclamo presentato a Tirrenia il 10/08/2021 e registrato con il codice 12423. Il 09/09/2021 ho ricevuto un’e-mail da Tirrenia per informarmi che la segnalazione era ancora in fase di esame e che avrei ricevuto riscontro entro 30 giorni, come previsto dal Regolamento europeo sui diritti dei passeggeri. In realtà non ho ricevuto ulteriori riscontri”;

PRESO ATTO

che, nel corso della fase istruttoria del procedimento avviato con la delibera n. 165/2022, la Società non ha esercitato i propri diritti di partecipazione, contraddittorio e difesa, non trasmettendo memorie difensive, né chiedendo di essere audita innanzi all’Ufficio Vigilanza e sanzioni;

VISTA

la nota prot. ART n. 26367/2022, del 14 dicembre 2022, con la quale, previa autorizzazione del Consiglio in pari data, sono state comunicate a CIN le risultanze istruttorie relative al presente procedimento ai sensi dell’articolo 9, comma 1, del Regolamento sanzionatorio;

VISTA

la memoria di replica di CIN, assunta agli atti con prot. ART n. 422/2023, dell’11 gennaio 2023, con la quale la Società ha affermato:

i) in relazione alla contestata violazione dell’articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento, che:

- “[q]uesta conclusione temporanea si basa solo ed esclusivamente sulla dichiarazione di un unico passeggero segnalante secondo cui lo stesso sarebbe rimasto “in attesa al porto di Palermo dalle ore 18 senza ricevere alcun tipo di informazioni né assistenza”;

- “[t]ale dichiarazione pare essere l’unica ad essere stata valorizzata dalle risultanze istruttorie (...) ma, a ben vedere, essa è stata direttamente smentita dal contenuto dei reclami di altri passeggeri pur documentati nella fase preistruttoria e che appare essere stato trascurato dalle CRI sebbene ciò confermasse l’effettiva esecuzione delle procedure aziendali volte ad informare i passeggeri del ritardo/situazione riferite nella fase preistruttoria”;

- “[e]ra stato lo stesso l’avvio di procedimento ad aver accertato che i passeggeri avevano “rappresentato di avere appreso che la nave non era ancora arrivata da Napoli una volta giunti al porto per il check-in” confermando quindi che in realtà la nostra società avesse informato tempestivamente i passeggeri “sulla situazione” come prescritto dall’art. 16 paragrafo 1 del Regolamento UE”;
- “[t]ra i pochi reclami ricevuti dalla nostra Società in relazione a questo accadimento ve ne sono infatti diversi, che dovrebbero avere una attendibilità quantomeno equivalente a quella del passeggero segnalante (...), in cui era chiaramente riferito che le informazioni sulla situazione in atto (id est: che la nave non era ancora arrivata in porto) fosse stata data ai passeggeri sin dal loro arrivo in porto a Palermo”;
- “[q]uanto precede conferma l’efficacia delle procedure aziendali per informare i passeggeri in occasione di ritardi/cancellazioni corse, già riferite a codesta Autorità in molteplici occasioni dalla nostra società durante i procedimenti istruttori avviati da altre delibere notificate nel 2022 (...)”;
- “[l]e CRI trascurano anche che l’art. 16 paragrafo 1 del Regolamento che prevede che i passeggeri vadano informati “comunque non oltre trenta minuti dopo l’orario di partenza previsto” che, nel caso di specie, sono maturati durante le operazioni di imbarco iniziate alle ore 20.40. Infatti, la nave era stata ormeggiata alla banchina alle 19.35 e si confidava ragionevolmente di ripartire per Napoli con un ritardo inferiore ai 90 minuti sull’orario di partenza programmata (ore 20.15)”;
- “[t]uttavia, il ritardo di oltre 90 minuti della partenza programmata si è protratto oltre quanto ragionevolmente stimato dal nostro personale anche a causa del “prolungate operazioni commerciali” (che significa “ritardo per imbarco carico merci”) dovute all’intenso traffico portuale che, nel caso del Porto di Palermo, è stato ulteriormente aggravato da una “distribuzione non pianificata di funzioni ed attività eterogenee con conseguente sovrapposizione e intersezione dei flussi di traffico (merci e passeggeri)”;
- “[s]ul punto, non deve essere trascurato che, ai sensi del Considerando n° 17 del Regolamento, le “decisioni prese dagli organi di gestione del traffico o dalle autorità portuali” sono ritenute dal Legislatore Unionale circostanze eccezionali poiché il vettore marittimo non ha (e non può avere) alcun controllo sul traffico portuale né può prevederne con accuratezza i ritardi da esso causato perché il vettore non è né custode né gestore né responsabile delle strade e delle infrastrutture portuali né tantomeno del traffico che viene a crearsi”;
- “[o]ltre che ad essere stati informati all’arrivo in Porto della situazione in atto, come confermato dalla stessa Delibera 165/2022, i passeggeri sono stati progressivamente informati del ritardato orario della partenza anche

durante le operazioni di imbarco ma in proposito appare pertinente osservare che il Consiglio di Stato ha evidenziato “come sia dubbia la possibilità di riconoscere l’assistenza di cui agli artt. 16, 17 e 18 cit. in favore di chi sia già in condizione di usufruire dei servizi di bordo” in quanto il passeggero già imbarcato, seppure a nave ferma, si trova in un luogo perfettamente idoneo ad ospitarlo che gli garantisce la possibilità di muoversi, usare servizi ed essere costantemente informato dal personale di bordo o trovare la pronta e necessaria assistenza”;

