

Delibera n. 143/2022

Procedimento avviato con delibera n. 79/2022, dell'11 maggio 2022, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. - Adozione del provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura per avvenuto pagamento in misura ridotta della violazione di cui all'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

L'Autorità, nella sua riunione dell'8 settembre 2022

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") 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";

VISTO il decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni del Regolamento (di seguito anche: "d.lgs. 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”*;

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;

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. 79/2022, dell'11 maggio 2022, notificata con prot. ART n. 12868/2022, di pari data, 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 d.lgs. 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 reclami presentati all'Autorità dal sig. [...omissis...] (prot. ART n. 17138/2021, del 28 ottobre 2021), dalla sig.ra [...omissis...] (prot. ART n. 15260/2021, del 3 ottobre 2021), dal sig. [...omissis...] (prot. ART n. 17582/2021, del 3 novembre 2021), dalla sig.ra [...omissis...] (prot. ART n. 2499/2022, del 7 febbraio 2022) e dal sig. [...omissis...] (prot. ART n. 17403/2021, del 2 novembre 2021) (di seguito anche “passeggeri reclamanti”), titolari di idoneo titolo di viaggio per la tratta Genova – Porto Torres con orario previsto di partenza alle 21:30 del 22 luglio 2021 e arrivo programmato alle ore 7:30 del 23 luglio 2021, i quali hanno segnalato, *inter alia*, che:

- *“(...) la nave ha ritardato la partenza, prevista per le 21:30, e fino alle ore 5:30 del mattino non sono state rese informazioni sulle ragioni del ritardo, nonostante varie richieste allo “staff”*;

- *“[l'imbarco è avvenuto] alle 21:20 del 22/07 ma la nave è partita alle 06:15 del 23/07 con quasi nove ore di ritardo, obbligandoci a rimanere a bordo. Non ci sono state fornite motivazioni adeguate per questo ritardo (...)”*;

- *“[o]ltre ad aver ritardato le procedure di imbarco passeggeri, la stessa nave ha effettuato un ritardo di circa 10 ore, oltre cosa gravissima non aver comunicato alcunché ai passeggeri”*;

- *“è partito con ben 9 ore di ritardo e di conseguenza è giunto al porto di destinazione con lo stesso ritardo 9 ore”*;

- *“[l]a compagnia a fronte di un ritardo di oltre 11 ore non ha mai comunicato né all'atto della salita né durante la permanenza reclusi in nave per 11 ore fermi al porto di Genova, il motivo del ritardo e le possibili soluzioni”*;

- “[l]e procedure di imbarco si sono protratte per diverse ore e non siamo stati informati di alcun disagio. Una volta imbarcati abbiamo avuto totale silenzio fino alle 03:00 del mattino seguente, in cui venivamo informati tramite altoparlante, che la nave non avrebbe salpato dal porto di Genova prima delle 06:00”;

- “[la nave] è partita con ben 9 ore di ritardo e di conseguenza è giunta al porto di destinazione con lo stesso ritardo di 9 ore. Faccio presente che noi passeggeri siamo stati regolarmente fatti salire a bordo e dislocati nelle rispettive sistemazioni e che nessuna comunicazione di partenze ritardate sono state comunicate”;

VISTA

la memoria difensiva di CIN, assunta agli atti con prot. ART n. 14741/2022, del 16 giugno 2022, con la quale la Società, nelle more del termine assegnato, ha affermato:

