

Delibera n. 158/2022

Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 71/2022 nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo 129/2015, 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 per le violazioni dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

L'Autorità, nella sua riunione del 23 settembre 2022

- VISTA** la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, e in particolare il 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" oppure "ART");
- VISTI** 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, anche: Regolamento (UE) n. 1177/2010) e il decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni di tale regolamento (di seguito anche: decreto legislativo n. 129/2015);
- VISTO** il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, approvato 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: linee guida);
- VISTA** la delibera n. 71/2022, del 5 maggio 2022, notificata, in pari data, con prot. ART n. 12480/2022, con cui è stato disposto l'avvio di un procedimento sanzionatorio, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito anche: CIN o la Società), ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 18, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, in relazione ai fatti descritti nei reclami acquisiti agli atti, rispettivamente, con prot. ART n. 16657/2021, del 22 ottobre 2021, n. 16909/2021, del 26 ottobre 2021, n. 16936/2021, del 26 ottobre 2021, n. 18382/2021, del 16 novembre 2021, n. 18550/2021, del 19 novembre 2021, e n. 18544/2021, del 19 novembre 2021, con riferimento al viaggio da Genova a Porto Torres con partenza programmata il giorno

29 luglio 2021 alle ore 21:30 e orario programmato di arrivo alle 7:30 del 30 luglio 2021;

VISTA

la memoria difensiva della Società, acquisita agli atti con prot. ART n. 14208/2022, del 7 giugno 2022, con cui la Società ha formulato istanza di accesso agli atti, ha chiesto di essere audita innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, ha manifestato l'intendimento di provvedere al pagamento in misura ridotta della sanzione in relazione alla violazione dell'articolo 24 del Regolamento (UE) n. 1177/2010 e si è difesa nel merito in relazione alla contestazione della violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, affermando che:

- “[l]e segnalazioni riportate nella intestata delibera di avvio procedimento sembrano smentire quanto sostenuto dall’Autorità secondo cui CIN non risulterebbe “aver fornito ai passeggeri, nei termini di cui al citato articolo 16, le prescritte informazioni sulla situazione, sull’orario di partenza e sull’orario di arrivo previsti, in quanto, come riportato nell’estratto del giornale nautico allegato dalla Compagnia stessa, tra l’altro, il nuovo orario di arrivo previsto risulta comunicato esclusivamente durante la navigazione” (cfr. **pag. 4 Delibera 71** [enfasi in originale]) che hanno confermato che la ritardata partenza è stata comunicata ai passeggeri con ripetuti annunci”;
- “[d]eve poi dissentirsi dalla asserzione secondo cui “non è stata tuttavia prodotta dalla Compagnia ulteriore documentazione [sottolineatura in originale] circa gli orari di diffusione e i contenuti degli annunci” da cui si apprende con stupore che l’Autorità non sembra ritenere sufficiente quanto indicato a Giornale Nautico circa gli annunci relativi al previsto ritardo all’arrivo e secondo cui “**Durante la navigazione i passeggeri vengono informati del previsto arrivo nave a destinazione** [enfasi in originale]”;
- “[q]uesta temporanea conclusione appare irragionevole in quanto diversi segnalanti hanno confermato che i ritardi previsti all’arrivo fossero stati annunciati ed il Giornale Nautico, le cui annotazioni relative all’esercizio della nave fanno prova anche a favore dell’armatore (cfr. **art. 178 Codice della Navigazione**), confermano chiaramente questa circostanza. Non si comprende quindi la necessità di ulteriore documentazione per comprovare questa circostanza, specie in assenza di prove che indichino il contrario [sottolineature ed enfasi in originale]”;
- “[c]he l’orario di previsto di arrivo sia stato comunicato solo durante la navigazione è una conseguenza logica della circostanza straordinaria che ha generato il ritardo alla partenza della nave che è stato possibile conoscere solo quanto è terminata l’ispezione e gli ufficiali della Capitaneria sono sbarcati dalla m/n Janas”;
- “l’orario di partenza è stato ritardato da una prolungata ispezione della nave da parte dell’Autorità Marittima che, per ovvie ragioni, non ne comunicava i relativi tempi di conclusione al vettore che tuttavia, in questo caso, ha periodicamente informato i passeggeri sulla ritardata partenza come confermato dagli stessi passeggeri indicati nella delibera. Solo una volta partita la nave è stato possibile calcolare e quindi informare i passeggeri dell’arrivo