- *“[n]on è forse un caso che tutti gli altri reclami dei passeggeri pervenuti chiedano principalmente una compensazione economica per il ritardo all’arrivo, trascurando/ignorando il dato che il vettore agisce in conformità all’art. 16 anche se avvisa i passeggeri della sola “situazione” in atto giacché in presenza di circostanze eccezionali (come il traffico portuale) non sempre è possibile prevedere con accuratezza l’entità ritardo della partenza programmata e riferirlo ai passeggeri”;*

ii) in relazione alla contestata violazione dell’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento, che:

- *“[è] evidente che nelle risultanze istruttorie non sia stata adeguatamente valorizzata la circostanza, pur riferita dalle CRI, che le operazioni di imbarco fossero iniziate alle 20.40 ossia dopo 25 minuti la partenza programmata e che i 90 minuti previsti dal Regolamento sono maturati solo quando ormai la gran parte dei passeggeri era già a bordo (i.e. alle ore 21.45) e l’altra stava ancora finendo di imbarcare”;*
- *“[n]el caso di specie, le operazioni di imbarco si sono ulteriormente prolungate a causa del traffico portuale che, nel caso del Porto di Palermo, come è stato fatto notare durante la fase preistruttoria, è ulteriormente aggravato da una “distribuzione non pianificata di funzioni ed attività eterogenee con conseguente sovrapposizione e intersezione dei flussi di traffico (merci e passeggeri)”;*
- *“[i]n proposito pare opportuno ricordare che recentemente il Consiglio di Stato ha osservato “come sia dubbia la possibilità di riconoscere l’assistenza di cui agli artt. 16, 17 e 18 cit. in favore di chi sia già in condizione di usufruire dei servizi di bordo” (cfr. pag. 22 - § 11.5 Consiglio di Stato Sentenza n. 10359/2022) e che, inoltre ai sensi del Considerando n° 17 del Regolamento, le “decisioni prese dagli organi di gestione del traffico o dalle autorità portuali” è ritenuta una circostanza eccezionale”;*
- *“[i]n proposito è opportuno ricordare che, pur prospettando in qualche misura la necessità di un’interpretazione della Corte di Giustizia, il Consiglio di Stato ha recentemente sottolineato che in queste situazioni la possibilità di scelta tra trasporto alternativo e rimborso del biglietto implicherebbe “una generalizzata possibilità di sbarcare dalla nave; il che potrebbe*

generare gravi conseguenze aggravando pure la posizione degli altri passeggeri imbarcati che intendano usufruire del trasporto marittimo”;

- *“[s]i chiede quindi che, conformemente a quanto osservato dal Consiglio di Stato, questa contestazione venga definitivamente archiviata dall’Autorità”;*

iii) in relazione alla contestata violazione dell’articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento, che:

- *“[p]reliminarmente deve osservarsi che le CRI non riferiscono il contenuto del “riscontro del reclamante prot. ART 12620/2022 del 9 maggio 2022”, significativa lacuna istruttoria che potrebbe riverberarsi anche sul contenuto delle altre contestazioni”;*
- *“[a]l pari di diverse delibere che codesta Autorità ha notificato alla nostra società nel corso del 2022, le CRI non valorizzano la circostanza che al passeggero reclamante è stato corrisposto l’indennizzo automatico (pari al 20% del prezzo del biglietto) come previsto dalla Delibera 83/2019, circostanza compiutamente riferita e documentata in fase preistruttoria”;*
- *“[l]e ragioni della risposta tardiva al reclamo del passeggero sono le medesime delle risposte tardive alle richieste informazioni dell’Autorità compiutamente rappresentate e documentate a codesta Autorità (...) collegate alla impossibilità, tanto oggettiva quanto temporanea, dettata dalla assenza di personale qualificato nell’organico sociale a rispondere ai reclami ed alle richieste di informazioni della Autorità, imprevisto quanto eccezionale epilogo di una drastica riduzione del personale amministrativo della nostra azienda, incluso quello dell’ufficio legale, avviato nell’aprile del 2021”;*
- *“[q]uesta riduzione del personale è stata una conseguenza della procedura concorsuale (concordato preventivo) cui è tuttora sottoposta la nostra società essendovi stata ammessa in un periodo coevo alla pandemia da Covid-19, emergenza sanitaria che ha notoriamente inciso in maniera negativa sull’attività organizzativa di diversi settori industriali del nostro Paese, incluso quello dei trasporti marittimi”;*
- *“[p]er motivi legati a ragionevolezza e proporzionalità, si chiede quindi l’archiviazione di questa contestazione e/o quantomeno la riduzione al minimo edittale la sanzione eventualmente comminata, opzione che, per ragioni poco chiare, di fatto non è mai stata esercitata da codesta Autorità nelle altre delibere, anche a fronte di documentate circostanze eccezionali e di (altrettanto documentati) rimborsi/indennizzi sempre corrisposti ai passeggeri dalla nostra società”;*