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

- “l’art. 16 non fa alcun riferimento al numero delle ripetizioni degli annunci sul ritardo alla partenza ragion per cui non appare condivisibile il rilievo secondo cui “non è stata tuttavia prodotta dalla Compagnia ulteriore documentazione circa gli orari di diffusione e i contenuti degli annunci” che ha sufficientemente dimostrato di aver agito in conformità alla intestata disposizione del Regolamento nonostante la circostanza straordinaria venutasi a creare”;
- “(...) diversi passeggeri segnalanti hanno confermato la circostanza riportata a giornale nautico che gli annunci sono stati eseguiti tra le 2.30 e 3.00 p.m. ossia quando, sempre da estratto giornale nautico allegato alla precedente richiesta, erano terminate le operazioni di servizio degli ufficiali verbalizzanti”;
- “Appare ovvio, oltre che confermato dagli stessi passeggeri e dal Giornale Nautico, che nel caso di specie il vettore abbia diramato annunci sull’orario di partenza e sull’orario di arrivo “non appena tale informazione fosse disponibile” proprio come richiesto dalla disposizione comunitaria”;
- “Che i passeggeri siano stati informati della situazione in atto durante l’imbarco e l’attesa emerge in termini inequivocabili dall’estratto del giornale nautico della nave la cui efficacia ai sensi dell’art. 178 Codice della Navigazione non può essere messa in discussione da un numero esiguo di passeggeri a cui l’annuncio può essere sfuggito”;
- “la comune esperienza insegna che ripetuti annunci sull’orario di partenza/arrivo della nave diramati a mezzo interfono durante la notte del 23.07.2021 avrebbero potuto arrecare disturbo al riposo notturno dei passeggeri che hanno acquistato le sistemazioni in cabine e poltrone e che, in ogni caso, il personale di bordo di turno è sempre disponibile ad offrire ai passeggeri qualunque informazione/assistenza”;

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

- *“la ricostruzione secondo cui “l’articolo 20 (“Esenzioni”) del Regolamento non prevede fattispecie di esenzione, correlate alle cause del ritardo, dall’obbligo di garantire la scelta tra trasporto alternativo e rimborso prevista dal citato articolo 18” non tiene conto delle circostanze operative dettate dalla documentata circostanza straordinaria che ha causato il ritardo della partenza e dell’arrivo della nave”;*
- *“mentre maturava questo lungo ritardo alla partenza a causa dell’ispezione della Capitaneria, i passeggeri erano già tutti a bordo ed alloggiati nelle loro sistemazioni e tutti i veicoli al seguito erano già stati regolarmente imbarcati e rizzati nel garage della nave, in quanto le operazioni di imbarco erano iniziate dalle ore 18.30, ossia quando si confidava che l’Autorità finisse la propria ispezione in tempo per la partenza programmata”;*
- *“Nella circostanza straordinaria che ebbe a verificarsi, nella tarda notte tra il 22 ed il 23.07.2021, non sarebbe stato ragionevolmente possibile offrire ai passeggeri l’alternativa del rimborso integrale del biglietto/trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti”;*
- *“Non sarebbe stato soddisfacente perché nell’uno o nell’altro caso ciò si sarebbe tradotto in un disagio ancora maggiore per i passeggeri in quanto la realizzazione di entrambe le soluzioni avrebbe necessariamente comportato l’inizio di nuove operazioni di sbarco di quelle vetture che avessero scelto una delle due opzioni costringendo a sbarcare contestualmente anche le altre vetture (di chi non avesse aderito a nessuna delle due soluzioni) che avrebbero poi dovuto essere in ogni caso rimbarcate”;*
- *“Ciò avrebbe ritardato ulteriormente ed irragionevolmente la partenza della nave accrescendo il disagio dei passeggeri e la circostanza è indirettamente confermata da un segnalante che “ha precisato di non aver avuto la possibilità di “uscire con la vettura” dalla nave” poiché lo sbarco del suo solo veicolo avrebbe potuto determinare lo sbarco di decine di veicoli i cui proprietari non intendevano rinunciare al viaggio e/o usufruire di un trasporto alternativo”;*
- *“Peraltro, offrire una soluzione di trasporto alternativo non sarebbe stato nemmeno possibile né soddisfacente per i passeggeri perché la prima alternativa verso la stessa destinazione finale sarebbe stato possibile solo la sera del giorno seguente visto che la notte non partivano altre navi con destinazione finale Porto Torres e che il viaggio che ha registrato poi il forte ritardo, ipotizzando uno scenario controfattuale, si è rivelato comunque essere la migliore soluzione per i passeggeri”;*
- *“non è la nostra società ad ipotizzare la sussistenza di una causa di esenzione ai sensi del citato articolo 20, paragrafo 4, del Regolamento ma è il considerando n. 17 dello stesso Regolamento che precisa che tra le*

“circostanze eccezionali dovrebbero comprendere, in via non esclusiva, [...] le decisioni prese dagli organi di gestione del traffico o dalle autorità portuali o le decisioni adottate dalle autorità competenti in materia di ordine pubblico e sicurezza”, e che il seguente considerando n. 19 precisa che “i problemi all’origine di cancellazioni o ritardi possono essere considerati come circostanze eccezionali solamente se derivano da eventi che non sono inerenti al normale esercizio dell’attività del vettore in questione e sfuggono al suo effettivo controllo”;