- previsto a Porto Torres”;
- “[n]on vi è stata quindi nessuna violazione dell’art. 16 comma 1 del Regolamento UE e si chiede all’Autorità di archiviare questa contestazione che, in base agli elementi in atti e riportati nella Delibera 71, non appare ragionevole sia in considerazione della circostanza straordinaria che ebbe a verificarsi che, soprattutto, delle evidenze in atti che indicano univocamente che, nei limiti consentiti dalla situazione eccezionale creatasi, la nostra società ha correttamente adempiuto agli obblighi di cui all’art. 16 del Regolamento”;
 - “la ricostruzione [prospettata dall’Autorità nella delibera di avvio] 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”;
 - “secondo il considerando n. 13 “Si dovrebbero ridurre gli inconvenienti subiti dai passeggeri a causa della cancellazione del viaggio **o di lunghi ritardi**. A tale scopo i passeggeri dovrebbero ricevere la necessaria assistenza e avere la possibilità di cancellare il viaggio e ottenere il rimborso del biglietto o il trasporto alternativo **a condizioni soddisfacenti**” Occorre chiarire che 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 (cfr. **All.ti 1 – 1.2**) quando si confidava che l’Autorità finisse la propria ispezione in tempo per la partenza programmata. Tanto è indirettamente confermato dalla dichiarazione del sesto reclamante secondo cui “a bordo della nave sono stati effettuati “annunci sul ritardo progressivamente accumulato” [sottolineature ed enfasi in originale]”;
 - “[n]ella circostanza straordinaria che ebbe a verificarsi, nella tarda notte tra il 29 ed il 30.07.2021, 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. 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”;

- *“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” [enfasi e sottolineature in originale]”;*
- *“[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”;*
- *“seppur non dovuta ai sensi dell’art. 20 comma IV del Regolamento, è stata comunque corrisposta dalla nostra compagnia nonostante il disagio arrecato ai passeggeri non fosse da ascrivere alla stessa”;*

VISTE

le note prott. ART n. 14617/2022, del 15 giugno 2022, n. 15272/2022, del 27 giugno 2022, e n. 15357/2022, del 28 giugno 2022, con cui, rispettivamente, la Società è stata convocata in audizione, è stata accolta l’istanza di accesso agli atti di CIN e sono stati trasmessi i relativi documenti, a seguito dell’acquisizione agli atti del riscontro dell’avvenuto pagamento del diritto di riproduzione e dell’indicazione degli specifici documenti richiesti (prot. ART n. 15334/2022, del 28 giugno 2022);

VISTE

l’ulteriore istanza di accesso agli atti di CIN, acquisita agli atti con prot. ART n. 15677/2022, del 4 luglio 2022, e la nota prot. ART n. 16321/2022, del 12 luglio 2022, con cui sono stati trasmessi i relativi documenti;

VISTO

il verbale dell’audizione, del 5 luglio 2022, acquisito agli atti con prot. ART n. 16318/2022, del 12 luglio 2022, nel corso della quale CIN si è ulteriormente difesa nel merito e, in particolare, affermando che:

- *due sono le criticità che si presentano, in caso di ispezioni, ossia che “la Società non sa in anticipo quando si svolgeranno e [che], una volta che sono iniziate, CIN, come qualsiasi altro vettore marittimo, non sa quando avranno termine. Una visita ispettiva può avere una durata di pochi minuti oppure svariate ore. La Società non ha tale informazione in anticipo e, pertanto, non ha modo di informare compiutamente, ai sensi dell’articolo 16 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, i passeggeri. Nel caso di specie, la Società non poteva sapere se l’ispezione si sarebbe conclusa prima della partenza. E anche trasmettere un’informazione previsionale non sarebbe stata corretto, perché, nella maggior parte delle ispezioni subite dalla Società, non si sono verificati ritardi sulle partenze. Il fatto che non sia stata riferita una motivazione sul ritardo non significa che l’informazione sul ritardo stesso e/o sulla situazione non sia stata*

data. La Società non deve informare sulle motivazioni del ritardo, ma solo informare che vi sarà un ritardo”;