VISTA

la nota prot. ART n. 1380/2023, del 27 gennaio 2023, con la quale, a seguito dell’istanza presentata dalla Società nella sopra citata memoria di replica prot. ART

n. 422/2023, è stata convocata audizione dinanzi al Consiglio dell’Autorità per il giorno 7 febbraio 2023, ore 16:30;

VISTA la nota prot. ART n. 1867/2023, del 7 febbraio 2023, con la quale la Società ha trasmesso i nominativi dei partecipanti all’audizione programmata;

VISTO il verbale dell’audizione dinanzi al Consiglio tenutasi in data 7 febbraio 2023 (acquisito agli atti con nota prot. ART n. 2451/2023, del 16 febbraio 2023) nel corso della quale la Società ha rappresentato, tra l’altro, che:

- *“(…) in riferimento alle procedure poste in essere dalla società in caso di ritardo alla partenza, (…) che nel porto di Palermo le infrastrutture non consentono di diramare informazioni attraverso annunci visivi e sonori ma la politica aziendale prevede che in relazione a eventuali ritardi (anche inferiori ai 90 minuti) i passeggeri siano informati sia durante la fase del check-in che durante la fase dei controlli di sicurezza. (…) ad ogni passeggero viene garantita la massima informazione in quanto il passeggero prima di imbarcarsi viene intercettato (sia per il check-in che per procedure di security) da apposito personale qualificato (sia se col veicolo a seguito sia senza) e informato del ritardo e delle possibili soluzioni alternative senza penali”;*

- *“(…) la sproporzionalità di una eventuale sanzione basata sul reclamo di un solo passeggero segnalate contro un numero di passeggeri di gran lunga superiori che, nel caso di specie, non hanno presentato alcun reclamo. (…) in riferimento all’articolo 24, che la situazione in cui versa l’organizzazione societaria in termini di carenze strutturali ha generato dei disagi nella trattazione e gestione dei reclami e, pertanto, chiede che l’eventuale sanzione sia quantomeno ridotta al minimo edittale”;*

si è riservata infine di fornire entro il 9 febbraio 2023 alcuni elementi di chiarimento richiesti dal Consiglio;

VISTA la nota prot. ART n. 2096/2023, del 9 febbraio 2023, successivamente integrata con nota prot. ART n. 2316/2023, del 14 febbraio 2023, con la quale la Società ha trasmesso i chiarimenti richiesti dal Consiglio dell’Autorità in sede di audizione, evidenziando, in particolare, che:

- *“(…) il 7 Agosto del 2021 la nave “Vincenzo Florio” è partita da Napoli per Palermo con 20 minuti di ritardo: orario schedulato alle ore 08.45; orario di effettiva partenza alle ore 09.05”;*

VISTA la relazione istruttoria dell’Ufficio Vigilanza e sanzioni;

CONSIDERATO quanto rappresentato nella relazione istruttoria ed in particolare:

1. l’articolo 16 (*“Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate”*), paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, prevede che *“[i]n caso di cancellazione o ritardo alla partenza di un servizio passeggeri o di una crociera,*

il vettore o, se opportuno, l'operatore del terminale informa i passeggeri in partenza dai terminali portuali o, se possibile, i passeggeri in partenza dai porti, quanto prima e comunque non oltre trenta minuti dopo l'orario di partenza previsto, della situazione, dell'orario di partenza e dell'orario di arrivo previsti non appena tale informazione è disponibile”;

2. la corrispondente norma sanzionatoria, contenuta nell'articolo 13, comma 1, (*“Informazione su cancellazioni e ritardi”*), del decreto legislativo n. 129/2015, dispone che *“[i]l vettore o l'operatore del terminale che violano uno degli obblighi di informazione e comunicazione previsti dall'articolo 16 del regolamento, sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 5.000 per ogni cancellazione o ritardo”;*
3. in via preliminare, relativamente alle condotte che la norma impone ai vettori, si osserva che gli obblighi di informazione riguardano tre aspetti diversi, ossia la situazione, l'orario di partenza previsto e l'orario di arrivo previsto;
4. l'informazione relativa a ciascuno di questi aspetti deve essere data non appena possibile, elemento che deve essere valutato da quando tale informazione è disponibile;
5. con riferimento all'informazione, quantomeno, relativa alla situazione, la norma richiede che essa debba essere fornita, in primo luogo, *“quanto prima”*, e, comunque, non oltre trenta minuti dall'orario di partenza previsto, fermo restando anche l'altro requisito che tale informazione sia, comunque, fornita non appena possibile;
6. quanto al contenuto di tale informazione, la norma *de qua* richiede che i passeggeri siano informati *“della situazione”*, non solo del mero evento ritardo, che, in particolare quando l'annuncio è effettuato successivamente all'orario di partenza previsto della nave, è un fatto evidente ai passeggeri;
7. d'altronde, come indicato nel considerando n. 12 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, *“[i] passeggeri dovrebbero essere adeguatamente informati in caso di cancellazione o ritardo di un servizio passeggeri o di una crociera. Tali informazioni dovrebbero aiutare i passeggeri a prendere le misure del caso e, se necessario, a ottenere informazioni circa collegamenti alternativi”;* da ciò ne deriva l'obbligo per i vettori, in caso di ritardo alla partenza, di illustrare ai passeggeri la situazione e le ragioni del ritardo, affinché gli stessi possano organizzarsi con adeguata cognizione di causa, ricevendo informazioni complete, aggiornate e correnti – pure in ordine all'eventuale aumento del ritardo stesso, restando infatti ferma la doverosità della comunicazione sul nuovo orario di partenza e di arrivo – anche, eventualmente, in vista dell'esercizio dei diritti di cui all'articolo 18 del menzionato Regolamento (UE) n. 1177/2010;