- *“L’ispezione dell’autorità marittima su delega dell’attività giudiziaria sfugge all’effettivo controllo che il vettore esercita durante il normale esercizio della propria attività che in questo caso è rimasto ignaro, tanto quanto il passeggero, dei termini di conclusione di tale ispezione e quindi dell’orario di partenza che poteva avvenire da un momento all’altro”;*

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

- *“eseguirà il pagamento in misura ridotta di € 2.500,00 nei termini indicati dalla Delibera 79/2022”;*

VISTA

la nota prot. ART n. 14933/2022, del 20 giugno 2022, con la quale è stato riscontrato che in data 17 giugno 2022, nel rispetto del termine previsto dal punto 7 della delibera n. 79/2022, CIN si è avvalsa della facoltà di cui all’articolo 16, della Legge 24 novembre 1981, n. 689, provvedendo al pagamento della sanzione in misura ridotta in riferimento alla contesta violazione dell’articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;

VISTA

la nota prot. ART n. 15058/2022, del 21 giugno 2022, con la quale, a seguito dell’istanza presentata dalla Società, è stata convocata audizione dinanzi all’Ufficio Vigilanza e sanzioni per il giorno 4 luglio 2022, ore 11:00;

VISTA

la nota prot. ART n. 15162/2022, del 23 giugno 2022, con la quale, a seguito dell’istanza di accesso agli atti presentata dalla Società, è stata rilevata la non conformità della stessa all’articolo 6, comma 2, del Regolamento dell’Autorità sull’accesso ai documenti amministrativi;

VISTA

la nota prot. ART n. 15213/2022, del 24 giugno 2022, con la quale la Società ha presentato una seconda istanza di accesso agli atti;

VISTE

le note prot. ART n. 15350/2022, n. 15351/2022, n. 15352/2022, n. 15353/2022, del 28 giugno 2022, con le quali è stata comunicata ai soggetti controinteressati l’istanza di accesso presentata da CIN al fine di consentire agli stessi di manifestare eventuali motivate opposizioni;

VISTA

la nota prot. ART n. 15664/2022, del 4 luglio 2022, con la quale la Società ha trasmesso i nominativi dei partecipanti all’audizione programmata;

VISTO

il verbale dell'audizione tenutasi in data 4 luglio 2022 (acquisito agli atti con nota prot. ART n. 15712/2022, di pari data) nel quale la Società ha rappresentato, tra l'altro, che:

- *“(...) in riferimento alle contestate violazioni degli articoli 16 e 18 del Regolamento (...) abbia avuto una condotta ragionevole e, pertanto, vista la circostanza eccezionale dei fatti, (...) si debba procedere alle relative archiviazioni delle contestazioni. (...) abbia garantito ai passeggeri le condizioni migliori in considerazione della irragionevolezza di una decisione di procedere eventualmente allo sbarco dei passeggeri che avrebbero accettato la riprogrammazione”;*

- *“le operazioni di imbarco in quella circostanza erano terminate e sarebbe stato irragionevole procedere allo sbarco di centinaia di veicoli a seguito di un eventuale accettazione di riprogrammazione da parte di uno o più passeggeri già imbarcati, anche alla luce delle circostanze di fatto e in considerazione che l'evento è avvenuto in un periodo di alta stagione”;*

- *“(...) le attività ispettive hanno riguardato la sicurezza della nave, per quanto conosciuto, ma anche altri, e non conosciuti, motivi per ragioni di segretezza del relativo procedimento ispettivo. Aggiunge, inoltre, che l'offerta sul servizio alternativo, qualora fosse stata fornita, in quanto generalizzata, avrebbe interessato tutti i passeggeri indistintamente, a prescindere se con veicolo a seguito o meno”;*

- *“la peculiarità del trasporto marittimo rispetto alle altre metodologie di trasporto che, ragionevolmente, dovrebbe orientare l'applicazione dell'esimenti di cui all'articolo 20 del regolamento UE n. 1177/2010 in rapporto alle disposizioni contestate con la delibera n. 79/2022”;*

- *“al fine di meglio rappresentare le informazioni che sono state fornite ai passeggeri durante l'evento oggetto di contestazione, chiede un termine per trasmettere una memoria integrativa, corredata dalla relativa documentazione a supporto, e si riserva di chiedere una ulteriore audizione in riferimento alle informazioni fornite ai passeggeri”;*

