

Delibera n. 101/2019

Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 33/2019 nei confronti di Forship S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 17, paragrafo 1 e 18, paragrafo 1 del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

L'Autorità, nella sua riunione del 31 luglio 2019

- 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");
- 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");
- VISTO** il decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del citato Regolamento (UE) n. 1177/2010;
- VISTO** il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, adottato con delibera n. 57/2015 del 22 luglio 2015;
- 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;
- VISTE** le linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità, adottate con delibera n. 49/2017 del 6 aprile 2017;
- VISTO** il reclamo pervenuto all'Autorità in data 22 ottobre 2018 (prot. ART n. 8752/2018, riferito a più passeggeri viaggianti), successivamente integrato in data 30 novembre 2018 (prot. ART. n. 10375/2018) e in data 4 dicembre 2018 (prot. ART. n. 10451/2018), nel quale si lamentava, in relazione al viaggio operato dalla Forship S.p.A. (di seguito, "Forship" o "Compagnia"), sulla tratta Golfo degli Aranci-Piombino, in data 11 agosto 2018, con partenza programmata alle ore 7:30 ed arrivo alle ore 15:30: (i) la mancanza di informazioni sul ritardo maturato in partenza, sulla situazione e sull'orario di arrivo previsto; (ii) la mancanza di assistenza e (iii) l'inosservanza dell'obbligo di trasporto alternativo o di rimborso del prezzo del biglietto in caso di partenza ritardata;

- VISTA** la delibera n. 33/2019 dell'11 aprile 2019 (notificata in pari data, con nota prot. ART n. 3523/2019), con la quale l'Autorità avviava nei confronti di Forship un procedimento ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 17, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1 del regolamento (UE) n. 1177/2010;
- VISTA** l'istanza di accesso agli atti presentata dalla Compagnia in data 23 aprile 2019 (prot. ART n. 4058 /2019);
- VISTE** le note prot. ART n. 5180/2019, del 17 maggio 2019, e prot. ART n. 5567/2019, del 27 maggio 2019, di accoglimento della suddetta istanza di accesso e di trasmissione dei relativi documenti;
- VISTA** la memoria difensiva del 13 maggio 2019 (prot. ART n. 4917/2019), nella quale Forship, dopo aver premesso in punto di fatto che *"il 10 agosto 2018 la scrivente società inviò a tutti i passeggeri, al numero di cellulare segnalato al momento della prenotazione, apposito sms con cui li informò della ritardata partenza, inizialmente prevista da Golfo Aranci per il giorno 11 agosto 2018, alle ore 07:30, specificando che il check-in dei passeggeri sarebbe stato chiuso alle ore 07:50"*,
- i) osservava:
- in relazione alla contestata violazione dell'art. 16, paragrafo 1 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che (a) *«alle ore 9:20 iniziarono le operazioni di imbarco. Di conseguenza, entro la mezz'ora prevista dalla norma in questione i passeggeri non erano più "in partenza dai terminal portuali" ma stavano effettivamente già imbarcando»*; (b) *"durante le operazioni di imbarco e l'attesa a bordo venivano regolarmente forniti aggiornamenti tramite gli altoparlanti della nave"*;
 - in relazione alla contestata violazione dell'art. 17, paragrafo 1 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che (a) *"il ritardo accumulato dalla nave non superò i 90 minuti per cui l'art. 17 Reg. 1170/2010 non può trovare applicazione"*; (b) *"l'assistenza materiale gratuita (bevanda/spuntino) era stata comunque resa disponibile per i passeggeri che ne avessero fatto richiesta"*;
 - in relazione alla contestata violazione dell'art. 18, paragrafo 1 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che *"essendo il ritardo inferiore ai 90 minuti, la stessa non può trovare applicazione"*;
- ii) proponeva, in via subordinata, domanda di *"applicazione del minimo delle sanzioni previste dal D. Lgs. 129/2015"*, anche in considerazione del fatto che *"nel caso di specie le asserite violazioni non sembrano potere essere considerate gravi, a maggior ragione in considerazione dell'entità del ritardo, che nel caso di specie non sussiste e se sussistesse (anche nell'ipotesi errata indicata dal passeggero [..]) era di pochi minuti superiore ai 90 minuti"*;
- iii) chiedeva, infine, di poter ulteriormente dedurre in sede di audizione;