- *“[i]n presenza di una circostanza eccezionale come un’ispezione, la Società non può dare informazioni precise, perché non le possiede a propria volta; tutt’al più, la Società può aggiornare i passeggeri della situazione, per come si viene a sviluppare”;*
- *“nel caso di navi ro-pax, ossia di navi che trasportano passeggeri con veicoli al seguito, fra cui anche camion e semirimorchi, come nel caso di specie, se il passeggero ha il proprio veicolo posizionato al centro della stiva e chiede di accedere al rimborso, costui deve sbarcare e, conseguentemente, è necessario procedere allo sbarco di una pluralità di veicoli di altri passeggeri, che non hanno lo stesso interesse. Il diritto al rimborso del biglietto, in questo caso, rischia di pregiudicare il servizio a decine di altri passeggeri, ritardando ulteriormente la partenza della nave. Per tale motivo, lo sbarco di un passeggero impatta sul servizio per i passeggeri restanti; d’altronde, le operazioni di imbarco e sbarco, a seconda della capienza della nave, possono durare anche tre ore o più, come nel caso concreto è dimostrato dal fatto che le operazioni di imbarco per un viaggio in partenza alle ore 21:30 sono iniziate alle ore 18:30, e, soprattutto, durante l’alta stagione, la durata di tali operazioni è particolarmente lunga”;*
- *“è pur vero che ci sono anche passeggeri che non hanno veicolo al seguito, ma osserva che la Società deve dare annunci generalizzati all’utenza e anche i passeggeri con veicoli al seguito potrebbero desiderare di rinunciare al viaggio e potrebbero pretendere a loro volta il rimborso, generando una situazione di difficoltà nella gestione dei passeggeri”;*
- *“nella maggior parte dei casi le ispezioni terminano in tempo utile per permettere la partenza in orario della nave e CIN in questo caso si è basata sull’esperienza e ha ritenuto che fosse possibile che il viaggio sarebbe potuto partire senza ritardo”;*
- *“[i]n un simile caso, peraltro, se si avvisassero i passeggeri dell’ispezione in corso quattro o cinque ore prima e tale ispezione terminasse prima dell’orario di partenza previsto della nave, si rischierebbe di offrire un servizio peggiore al passeggero, che potrebbe già essersi attivato per trovare un trasporto alternativo e, pertanto, costui potrebbe rinunciare ad un viaggio che, in realtà, viene effettuato regolarmente”;*

VISTA la nota prot. ART n. 15970/2022, del 6 luglio 2022 con cui alla Società sono state richieste informazioni e documentazione;

VISTA l’istanza di proroga del termine per il riscontro della suddetta richiesta di informazioni e documentazione, acquisita agli atti con nota prot. ART n. 17341/2022, del 1° agosto 2022, accolta con nota prot. ART n. 17350/2022, del 1° agosto 2022;

VISTA la nota di sollecito, prot. ART n. 18268/2022, del 24 agosto 2022;

VISTA la nota di riscontro della Società alla suddetta richiesta di informazioni e

documentazione, acquisita agli atti con nota prot. ART n. 18953/2022, del 7 settembre 2022;

VISTA

la relazione istruttoria dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

CONSIDERATO

quanto rappresentato nella relazione istruttoria con riferimento alle contestate violazioni degli articoli 16, paragrafo 1, e 18, paragrafo 2, ed in particolare che:

1. l'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 stabilisce 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 del decreto legislativo n. 129/2015, prevede 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. dalla documentazione in atti risulta la violazione da parte della Società del menzionato articolo 16, paragrafo 1, per non aver fornito ai passeggeri le informazioni previste in caso di ritardo secondo quanto stabilito al riguardo dal dettato normativo, in quanto non risultano forniti dalla Società elementi idonei a provare che abbia correttamente e tempestivamente ottemperato a quanto previsto dal citato articolo 16, paragrafo 1;
4. 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; 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 l'informazione debba essere, al più tardi, fornita entro 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, peraltro, 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, del resto, *"[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 che gli annunci diffusi in caso di ritardo alla partenza dovrebbero illustrare la situazione e le ragioni del ritardo, affinché i passeggeri possano meglio organizzarsi, anche 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, richiede la puntuale verifica che le informazioni fornite ai passeggeri rispettino tutti i requisiti ivi previsti, sia sotto il profilo del contenuto che della tempistica;
 9. al riguardo, con specifico riferimento al valore probatorio delle risultanze del giornale nautico, si rammenta che, come chiarito dalla giurisprudenza, in conseguenza del carattere complesso – privatistico e pubblicistico – della figura giuridica del comandante, il giornale nautico ha valore di atto pubblico solo limitatamente a quanto ivi annotato dal comandante nell’adempimento delle funzioni pubbliche di cui è investito; relativamente alle ulteriori annotazioni di cui all’articolo 178 del Codice della navigazione, invece, il giornale nautico ha valore esclusivamente di scrittura privata e, in ogni caso, l’efficacia propria del giornale nautico è limitata alle attestazioni fatte dal comandante, ma non è vincolante quanto alla valutazione dei fatti attestati;
 10. inoltre, come noto, la scrittura privata fa piena prova della sola provenienza delle dichiarazioni da chi ne appare come sottoscrittore, ma non si estende alla veridicità di tali dichiarazioni, sicché, con riferimento al contenuto delle dichiarazioni, il giornale nautico ha valore esclusivamente di prova semplice, che può essere liberamente apprezzata;
 11. in ogni caso, con riferimento ai fatti per cui è procedimento, si rileva che le dichiarazioni contenute nel giornale di bordo risultano generiche, non essendovi riportati né l’ora di diffusione degli annunci informativi né il loro contenuto;
 12. nel giornale nautico, infatti, si legge esclusivamente “[p]rossimi all’orario di partenza nave e con le attività ispettive ancora in corso, a mezzo impianto interfonico di bordo, vengono diffusi avvisi di ritardata partenza ai passeggeri” e, più avanti, “[v]isto il protrarsi dell’attività ispettiva, gli Avvisi di ritardata partenza ai passeggeri vengono ripetuti diverse volte” (cfr. prot. ART n. 4341/2022, del 4 marzo 2022), a fronte, peraltro, di dichiarazioni molto più circostanziate, provenienti da un reclamante, secondo cui “[a]lle ore 22:30 ca. (ovvero 1 ora dopo la partenza prevista) effettuavano il primo annuncio in cui si evinceva che saremmo partiti alle ore 23:00, questo però senza motivarne la causa. Alle ore 23:30 annunciavano che saremmo partiti verso le ore 01:00 gg seg. sempre senza motivo, dalle ore 02:00 ca. alle ore 03:00 asserivano che forse non saremmo partiti in quanto all’interno della nave vi erano i militari della GdF che stavano effettuando una perquisizione su delega dell’Autorità Giudiziaria Genovese. Alle ore 02:30 ca. comunicavano che saremmo partiti verso le ore 03:00. Dopo circa 7 ore di ritardo, ovvero intorno alle ore 05:00 del 30/07/2021 finalmente la nave partiva” (cfr. prot. ART n. 9727/2022, del 7