VISTA

la nota prot. ART n. 16252/2022, dell'11 luglio 2022, con la quale, rilevata l'assenza di motivate opposizioni da parte di controinteressati, è stato comunicato alla Società l'accoglimento integrale dell'istanza di accesso ai documenti amministrativi;

VISTA

la nota prot. ART n. 16319/2022, del 12 luglio 2022, con la quale, a seguito del pagamento degli oneri di riproduzione (acquisito agli atti con nota prot. ART. n. 16303/2022, del 12 luglio 2022), è stata trasmessa la documentazione indicata dalla Società nell'istanza di accesso agli atti;

VISTA

la nota prot. ART n. 16610/2022, del 19 luglio 2022, con la quale CIN, nelle more del termine assegnato, ha presentato una nuova istanza di audizione dinanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

- VISTA** la nota prot. ART n. 16679/2022, del 20 luglio 2022, con la quale, è stata convocata audizione dinanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni per il giorno 26 luglio 2022, ore 11:00;
- VISTA** la nota prot. ART n. 16966/2022, del 26 luglio 2022, con la quale la Società ha trasmesso i nominativi dei partecipanti all'audizione programmata tra i quali figura il dott. [...omissis...], quale Comandante della nave interessata dal presente procedimento;
- VISTO** il verbale dell'audizione tenutasi in data 26 luglio 2022 (acquisito agli atti con nota prot. ART n. 17384/2022, del 2 agosto 2022) nella quale:
- il Comandante [...omissis...] ha rappresentato che: *“al momento del check-in, in banchina, sono state diramate le informazioni ai passeggeri sulla situazione in atto (rectius, visita ispettiva in corso) e sul ritardo delle operazioni di imbarco. (...) le informazioni sulla situazione in atto e sul ritardo venivano, di volta in volta, diramate, per i passeggeri già imbarcati, tramite interfono della nave. (...) nella maggior parte dei casi le visite ispettive si concludono prima dell'orario di partenza della nave interessata e, nel caso in esame, si aspettava il termine dell'ispezione prima della partenza programmata”*;
 - la dott.ssa [...omissis...], responsabile delle procedure aziendali di imbarco, ha rappresentato che *“i passeggeri sono stati informati in banchina al momento del check-in, precedente l'imbarco, della situazione in atto e dello slittamento dell'orario di imbarco. (...) tale procedura è seguita ordinariamente dalla Società in tema di informazioni ai passeggeri a seguito di ritardo alla partenza”*;
 - l'avv. [...omissis...] ha rappresentato che *“il giornale nautico è stato redatto in forma sintetica e non ha riportato, in quanto prassi dell'epoca, tutte le informazioni che effettivamente sono state fornite ai passeggeri a bordo della nave come di volta in volta disponibili. (...) ad oggi, i comandanti sono stati resi edotti sulla necessità di annotare sul giornale nautico informazioni più dettagliate in merito al contenuto degli annunci diramati a bordo e alla cadenza degli stessi. (...) non sarà depositata ulteriore documentazione a supporto”*;
- 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 *“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, (*"Informazione su cancellazioni e ritardi"*), del decreto legislativo n. 129/2015, dispone 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. dalla documentazione agli atti risulta la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, nella misura in cui CIN, nonostante il prevedibile ritardo alla partenza della nave "Athara" a causa di un'ispezione a bordo da parte dell'autorità marittima, non ha informato i passeggeri in partenza 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;
4. in particolare, la violazione trova concretezza sia nella memoria depositata dalla Società nella parte in cui afferma che *"gli annunci sono stati eseguiti tra le 2.30 e 3.00 p.m. ossia quando, (...) erano terminate le operazioni di servizio degli ufficiali verbalizzanti"* (cfr. pag. 1 prot. ART n. 14741/2022) sia nel giornale nautico dove si legge che *"durante l'imbarco passeggeri venivano diramati annunci riguardanti il servizio roaming di bordo e regole Covid 19, inoltre durante l'attesa della partenza con ritardo dovuta alla Ispezione da parte delle Autorità a bordo, vengono diramati annunci a tutti i passeggeri per informali sulla situazione in atto"* (cfr. allegato n. 1 del prot. ART n. 14741/2022);
5. a ben vedere, le prime informazioni sono state fornite ai passeggeri soltanto a partire dalle ore 2:30 del 23 luglio 2021, ovvero a ridosso del termine delle attività ispettive da parte dell'Autorità marittima (avvenuto alle ore 3:00);
6. analogamente, il giornale nautico, nella parte in cui riporta che *"durante l'imbarco passeggeri venivano diramati annunci riguardanti il servizio roaming di bordo e regole Covid 19, inoltre durante l'attesa della partenza con ritardo dovuta alla Ispezione da parte delle Autorità a bordo, vengono diramati annunci a tutti i passeggeri per informali sulla situazione in atto"* (cfr. allegato n. 1 del prot. ART n. 14741/2022), contribuisce a dare coerenza alla violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento in quanto effettua una precisa separazione, anche sotto il profilo temporale, tra le informazioni fornite *"durante l'imbarco"* (*rectius*, servizio roaming di bordo e regole Covid 19) - avvenuto dalle 18:30 alle 22:30 del 22 luglio 2021 - e quelle, inoltre, fornite *"durante l'attesa della partenza"* (*rectius*, situazione in atto) - avvenuta alle ore 6:10 del 23 luglio 2021;
7. non assume rilevanza, pertanto, quanto dichiarato dalla Società secondo cui *"Che i passeggeri siano stati informati della situazione in atto durante l'imbarco e l'attesa emerge in termini inequivocabili dall'estratto del giornale nautico della nave"* (cfr. pag. 1 prot. ART n. 14741/2022) in quanto, come sopra