- VISTA** la convocazione in audizione di Forship, disposta con nota prot. ART n. 5444/2019 del 23 maggio 2019;
- VISTO** il verbale dell'audizione - tenutasi in data 7 giugno 2019 - nel corso della quale Forship ribadiva le argomentazioni illustrate nella memoria difensiva già prodotta e osservava, tra l'altro, che:
- i) *“la nave aveva iniziato le operazioni di sbarco/imbarco alle ore 9:20, per cui ritiene che non vi sia stata la violazione dell'art. 16 del Regolamento summenzionato, in quanto l'invio del secondo sms non avrebbe avuto ragione di essere, dal momento che i passeggeri erano già pronti in fila per l'imbarco e la nave era operativa con i portelloni aperti”*;
- ii) *“l'inizio del viaggio, con riguardo ai passeggeri, va fissato nel momento in cui i passeggeri previsti sono a bordo, a prescindere dall'orario di disormeggio della nave (in questo caso alle ore 10:32), che può variare anche da cause non dipendenti dalla Compagnia”*.
- CONSIDERATO** quanto rappresentato nella relazione istruttoria con riferimento alla contestata violazione dell'art. 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010, ed in particolare che:
1. il menzionato articolo 16 (*“Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate”*) stabilisce che: *“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”*.
 2. La corrispondente norma sanzionatoria, contenuta nell'articolo 13, comma 1 del d.lgs. n. 129/2015 (*“Informazione su cancellazioni e ritardi”*), prevede che *“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”*.
 3. Nel caso di specie, si rinviene la violazione dell'art. 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, dal momento che la Compagnia, dopo aver inviato in data 10 agosto 2018 ai passeggeri un primo sms indicante (esclusivamente) il nuovo orario di chiusura del check-in (posticipato alle ore 7:50 rispetto a quello originario delle 6:30), non ha fornito le informazioni di cui al menzionato articolo 16, finanche a seguito dell'ulteriore ritardo accumulato, nonostante quest'ultimo fosse certo già allo spirare del nuovo orario di partenza fissato dalla Compagnia (ore 8:50, in quanto l'ormeggio della nave a Golfo degli Aranci avverrà solo alle ore 9:15; cfr. giornale nautico della Compagnia, prot. ART n. 4917/2019, allegato 3), le operazioni di imbarco siano

iniziate dopo le ore 9:20 (alle ore 9:20 si ha la dichiarazione di “FIN”, solo all’esito della quale si è dato avvio alle operazioni di sbarco e imbarco, quest’ultime evidentemente successive alle prime) e il disormeggio sia avvenuto, invece, alle ore 10:32 (con successivo “FIM”, “fermo in macchina” alle ore 10:35: cfr. il summenzionato giornale nautico della Compagnia).

4. Inoltre, con riferimento alla dichiarazione della Compagnia secondo la quale *“durante le operazioni di imbarco e l’attesa a bordo venivano regolarmente forniti aggiornamenti tramite gli altoparlanti della nave”* (cfr. p. 4 della memoria difensiva Forship, prot. ART n. 4917/2019 del 13 maggio 2019), si osserva quanto segue. Tale prospettazione, oltre a contrastare con quanto dichiarato dal reclamante (il quale ha sostenuto di non avere ricevuto alcuna informazione; cfr. prot. ART n. 8752/2018 del 22 ottobre 2018), non è comunque idonea a rimuovere l’antigiuridicità delle condotte contestate a Forship per le seguenti ragioni: in primo luogo, anche a voler considerare fornita l’informativa in questione, la stessa, come dichiarato dalla Compagnia, sarebbe stata effettuata *“durante le operazioni di imbarco e l’attesa a bordo”* (iniziate successivamente alle ore 9:20), sicché risulterebbe comunque violato l’obbligo di fornire tempestivamente le informazioni previste dall’art. 16, paragrafo 1, del Regolamento, anche con riferimento all’ulteriore ritardo accumulato; in secondo luogo, pur a voler ritenere tempestiva l’informativa in questione (e nei confronti di tutti i passeggeri), la stessa sarebbe stata data *“tramite gli altoparlanti della nave”* (e non con un nuovo sms, come invece eseguito in occasione del primo ritardo alla partenza) ai passeggeri che, secondo quanto dichiarato dalla Compagnia, stavano eseguendo le operazioni di imbarco e che, quindi, non erano ancora saliti sulla nave, quantomeno non la totalità degli stessi. Conseguentemente, le comunicazioni (asseritamente) fornite dalla Compagnia non possono ritenersi adeguate a raggiungere lo scopo fissato dall’art. 16, paragrafo 1, del Regolamento, vale a dire fornire (con certezza) a tutti passeggeri un’informazione tempestiva, completa ed aggiornata della situazione, dell’orario di partenza e dell’orario di arrivo previsti non appena tale informazione è disponibile;