8. conseguentemente, sulla base delle osservazioni che precedono, la valutazione sul corretto adempimento della disposizione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 richiede la verifica che le informazioni fornite ai passeggeri rispettino tutti i requisiti ivi previsti, sia sotto il profilo del contenuto che della tempistica, per accertare che gli avvisi diramati abbiano raggiunto gli scopi perseguiti dal legislatore eurounitario, ossia che tutti passeggeri ricevano informazioni tempestive, complete ed aggiornate relativamente alle circostanze perturbanti la fruizione del servizio di trasporto ed ai nuovi orari di partenza e arrivo;
9. con riferimento al caso di specie, sulla base della documentazione in atti, risulta che gli orari programmati di partenza e arrivo del viaggio da Palermo a Napoli del 7 agosto 2021 erano, rispettivamente, alle ore 20:15 del medesimo giorno ed alle ore 06:45 del giorno successivo, mentre gli orari effettivi sono stati alle ore 23:30 ed alle ore 08:45;
10. nel merito, rispetto a quanto evidenziato dalla Società secondo cui “[la contestazione] si basa solo ed esclusivamente sulla dichiarazione di un unico passeggero segnalante” (cfr. prot. ART n. 422/2023), è opportuno evidenziare, preliminarmente, come la valutazione circa la fondatezza dei presupposti che giustificano l'adozione di un provvedimento sanzionatorio prescinda da una mera valorizzazione del numero dei reclami ricevuti (sia dall'Autorità che dalla Società);
11. tanto è vero che la disciplina sanzionatoria applicabile al caso di specie valorizza non già gli effetti della violazione in rapporto a ciascun passeggero (come in altre disposizioni) ma sanziona la violazione degli obblighi di informazione e comunicazione “per ogni cancellazione o ritardo” (cfr. articolo 13, comma 1, del decreto legislativo n. 129/2015);
12. ma, al contrario, anche volendo dare rilevanza a quanto sostenuto dalla Società secondo cui “[t]ale dichiarazione pare essere l'unica ad essere stata valorizzata dalle risultanze istruttorie (...) ma, a ben vedere, essa è stata direttamente smentita dal contenuto dei reclami di altri passeggeri pur documentati nella fase preistruttoria e che appare essere stato trascurato dalle CRI sebbene ciò confermasse l'effettiva esecuzione delle procedure aziendali volte ad informare i passeggeri del ritardo/situazione riferite nella fase preistruttoria” (cfr. prot. ART n. 422/2023), ciò non corrisponde al vero, in quanto i reclami ricevuti dalla Società per il viaggio in esame (cfr. allegato n. 4 del prot. ART n. 16687/2022) non contraddicono l'inadeguatezza, l'incompletezza e la intempestività delle informazioni concernenti la “situazione”, ossia le circostanze determinanti il disservizio, tra cui rilevano, oltre al ritardo all'arrivo a Palermo della nave giunta dal porto di Napoli - di cui, peraltro, la Società non risulta avere indicato ai passeggeri la causa - anche il fatto che la stessa partenza dal tale porto fosse avvenuta in ritardo - elemento

di cui la Società era già a conoscenza, essendo riferito ad un evento occorso la mattina del 7 agosto 2021, come confermato dal giornale nautico nonché dal riscontro di CIN (cfr. prot. ART n. 2316/2023) – e le *"prolungate operazioni commerciali"* citate dalla Società medesima;

13. in termini confermativi, assume rilevanza ciò che è stato evidenziato dalla Società secondo cui *"[t]ra i pochi reclami ricevuti dalla nostra Società in relazione a questo accadimento ve ne sono infatti diversi, che dovrebbero avere una attendibilità quantomeno equivalente a quella del passeggero segnalante (...), in cui era chiaramente riferito che le informazioni sulla situazione in atto (id est: che la nave non era ancora arrivata in porto) fosse stata data ai passeggeri sin dal loro arrivo in porto a Palermo"* (cfr. prot. ART n. 422/2023) in quanto l'informazione che *"la nave non era ancora arrivata in porto"* non appare conforme a quella prescritta dal dettato regolamentare sulla *"situazione"* che, come osservato, avrebbe dovuto riguardare quanto meno il ritardo alla partenza dal porto di Napoli, nonché il protrarsi delle *"operazioni commerciali"* citate dall'impresa;
14. in altri termini, l'informazione sul ritardato arrivo della nave nel porto di partenza, quand'anche fornita dalla Società, mancando di fornire il quadro complessivo della *"situazione"* non avrebbe comunque soddisfatto la finalità della norma – rappresentata dal limitare il più possibile la situazione di disagio dei passeggeri, mediante una informazione adeguata e tempestiva sulle circostanze perturbanti il servizio – e, pertanto, avrebbe dovuto riguardare anche il fatto che la nave che stavano attendendo fosse partita dal porto di Napoli in ritardo, nonché dare conto del protrarsi delle *"operazioni commerciali"* citate dall'impresa;
15. quanto alle tempistiche di diffusione delle informazioni, non paiono conferenti le osservazioni della Società secondo cui *"(...) i passeggeri vadano informati comunque non oltre trenta minuti dopo l'orario di partenza previsto" che, nel caso di specie, sono maturati durante le operazioni di imbarco iniziate alle ore 20.40. Infatti, la nave era stata ormeggiata alla banchina alle 19.35 e si confidava ragionevolmente di ripartire per Napoli con un ritardo inferiore ai 90 minuti sull'orario di partenza programmata (ore 20.15)"* (cfr. prot. ART n. 422/2023) in quanto, a differenza di quanto dispone l'articolo 18 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, le informazioni sulla *"situazione"*, di cui all'articolo 16 devono essere fornite *"quanto prima"*, e con disposizione di carattere residuale e di chiusura - formulata in termini assoluti presupponendo il legislatore europeo che tale informazione rientri certamente nella disponibilità della Società - non *"oltre trenta minuti"* dopo l'originario orario di partenza;
16. l'obbligo informativo in capo al vettore, inoltre, sorge *"in caso di cancellazione o ritardo alla partenza di un servizio passeggeri"*, quale che ne sia l'entità,