- rappresentato, la formulazione del giornale nautico risulta difficilmente conciliabile con la ricostruzione fattuale fornita dalla stessa Società;
8. congiuntamente, le informazioni asseritamente fornite ai passeggeri *“durante l’imbarco e l’attesa”* mal si conciliano con quanto dichiarato dalla stessa Società secondo cui *“ripetuti annunci sull’orario di partenza/arrivo della nave diramati a mezzo interfono durante la notte del 23.07.2021 avrebbero potuto arrecare disturbo al riposo notturno dei passeggeri”* (cfr. pag. 2 prot. ART n. 14741/2022);
 9. conseguentemente, quanto dichiarato in sede di audizione del 26 luglio 2022 secondo cui *“al momento del check-in, in banchina, sono state diramate le informazioni ai passeggeri sulla situazione in atto (rectius, visita ispettiva in corso) e sul ritardo delle operazioni di imbarco (...) le informazioni sulla situazione in atto e sul ritardo venivano, di volta in volta, diramate, per i passeggeri già imbarcati, tramite interfono della nave (...) nella maggior parte dei casi le visite ispettive si concludono prima dell’orario di partenza della nave interessata e, nel caso in esame, si aspettava il termine dell’ispezione prima della partenza programmata”* e che *“i passeggeri sono stati informati in banchina al momento del check-in, precedente l’imbarco, della situazione in atto e dello slittamento dell’orario di imbarco. (...) tale procedura è seguita ordinariamente dalla Società in tema di informazioni ai passeggeri a seguito di ritardo alla partenza”* non assume rilevanza in quanto, in assenza di idonei riscontri oggettivi a supporto, la formulazione del giornale nautico – sul quale, come noto, sono annotati, tra l’altro, gli atti e i processi verbali compilati dal comandante nell’esercizio delle funzioni di ufficiale di stato civile – risulta molto precisa nel determinare la tipologia e le tempistiche delle informazioni fornite ai passeggeri in partenza;
 10. in altri termini, né dal giornale nautico né dalla documentazione trasmessa né, tantomeno, dalle dichiarazioni rese dai rappresentati in sede di audizione risulta possibile accertare l’ottemperanza da parte della Società dell’articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento nella misura in cui risulta, invece, che CIN non abbia informato i passeggeri in partenza nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento, ovvero *“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”*;
 11. 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”;