RITENUTO

pertanto di accertare la violazione dell’articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010 da parte di Forship e di procedere all’irrogazione della sanzione prevista dall’articolo 13, comma 1, del d.lgs. 129/2015, per un importo compreso tra euro 500,00 (cinquecento/00) ed euro 5.000,00 (cinquemila/00);

CONSIDERATO

inoltre, quanto rappresentato nella relazione istruttoria con riferimento alla contestata violazione dell’articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010 (*“Assistenza in caso di partenze cancellate o ritardate”*), ed in particolare che:

1. il menzionato art. 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010 prevede che: *“[q]uando un vettore prevede ragionevolmente che la partenza di un*

servizio passeggeri o di una crociera sia cancellata o subisca un ritardo superiore a novanta minuti rispetto all'orario previsto di partenza, offre gratuitamente ai passeggeri in partenza dai terminali portuali spuntini, pasti o bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa, purché siano disponibili o possano essere ragionevolmente forniti".

2. La corrispondente norma sanzionatoria, contenuta nell'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 129/2015, dispone che *"[i]l vettore che viola gli obblighi di assistenza previsti dall'articolo 17 del regolamento, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 100 a euro 600 per ciascun passeggero"*.
3. Anche con riferimento alla norma in esame si rinvergono i presupposti per sanzionare la Compagnia, la quale - relativamente al prevedibile ritardo, superiore a 90 minuti, del viaggio dell'11 agosto 2018 - non ha fornito, né in sede preistruttoria, né nel corso del procedimento, evidenza di alcun genere sull'adempimento degli obblighi di assistenza previsti dal summenzionato articolo 17 (cfr., tra le altre, prott. ART n. 1018/2018 del 14 dicembre 2018 e n. 11157/2018 del 24 dicembre 2018; prot. ART n. 1113/2019 del 5 febbraio 2019; memoria Forship prot. ART n. 4917/2019 del 13 maggio 2019 e verbale di audizione GNV del 7 giugno 2019).
4. All'opposto, la Compagnia stessa ha ammesso la condotta omissiva, dichiarando all'Autorità che *"ai passeggeri non sono stati offerti a fronte del ritardo in partenza pasti o bevande gratuiti oppure la scelta di trasporto alternativo"* (nota prot. ART n. 1113/2019 del 5 febbraio 2019). A sostegno di tale omissione, Forship ha in un primo momento affermato che *"non era possibile quantificare in precedenza i tempi e le modalità previste per la verifica ispettiva da parte della Capitaneria di Porto"* (nota prot. ART n. 1113/2019 del 5 febbraio 2019), in quanto *"verifica ispettiva a sorpresa [...] su viaggio precedente"* (prot. ART n. 1115/2018 del 24 dicembre 2018). Tali circostanze, oltre a non escludere la condotta dovuta, sono prive del carattere di eccezionalità e dell'imprevedibilità dal momento che, dalla documentazione acquisita in atti, risulta che lo svolgimento della suddetta attività ispettiva era stata concordato tra l'Autorità marittima e la Compagnia con oltre sette giorni di anticipo ed aveva ad oggetto una *"visita specifica periodica di esercizio"* (nota prot. ART n. 11157/2018 del 24 dicembre 2018 e l'allegata dichiarazione della Capitaneria di Porto). Ad ogni buon modo, assume rilievo assorbente, ai fini dell'applicazione dell'art. 17, paragrafo 1, il fatto che il ritardo in questione attenga a eventi precedenti e non concomitanti alla partenza della nave, per cui è procedimento.
5. Successivamente Forship, mutando orientamento, ha sostenuto che *"l'assistenza materiale gratuita (bevanda/spuntino) era stata comunque resa disponibile per i passeggeri che ne avessero fatta richiesta"*, dopo che gli stessi, secondo la Società, *"erano stati pienamente edotti di ogni diritto"* (memoria difensiva, prot. ART n. 4917/2019 del 13 maggio 2019). Tale prospettazione, oltre a non essere corredata da alcuna evidenza, contrasta con il chiaro tenore

letterale dell'art. 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010, il quale non subordina la fornitura di assistenza alla previa richiesta dei passeggeri, ma dispone espressamente che il vettore *“offre gratuitamente ai passeggeri in partenza dai terminali portuali spuntini, pasti o bevande”*.