- diversamente dalla fattispecie di cui all'articolo 18 del Regolamento (UE) n. 1177/2010 (*rectius*, ritardo superiore a novanta minuti);
17. rileva, altresì, la mancanza di informazioni e aggiornamenti sul nuovo orario di partenza, evidenziata alla Società da diverse doglianze dei passeggeri, rispetto alla quale la Società non ha portato concreti e specifici elementi di prova di segno contrario;
 18. neppure risultano persuasive, anche a tale riguardo, le argomentazioni della Società circa le politiche aziendali in riferimento alle procedure previste in caso di ritardo alla partenza secondo cui *“in relazione a eventuali ritardi (anche inferiori ai 90 minuti) i passeggeri siano informati sia durante la fase del check-in che durante la fase dei controlli di sicurezza. (...) ad ogni passeggero viene garantita la massima informazione in quanto il passeggero prima di imbarcarsi viene intercettato (sia per il check-in che per procedure di security) da apposito personale qualificato (sia se col veicolo a seguito sia senza) e informato del ritardo e delle possibili soluzioni alternative senza penali”* (cfr. prot. ART n. 2451/2023) in quanto l'asserita procedura, oltre ad essere stata descritta in termini generici e meramente dichiarativi, non è stata accompagnata da alcun elemento oggettivo che provi l'idoneità e l'efficacia – oltre che l'effettiva funzionalità – di detta politica aziendale; ad ogni modo è da ritenersi inadeguata per una tempestiva e capillare diffusione delle informazioni una procedura in base alla quale la comunicazione ai passeggeri in ordine al ritardo interviene solo quando gli stessi vengano *“intercettati”* durante la fase del check-in e dei controlli di sicurezza (cfr. verbale di audizione innanzi al Consiglio tenutasi in data 7 febbraio 2023 acquisito agli atti con nota prot. ART n. 2451/2023, del 16 febbraio 2023);
 19. in altri termini, non risulta effettivamente dimostrata – ma solo genericamente asserita senza riscontri documentali - l'operatività, nel caso di specie, della procedura aziendale di diramazione, durante i controlli, delle informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate e, ancor di più, l'idoneità delle stesse ad assicurare in concreto il rispetto delle previsioni regolamentari, anche in considerazione del contenuto di diverse doglianze trasmesse al riguardo alla Società dai passeggeri interessati;
 20. quanto, infine, alle difese della Società in termini di motivazione del ritardo e giustificazione dello stesso *“per cause non imputabili al vettore”*, queste non colgono nel segno in quanto l'obbligo informativo previsto dall'articolo 16 del Regolamento (UE) n. 1177/2010 non è accompagnato né da condizioni né da esenzioni;
 21. l'articolo 18 (*“Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate”*), paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, prevede che *“Quando prevede ragionevolmente che un servizio passeggeri subisca una*

cancellazione o un ritardo alla partenza dal terminale portuale superiore a novanta minuti il vettore offre immediatamente al passeggero la scelta tra:

a) il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile e senza alcun supplemento;

b) il rimborso del prezzo del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile”;