12. 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*”;
13. in tale ambito, la violazione contestata trova conferma, in termini di ragionevole prevedibilità del ritardo quale presupposto per dover offrire immediatamente la scelta di cui al richiamato articolo 18, nelle argomentazioni difensive della Società nella misura in cui ha rappresentato che: “*(...) nella tarda notte tra il 22 ed il 23.07.2021, non sarebbe stato ragionevolmente possibile offrire ai passeggeri l’alternativa del rimborso integrale del biglietto/trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti*”, “*Non sarebbe stato soddisfacente perché nell’uno o nell’altro caso ciò si sarebbe tradotto in un disagio ancora maggiore per i passeggeri in quanto la realizzazione di entrambe le soluzioni avrebbe necessariamente comportato l’inizio di nuove operazioni di sbarco di quelle vetture che avessero scelto una delle due opzioni costringendo a sbarcare contestualmente anche le altre vetture (di chi non avesse aderito a nessuna delle due soluzioni) che avrebbero poi dovuto essere in ogni caso rimbarcate*” nonché “*Peraltro, offrire una soluzione di trasporto alternativo non sarebbe stato nemmeno possibile né soddisfacente per i passeggeri perché la prima alternativa verso la stessa destinazione finale sarebbe stato possibile solo la sera del giorno seguente visto che la notte non partivano altre navi con destinazione finale Porto Torres e che il viaggio che ha registrato poi il forte ritardo, ipotizzando uno scenario controfattuale, si è rivelato comunque essere la migliore soluzione per i passeggeri*” (cfr. pag. 3 prot. ART n. 14741/2022);
14. 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;
15. 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;

16. nel caso di specie, CIN, nonostante l'attività ispettiva in corso (durata dalle 11:30 del 22 luglio 2021 alle 3:00 del 23 luglio 2021), ha iniziato alle ore 18:30 del 22 luglio 2021 le operazioni di imbarco dei passeggeri in partenza (terminate alle ore 22:30 del medesimo giorno) senza offrire a nessuno dei passeggeri imbarcati la scelta di cui all'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento, ben potendo, in ragione della durata dell' ispezione terminata alle ore 3:00 del 23 luglio 2021, ragionevolmente prevedere che il servizio di trasporto – la cui partenza era programmata per le ore 21:30 del 22 luglio 2021 – avrebbe subito un ritardo all'arrivo superiore a novanta minuti;
17. neppure valgono ad escludere gli estremi della violazione le argomentazioni difensive della Società nella parte in cui ha rappresentato che *“Peraltro, offrire una soluzione di trasporto alternativo non sarebbe stato nemmeno possibile né soddisfacente per i passeggeri perché la prima alternativa verso la stessa destinazione finale sarebbe stato possibile solo la sera del giorno seguente visto che la notte non partivano altre navi con destinazione finale Porto Torres e che il viaggio che ha registrato poi il forte ritardo, ipotizzando uno scenario controfattuale, si è rivelato comunque essere la migliore soluzione per i passeggeri”* in quanto la scelta sulla effettiva convenienza deve rientrare nell'esclusiva sfera di autodeterminazione dei singoli passeggeri che, dall'altra parte, devono essere posti nella condizione di poter scegliere tra le alternative previste dall'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento;
18. analogamente, quanto rappresentato dalla Società secondo cui *“Non sarebbe stato soddisfacente perché nell'uno o nell'altro caso ciò si sarebbe tradotto in un disagio ancora maggiore per i passeggeri in quanto la realizzazione di entrambe le soluzioni avrebbe necessariamente comportato l'inizio di nuove operazioni di sbarco di quelle vetture che avessero scelto una delle due opzioni costringendo a sbarcare contestualmente anche le altre vetture (di chi non avesse aderito a nessuna delle due soluzioni) che avrebbero poi dovuto essere in ogni caso rimbarcate”* (cfr. pag. 3 prot. ART n. 14741/2022), non assume rilevanza in quanto la sussistenza di eventuali difficoltà di fatto non esonera la Società dal rispettare il dettato regolamentare, ancor di più se tali difficoltà sono conseguenza, anche derivata, di una scelta organizzativa rientrante nell'esercizio dell'attività di impresa;
19. in altri termini, la scelta di procedere alle operazioni di imbarco in presenza di una attività ispettiva a bordo, il cui orario di termine non era noto, né prevedibile, ha comportato una accettazione del rischio da parte della Società che non può tradursi, a maggior ragione in presenza di difficoltà interne, in una compressione dei diritti dei passeggeri;
20. né, tantomeno, la circostanza per cui *“la peculiarità del trasporto marittimo rispetto alle altre metodologie di trasporto (...), ragionevolmente, dovrebbe orientare l'applicazione dell'esimenti di cui all'articolo 20 del regolamento UE n. 1177/2010 in rapporto alle disposizioni contestate con la delibera n. 79/2022”* (cfr. pag. 2 prot. ART n. 15712/2022) può essere rilevante in quanto tra le

esenzioni di cui all'articolo 20 del Regolamento non si fa menzione alcuna, se non al comma 1 per una fattispecie diversa, all'articolo 18;