6. La Compagnia ha, infine, contestato l'applicabilità dell'art. 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010, sostenendo al riguardo che *“l'inizio del viaggio, con riguardo ai passeggeri, va fissato nel momento in cui i passeggeri previsti sono a bordo, a prescindere dall'orario di disormeggio della nave”* (verbale di audizione del 7 giugno 2019). La tesi della Compagnia è priva di pregio per le seguenti, plurime ragioni:

- in primo luogo, tutte le disposizioni del Regolamento (UE) 1177/2010 rilevanti ai fini del presente procedimento (cfr. articoli 16, paragrafo 1, 17, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1) si riferiscono espressamente al momento della *“partenza”* e non all' *“orario di imbarco”*;

- in secondo luogo, ragioni logico-sistematiche inducono a ritenere che per il passeggero l'unico momento qualificabile come *“partenza”* è quello in cui egli inizia effettivamente il viaggio e non anche quello in cui compie attività ad esso preliminari, qual è per l'appunto l'imbarco sulla nave;

- in terzo luogo, le stesse condizioni generali di contratto adottate dalla Compagnia (allegate alla propria memoria difensiva, prot. ART n. 4917/2019 del 13 maggio 2019) distinguono nettamente il momento dell' *“imbarco”* (che deve essere effettuato entro il termine di un'ora o mezz'ora *“prima della partenza”*, decorso inutilmente il quale *“il passeggero perde ogni diritto all'imbarco”*) e il momento della *“partenza”* (cfr. art. 5 *“Norme di imbarco”*);

- da ultimo, non può farsi a meno di evidenziare che la tesi sostenuta dalla Compagnia finirebbe per produrre l'effetto (non privo di illogicità e certamente contrario alla *ratio* del Regolamento) di rimettere ai singoli vettori la possibilità di comprimere i termini rilevanti ai fini del calcolo del ritardo (e i connessi diritti dei passeggeri), atteso che lo stesso non sarebbe mai configurabile nei casi in cui, entro il termine di partenza dalla nave, fossero iniziate le (diverse) attività di *“imbarco”* dei passeggeri;

RITENUTO

pertanto, di accertare la violazione di cui all'articolo 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010 nei confronti di Forship e di procedere all'irrogazione della sanzione prevista dall'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 129/2015, per un importo compreso tra euro 100,00 (cento/00) ed euro 600,00 (seicento/00) per ciascun passeggero;

CONSIDERATO

inoltre, quanto rappresentato nella relazione istruttoria con riferimento alla contestata violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010, ed in particolare che:

1. il soprarichiamato articolo 18, paragrafo 1 del Regolamento (*“Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze ritardate o cancellate”*), dispone 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”.

2. L'articolo 12, comma 1, del d.lgs. 129/2015, prevede che “[i]l 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”.
3. Anche con riferimento all'articolo 18, risultano integrate tutte le condizioni per sanzionare la Compagnia, che - confermando il reclamo del passeggero - ha ammesso la condotta contestata affermando che *“ai passeggeri non sono stati offerti a fronte del ritardo in partenza pasti o bevande gratuiti oppure la scelta di trasporto alternativo”* (nota prot. ART n. 1113/2019 del 5 febbraio 2019).
4. La difesa della Compagnia, similmente alla contestazione di cui all'articolo 17, si è incentrata sull'affermazione secondo la quale *“l'inizio del viaggio, con riguardo ai passeggeri, va fissato nel momento in cui i passeggeri previsti sono a bordo, a prescindere dall'orario di disormeggio della nave”* (cfr. verbale di audizione del 7 giugno 2019), per cui non sarebbe configurabile il presupposto di operatività dell'art. 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010. L'argomento non è accoglibile, intanto, in considerazione delle differenze sussistenti tra le norme in questione, le quali, pur trovando applicazione in caso di ragionevole previsione di un ritardo alla partenza superiore a novanta minuti, fanno riferimento a: nel caso dell'articolo 17, la mancata offerta gratuita *“ai passeggeri in partenza dai terminali portuali”* di spuntini, di pasti o bevande *“in congrua relazione alla durata dell'attesa”*; nel caso dell'articolo 18, l'aver omesso di offrire *“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, a seguito di una ragionevole previsione di una partenza che subisca un ritardo superiore a novanta minuti rispetto all'orario previsto di partenza”*. Per cui, con riguardo all'offerta alternativa di cui all'articolo 18, il ritardo superiore a 90 minuti, oltre ad essere ampiamente prevedibile allo spirare del nuovo orario di partenza indicato dalla Compagnia (8:50), risultava già maturato ancor prima dell'inizio delle operazioni di imbarco.
5. In aggiunta alle assorbenti argomentazioni di cui sopra, deve ad ogni buon modo evidenziarsi che le deduzioni della Compagnia non sono accoglibili in quanto, come argomentato in precedenza, il ritardo deve essere calcolato a