22. la corrispondente norma sanzionatoria, contenuta nell’articolo 12, comma 1, (*“Obbligo di trasporto alternativo o rimborso”*), del decreto legislativo n. 129/2015, dispone che *“Il vettore che viola l’obbligo previsto dall’articolo 18, paragrafi 1, 2 e 3 del regolamento è soggetto, per ogni singolo evento, ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.500 a euro 15.000”*;
23. con riferimento al caso di specie, sulla base della documentazione in atti, risulta che il viaggio da Palermo a Napoli del 7 agosto 2021, che sarebbe dovuto partire alle ore 20:15, ha subito un ritardo, rispetto all’orario di partenza previsto nel contratto di trasporto, di complessive tre ore e quindici minuti partendo alle ore 23.30;
24. in particolare, dall’estratto del giornale nautico prodotto dalla Società si legge che *“alle 23.30 (...) si parte per Napoli in ritardo per ritardato arrivo e prolungate operazioni commerciali”* (cfr. prot. ART n. 13423/2022);
25. quanto al ritardo all’arrivo al porto di Palermo, inoltre, la Società ha trasmesso l’estratto del giornale nautico, riferito alla tratta precedente da Napoli a Palermo, dove si legge che *“alle ore 9.05 (...) si parte per Palermo”* e che *“(…) alle ore 19.10 (...) si procede per l’ormeggio. Alle ore 19.35 ormeggiati (...)”* rappresentando, inoltre, che *“il 7 Agosto del 2021 la nave “Vincenzo Florio” è partita da Napoli per Palermo con 20 minuti di ritardo: orario schedulato alle ore 08.45; orario di effettiva partenza alle ore 09.05”* (cfr. prot. ART n. 2316/2023);
26. da quanto rappresentato dalla stessa Società nonché dal giornale nautico, emerge che il vettore, quale professionista operante nel settore del trasporto marittimo e, dunque, conoscitore delle relative dinamiche sottese, avrebbe potuto ragionevolmente prevedere, già all’arrivo al porto di Palermo (come noto avvenuto alle 19.35) che il successivo servizio programmato per le ore 20.15 (*rectius*, quaranta minuti dopo) avrebbe subito un ritardo alla partenza superiore a novanta minuti in considerazione, come riportato nello stesso giornale nautico, *“[del] ritardato arrivo e [delle] prolungate operazioni commerciali”*;
27. in particolare, è opportuno evidenziare come l’obbligo, in capo al vettore marittimo, di garantire al passeggero la scelta di cui all’articolo 18, paragrafo

- 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, si configuri immediatamente, ovvero non appena sia prevedibile ragionevolmente che un servizio subisca un ritardo all'arrivo superiore a novanta minuti, senza che sia necessario che l'utente si attivi in maniera indipendente e senza essere assoggettato ad alcuna condizione;
28. in altri termini, la disposizione richiederebbe che, in caso di cancellazioni o ritardi, il vettore marittimo si attivi con celerità, informando l'utente e mettendolo in condizione di esercitare il proprio diritto di effettuare la scelta. Solo così, del resto, è possibile rispettare lo spirito della normativa e raggiungere pienamente l'effetto utile perseguito dal legislatore eurounitario, ossia garantire l'effettiva assistenza a favore del passeggero, contraente debole, che si trovi in una condizione di disagio e difficoltà determinati da un disservizio del vettore, contraente forte;
29. neppure valgono ad escludere gli estremi della violazione le argomentazioni difensive della Società nella parte in cui rappresentano come *“le operazioni di imbarco fossero iniziate alle 20.40 ossia dopo 25 minuti la partenza programmata e che i 90 minuti previsti dal Regolamento sono maturati solo quando ormai la gran parte dei passeggeri era già a bordo (i.e. alle ore 21.45) e l'altra stava ancora finendo di imbarcare”* (cfr. prot. ART n. 422/2023) in quanto la fattispecie tutelata dall'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 valorizza la *“ragionevole prevedibilità”* del protrarsi del ritardo – quale elemento di conoscenza che un diligente operatore del settore non può non avere in considerazione delle ordinarie tempistiche normalmente richieste per le operazioni di sbarco ed imbarco – senza, quindi, condizionare l'offerta tra le varie alternative previste all'esatto scoccare dei novanta minuti di ritardo. A conferma di quanto argomentato non si può non rilevare che, in merito a tali operazioni CIN non ha rappresentato situazioni eccezionali o imprevedibili che, possano aver causato una durata anomala delle operazioni di sbarco ed imbarco. Quindi il tempo occorso per effettuare tali operazioni corrisponde a quello che ordinariamente viene impiegato e come tale era normalmente prevedibile già al momento dell'ormeggio della nave nel porto di Palermo. In seguito alla conclusione delle suddette operazioni la nave è partita alle ore 23 30 e quindi con un ritardo di 3 ore e 15 minuti.
30. dunque, la circostanza per cui i novanta minuti di ritardo si sono perfezionati soltanto durante le operazioni di imbarco non può pregiudicare quella diligenza che viene, inevitabilmente, richiesta ad un professionista, in generale, e ad un vettore marittimo ai sensi del Regolamento (UE) n. 1177/2010, in particolare;
31. analogamente, le argomentazioni difensive della Società basate sulla pronuncia del Consiglio di Stato (cfr. sentenza n. 10359/2022) secondo cui *“sia dubbia la possibilità di riconoscere l'assistenza di cui agli artt. 16, 17 e 18 cit.*

in favore di chi sia già in condizione di usufruire dei servizi di bordo” non assumono rilevanza alcuna sia in quanto riferite ad un caso diverso da quello in esame e, dunque, inapplicabili, sia in quanto l’elemento della ragionevole prevedibilità del protrarsi del ritardo, come sopra evidenziato, era nella disponibilità del vettore ancora prima dell’inizio delle operazioni di imbarco che, lo si ripete, sono iniziate alle ore 20.40;