21. sulla base delle considerazioni che precedono, si ritengono sussistenti i presupposti per accertare, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;

RITENUTO

pertanto, di accertare la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, 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), nonché 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);

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 del 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, rilevano, da un lato, la circostanza per cui la prima informazione accertata risalgia soltanto alle ore 2:30 del 23 luglio 2021 (ovvero a ridosso del termine delle attività ispettive), contrariamente a quanto disposto dal Regolamento, e, dall'altro, il fatto che la Società non ha prodotto alcun riscontro oggettivo per attestare che le informazioni asseritamente rese siano state ulteriori e precedenti rispetto a quella accertata;
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, delibera n. 67/2022, del 5 maggio 2022;
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 28 luglio 2022, rileva che, a seguito della domanda per l'ammissione al concordato preventivo presentata, per la Compagnia, 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 stessa abbia coinvolto il totale dei passeggeri imbarcati, ovvero 932;
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 3.000,00 (tremila/00); (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 1.000,00 (mille/00) per le reiterazioni; (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 510,00 (cinquecentodieci/00) in considerazione delle condizioni economiche; (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione nella misura di euro 3.490,00 (tremilaquattrocentonovanta/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, preme evidenziare come la gravità della violazione attenga ad una condotta consapevolmente violativa della disposizione regolamentare idonea ad arrecare, in concreto, un pregiudizio nei confronti di quei passeggeri che, non avendo ricevuto l'offerta tra trasporto alternativo o rimborso del prezzo del biglietto, sono stati costretti ad attendere la partenza della nave senza poter liberamente scegliere tra le alternative possibili;
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, delibera n. 67/2022, del 5 maggio 2022, delibera n. 135/2022, del 4 agosto 2022;
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 28 luglio 2022, rileva che, a seguito della domanda per l'ammissione al concordato preventivo presentata, per la Società, 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 stessa abbia coinvolto il totale dei passeggeri imbarcati, ovvero 932;
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 11.000,00 (undicimilacimila/00); (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 3.500,00 (tremilacinquecento/00) per le reiterazioni; (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 1.870,00 (milleottocentosettanta/00) in considerazione delle condizioni economiche; (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione nella misura di euro 12.630,00 (dodicimilaseicentotrenta/00);

RITENUTO

pertanto, di procedere, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 3.490,00 (tremilaquattrocentonovanta/00), ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del d.lgs. 129/2015, per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, nonché di euro 12.630,00 (dodicimilaseicentotrenta/00), ai sensi dell'articolo 12, comma 1, del d.lgs. 129/2015, per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;

RILEVATO

inoltre, che la Società si è avvalsa della facoltà del pagamento in misura ridotta della sanzione così come previsto dall'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, relativamente ad una delle violazioni contestate con la delibera n. 79/2022 e che il relativo pagamento risulta effettuato entro la scadenza del prescritto termine e nell'ammontare del relativo importo previsto al punto 7 della richiamata delibera;

CONSIDERATO

che il pagamento in misura ridotta della sanzione comporta l'estinzione, *in parte qua*, del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 79/2022 in relazione alla contestata violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 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, da parte di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne;
2. sono irrogate, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del decreto legislativo n. 129 del 2015, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 3.490,00 (tremilaquattrocentonovanta/00) per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, nonché, ai sensi dell'articolo 12, comma 1, del decreto legislativo n. 129 del 2015, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 12.630,00 (dodicimilaseicentotrenta/00) per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, per complessivi euro 16.120,00 (sedecimilacentventi/00);
3. il procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 79/2022, dell'11 maggio 2022, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., con riferimento alla violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, è estinto per effetto dell'avvenuto

pagamento in misura ridotta della relativa sanzione ai sensi dell'articolo 16, della legge 24 novembre 1981, n. 689, per l'importo complessivo di euro 2.500,00 (duemilacinquecento/00);

4. 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. 143/2022";
5. decorso il termine di cui al punto 4, 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;
6. il presente provvedimento è notificato a Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., comunicato ai passeggeri reclamanti 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, 8 settembre 2022

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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