decorrere dalla “partenza dal terminale portuale” (cfr. art. 18, paragrafo 1, del Regolamento) e non dal (diverso) termine dell’“imbarco” (apoditticamente) richiamato dalla Compagnia;

RITENUTO pertanto, di accertare la violazione di cui all’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010, nei confronti di Forship, e di procedere all’irrogazione della sanzione prevista dall’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).

CONSIDERATO altresì quanto rappresentato nella relazione istruttoria in ordine alla quantificazione delle sanzioni e, in particolare, che:

1. la determinazione delle sanzioni da irrogare a Forship per le violazioni accertate deve essere effettuata, ai sensi dell’articolo 4, comma 3, del d.lgs. 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 attiene alla determinazione dell’importo base, rilevano, con riferimento a tutte e tre le violazioni contestate, l’impatto complessivo sui passeggeri trasportati; in relazione agli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010, si registra la durata media delle violazioni commesse dalla Compagnia; diversamente, per le violazioni dell’art. 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010, occorre tenere conto che l’effettiva durata dell’attesa risulta meno significativa delle violazioni di cui agli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, sopramenzionate;
3. per quanto attiene alla reiterazione delle violazioni, non risultano precedenti a carico di Forship;
4. non risultano azioni poste in essere per l’eliminazione o l’attenuazione delle conseguenze delle violazioni;
5. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida adottate con delibera n. 49/2017, risulta congruo:
 - in relazione alla violazione dell’art. 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010, (i) determinare l’importo base della sanzione nella misura di euro 2.300,00 (duemilatrecento/00); (ii) non applicare, sul predetto importo base, alcuna circostanza aggravante e attenuante; (iii) applicare, conseguentemente, la sanzione nella misura di 2.300,00 (duemilatrecento/00);
 - in relazione alla violazione dell’art. 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010, (i) determinare l’importo base della sanzione nella misura di euro 215,00 (duecentoquindici/00) per ciascuno dei 481 passeggeri, per un totale di

euro 103.415,00 (centotremilaquattrocentoquindici/00); (ii) non applicare, sul predetto importo base, alcuna circostanza aggravante e attenuante; (iii) determinare, conseguentemente, la sanzione nella misura di euro 103.415,00 (centotremilaquattrocentoquindici/00);

- in relazione alla violazione dell'art. 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010, (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 6.500,00 (seimilacinquecento/00); (ii) non applicare, sul predetto importo base, alcuna circostanza aggravante e attenuante; (iii) applicare, conseguentemente, la sanzione nella misura di 6.500,00 (seimilacinquecento/00);

RITENUTO pertanto di procedere all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 2.300,00 (duemilatrecento/00) per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010; di euro 103.415,00 (centotremilaquattrocentoquindici/00) per la violazione dell'art. 17, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010 nei confronti di 481 passeggeri; di euro 6.500,00 (seimilacinquecento/00) per la violazione dell'art. 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010.

Tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. è accertata, nei termini di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamati, la violazione, nei confronti di Forship S.p.A., degli articoli 16, paragrafo 1, 17, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del 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;
2. sono irrogate, nei confronti di Forship S.p.A, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del d.lgs. 129/2015, una sanzione amministrativa pecuniaria di 2.300,00 (duemilatrecento/00), ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 129/2015, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 103.415,00 (centotremilaquattrocentoquindici/00), nonché, ai sensi dell'art. 12, comma 1, del d.lgs. 129/2015, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 6.500,00 (seimilacinquecento/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 unicamente tramite bonifico bancario su conto corrente intestato all'Autorità di regolazione dei trasporti presso Banca Nazionale del Lavoro, Agenzia n. 4, Piazza Carducci 161/A, 10126, Torino, codice IBAN: IT03Y0100501004000000218000, indicando nella causale del versamento: "sanzioni amministrative delibera n. 101/2019";
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 Forship S.p.A. e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro i termini di legge, ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 31 luglio 2019

Il Presidente

Andrea Camanzi

(documento firmato digitalmente ai
sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)