32. in altri termini, costituisce comune esperienza che per espletare le operazioni di imbarco sia necessario un tempo congruo, che dipende anche dal numero di passeggeri e dei relativi veicoli al seguito, informazioni disponibili alla Società, e in base alle quali era certamente possibile per CIN, alla luce della propria diligente perizia professionale, stimarne la durata e, conseguentemente, prevedere ragionevolmente che il servizio in questione avrebbe subito un ritardo superiore a novanta minuti;
33. l’articolo 24 (“Reclami”), paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, prevede che *“Qualora un passeggero che rientra nell’ambito del presente regolamento desideri presentare un reclamo al vettore o all’operatore del terminale, lo trasmette entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio. Entro un mese dal ricevimento del reclamo il vettore o l’operatore del terminale notifica al passeggero che il reclamo è stato accolto, respinto o è ancora in esame. Il tempo necessario per rispondere definitivamente non supera i due mesi dal ricevimento di un reclamo”*;
34. la corrispondente norma sanzionatoria, contenuta nell’articolo 16, comma 2, (“Reclami”), del decreto legislativo n. 129/2015, dispone che *“Il vettore e l’operatore del terminale che non notificano al passeggero che il reclamo è accolto, respinto o ancora in esame, ovvero che non forniscono una risposta definitiva, ai sensi dell’articolo 24, paragrafo 2, del regolamento, sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 300 a euro 1.500”*;
35. con riferimento al caso di specie, dalla documentazione agli atti emerge che CIN, a fronte del reclamo di prima istanza presentato in data 10 agosto 2021, ha comunicato al reclamante, in data 9 settembre, che il reclamo era ancora in esame, fornendo la risposta definitiva solo il 6 dicembre 2021, a seguito della richiesta di informazioni degli Uffici dell’Autorità;
36. conseguentemente, sulla base delle evidenze agli atti, CIN non risulta aver fornito, entro due mesi dal ricevimento del reclamo, una risposta definitiva allo stesso così come previsto dal citato articolo 24 del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
37. al riguardo, non persuadono le argomentazioni formulate dalla Società nella memoria di replica;

38. infatti, nessun rilievo assume, ai fini della sussistenza della violazione, la circostanza che la Società abbia corrisposto al passeggero reclamante l'indennizzo per la ritardata risposta al reclamo previsto dalle misure di regolazione adottate da questa Autorità (cfr. delibera n. 83/2019);

39. analogamente, non assumono valore esimente i lamentati problemi organizzativi, in quanto afferiscono ad aspetti organizzativi e gestionali della stessa e, al più, possono comportare una maggiore difficoltà ad ottemperare alle disposizioni di cui al Regolamento (UE) n. 1177/2010, senza però costituire una causa di giustificazione;

RITENUTO

pertanto, di accertare la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 18, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. e, contestualmente, di procedere all'irrogazione delle sanzioni, rispettivamente, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del decreto legislativo n. 129/2015, per un importo compreso tra euro 500,00 (cinquecento/00) ed euro 5.000,00 (cinquemila/00), ai sensi dell'articolo 12, comma 1, del decreto legislativo n. 129/2015, per un importo compreso tra euro 1.500,00 (millecinquecento/00) ed euro 15.000,00 (quindicimila/00), nonché ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo n. 129/2015, per un importo compreso tra euro 300,00 (trecento/00) ed euro 1.500,00 (millecinquecento/00);

CONSIDERATO

altresì, quanto rappresentato nella relazione istruttoria in ordine alla quantificazione della sanzione e, in particolare, che:

1. la determinazione della sanzione da irrogare nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. per le violazioni accertate deve essere effettuata, ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del decreto legislativo n. 129/2015, *“nel rispetto dei principi di effettività e proporzionalità ed in funzione: a) della gravità della violazione; b) della reiterazione della violazione; c) dalle azioni poste in essere per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione; d) del rapporto percentuale dei passeggeri coinvolti dalla violazione rispetto a quelli trasportati”*, nonché delle linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità, adottate con delibera n. 49/2017, del 6 aprile 2017;
2. per quanto riguarda la determinazione dell'importo base della sanzione, con riferimento alla violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, è opportuno considerare la rilevanza sia del bene giuridico protetto dalla norma violata sia delle conseguenze della violazione, poiché, conformemente a quanto indicato nel considerando n. 12 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, il diritto all'informazione dei passeggeri, specie nel caso di perturbazioni del servizio, è funzionale sia all'organizzazione delle fasi successive del viaggio, ma anche all'esercizio degli ulteriori diritti previsti dal Regolamento; parimenti, rileva la circostanza che la violazione abbia coinvolto tutti i passeggeri del viaggio da Palermo a Napoli;

3. quanto, invece, alla reiterazione della violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, risultano precedenti a carico di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. per violazioni della stessa indole: delibera n. 61/2022, del 21 aprile 2022, e delibera n. 54/2023 del 23 marzo 2023;
4. in merito alle azioni specifiche adottate per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione non risultano elementi di rilievo;
5. in relazione alle condizioni economiche dell'agente, dai dati della visura camerale estratta in data 15 febbraio 2023, rileva che, a seguito della domanda per l'ammissione al concordato preventivo presentata, per CIN, in data 25 maggio 2021, con decreto emesso in data 21 luglio 2022, il Tribunale di Milano ha approvato il concordato preventivo;
6. per quanto concerne, infine, il rapporto percentuale dei passeggeri coinvolti dalla violazione rispetto a quelli trasportati si ritiene che la condotta sia idonea a coinvolgere il totale dei passeggeri imbarcati;
7. per le considerazioni su esposte risulta congruo, per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010: (a) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 1.500,00 (millecinquecento/00); (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 300,00 (trecento/00) per la reiterazione; (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 230,00 (duecentotrenta/00) in considerazione delle condizioni economiche; (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione nella misura di euro 1.570,00 (millecinquecentosettanta/00);
8. per quanto riguarda la determinazione dell'importo base della sanzione, con riferimento alla violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, è opportuno considerare la rilevanza sia del bene giuridico protetto dalla norma violata sia delle conseguenze della violazione, poiché, conformemente a quanto indicato nel considerando n. 13 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, in caso di perturbazioni del servizio, il vettore dovrebbe attivarsi per ridurre gli inconvenienti subiti dai passeggeri, anche offrendo loro la possibilità di scegliere a loro esclusiva discrezione fra la rinuncia al viaggio dietro rimborso del biglietto e il trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti; parimenti, rileva la circostanza che la violazione abbia coinvolto tutti i passeggeri che sarebbero dovuti partire;
9. quanto, invece, alla reiterazione della violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, risultano precedenti a carico di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. per violazioni della stessa indole: delibera n. 31/2022, del 24 febbraio 2022, e delibera n. 54/2023, del 23 marzo 2023;

10. in merito alle azioni specifiche adottate per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione non risultano elementi di rilievo;
11. in relazione alle condizioni economiche dell'agente, dai dati della visura camerale estratta in data 15 febbraio 2023, rileva che, a seguito della domanda per l'ammissione al concordato preventivo presentata, per CIN, in data 25 maggio 2021, con decreto emesso in data 21 luglio 2022, il Tribunale di Milano ha approvato il concordato preventivo;
12. per quanto concerne, infine, il rapporto percentuale dei passeggeri coinvolti dalla violazione rispetto a quelli trasportati, si ritiene che la condotta sia potenzialmente idonea a coinvolgere il totale dei passeggeri imbarcati;
13. per le considerazioni su esposte risulta congruo, per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010: (a) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 5.000,00 (cinquemila/00); (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 600,00 (seicento/00) per la reiterazione; (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 730,00 (settecentotrenta/00) in considerazione delle condizioni economiche; (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione nella misura di euro 4.870,00 (quattromilaottocentosettanta/00);
14. per quanto riguarda la determinazione dell'importo base della sanzione, con riferimento alla violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, rilevano la durata della violazione e le difficoltà organizzative della Società;
15. quanto, invece, alla reiterazione della violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, risultano precedenti a carico di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. per violazioni della stessa indole: delibera n. 31/2022, del 24 febbraio 2022, e delibera n. 54/2023, del 23 marzo 2023;
16. in merito alle azioni specifiche adottate per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione non risultano elementi di rilievo;
17. in relazione alle condizioni economiche dell'agente, dai dati della visura camerale estratta in data 15 febbraio 2023, rileva che, a seguito della domanda per l'ammissione al concordato preventivo presentata, per CIN, in data 25 maggio 2021, con decreto emesso in data 21 luglio 2022, il Tribunale di Milano ha approvato il concordato preventivo;
18. per le considerazioni su esposte risulta congruo, per la violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010: (a) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 300,00 (trecento/00); (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 100,00 (cento/00) per la reiterazione; (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 50,00 (cinquanta/00) in considerazione delle condizioni economiche; (iv)

irrogare, conseguentemente, la sanzione nella misura di euro 350,00 (trecentocinquanta/00);

RITENUTO

pertanto, di procedere, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 1.570,00 (millecinquecentosettanta/00), ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del decreto legislativo n. 129/2015, per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, di euro 4.870,00 (quattromilaottocentosettanta/00), ai sensi dell'articolo 12, comma 1, del decreto legislativo n. 129/2015, per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, nonché di euro 350,00 (trecentocinquanta/00), ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo n. 129/2015, per la violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. di accertare, nei termini di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamati, la violazione, da parte di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., degli articoli 16, paragrafo 1, 18, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne;
2. di irrogare, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del decreto legislativo n. 129/2015, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 1.570,00 (millecinquecentosettanta/00) per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, ai sensi dell'articolo 12, comma 1, del decreto legislativo n. 129/2015, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 4.870,00 (quattromilaottocentosettanta/00) per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, nonché, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo n. 129/2015, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 350,00 (trecentocinquanta/00) per la violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, per complessivi euro 6.790,00 (seimilasettecentonovanta/00);
3. le sanzioni di cui al punto 2 devono essere pagate entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di notifica del presente provvedimento, tramite versamento da effettuarsi tramite l'utilizzo del servizio PagoPA, disponibile nella sezione "Servizi on-line PagoPA" (al link <https://autorita-trasporti.servizi-pa-online.it/>), indicando, nel campo causale: "sanzione amministrativa delibera n. 55/2023";
4. decorso il termine di cui al punto 3, per il periodo di ritardo inferiore ad un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale; in caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge 24 novembre 1981, n. 689, la somma dovuta per la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è

trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo;

5. il presente provvedimento è notificato a Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., comunicato al passeggero reclamante e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell’Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, entro sessanta giorni, o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro centoventi giorni.

Torino, 23 marzo 2023

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)