- aprile 2022), che sono idonee, quantomeno, a revocare in dubbio che i passeggeri effettivamente siano stati correttamente e tempestivamente informati;
13. sulla base delle risultanze del giornale nautico, pertanto, non risulta, in primo luogo, dimostrato che le informazioni siano state fornite *“quanto prima”*, anche alla luce della significativa durata delle attività ispettive, iniziate alle ore 9:05 e che, a partire dalle ore 14:20, hanno coinvolto anche il personale dell’ente di classificazione; una condotta prudente da parte della Società, del resto, avrebbe richiesto che ai passeggeri fossero date informazioni sulla situazione con anticipo rispetto all’orario previsto di partenza della nave, visto che era ipotizzabile che le attività ispettive e le eventuali operazioni correttive successive si sarebbero protratte nel tempo, ingenerando un ritardo;
 14. dopotutto, rientra nella normale prevedibilità il fatto che, come affermato dalla Società nel corso di un diverso procedimento, quando si verificano, come nel caso di specie, ispezioni da parte dell’Autorità marittima e dell’ente di classificazione ci possano essere ritardi alla partenza, conseguenti alla necessità di uniformarsi alle prescrizioni dell’Autorità marittima relative alle difformità e alle carenze evidenziate (cfr. prot. ART n. 5935/2022, del 30 marzo 2022);
 15. ed anche nel caso di specie, come risulta dal giornale nautico, *“[p]er le deficienze riscontrate e come azioni correttive immediate, vendono [sic] prodotti e sottoscritti appropriati Standing Order”* (cfr. prot. ART n. 4341/2022);
 16. inoltre, la genericità delle dichiarazioni riportate nel giornale di bordo non permette di valutare con precisione il contenuto degli annunci effettuati;
 17. nel caso di specie, nel giornale nautico si dichiara che *“vengono diffusi avvisi di ritardata partenza ai passeggeri”* (cfr. prot. ART n. 4341/2022), mentre il passeggero afferma che dal primo annuncio *“si evinceva che saremmo partiti alle ore 23:00, questo però senza motivarne la causa”* (cfr. prot. ART n. 9727/2022); non risulta, pertanto, provato che la Società abbia correttamente e precisamente informato i passeggeri della situazione;
 18. al riguardo, si osserva che, anche a seguito di una specifica richiesta di informazioni relativa al contenuto ed alla tempistica delle informazioni fornite ai passeggeri, la Società ha affermato che *“a distanza di un anno dagli eventi non ci è possibile dettagliare e/o documentare l’informazione richiesta”* (cfr. prot. ART n. 18953/2022);
 19. infine, non risulta nemmeno provato che la Società abbia continuato ad informare tempestivamente e correttamente i passeggeri, a misura che il ritardo si accumulava; infatti, nel giornale nautico si indica esclusivamente che *“[v]isto il protrarsi dell’attività ispettiva, gli Avvisi di ritardata partenza ai passeggeri vengono ripetuti diverse volte”* (cfr. prot. ART n. 4341/2022), mentre dalle dichiarazioni effettuate dal passeggero, *“[a]lle ore 02:30 ca. comunicavano che saremmo partiti verso le ore 03:00. Dopo circa 7 ore di ritardo, ovvero intorno alle ore 05:00 del 30/07/2021 finalmente la nave*

- partiva” (cfr. prot. ART n. 9727/2022); non risulta, pertanto, provato che i passeggeri siano stati informati dell’ulteriore ritardo accumulato dopo le ore 3:00;*
20. *l’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 stabilisce che “[q]uando 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”;*
 21. *la corrispondente norma sanzionatoria, contenuta nell’articolo 12 del decreto legislativo n. 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”;*
 22. *dalla documentazione in atti risulta la violazione del menzionato articolo 18, paragrafo 1, in quanto la Società, al maturare del ritardo previsto dalla norma, non ha offerto ai passeggeri la scelta fra trasporto alternativo e rimborso;*
 23. *al riguardo, infatti, si osserva, con riferimento alla ragionevole prevedibilità del ritardo quale presupposto per dover offrire immediatamente la scelta di cui al richiamato articolo 18, che CIN stessa, nelle proprie argomentazioni difensive, ha rappresentato che “[n]ella circostanza straordinaria che ebbe a verificarsi, nella tarda notte tra il 29 ed il 30.07.2021, non sarebbe stato ragionevolmente possibile offrire ai passeggeri l’alternativa del rimborso integrale del biglietto/trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti [enfasi in originale]”, 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” e perché “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” (cfr. prot. ART n. 14208/2022);*
 24. *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, 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;
25. 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 sia valorizzare appieno il dato letterale della norma, che impone al vettore di offrire immediatamente tale facoltà, sia 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;
 26. nel caso di specie, l'attività ispettiva era iniziata alle ore 9:05 del 29 luglio 2021 (cfr. prot. ART n. 4341/2022), era ancora in corso quando, alle ore 18:30, sono iniziate le operazioni di imbarco dei passeggeri in partenza (cfr. prot. ART n. 14208/2022), e si è conclusa solamente alle ore 4:20 del 30 luglio 2021 (cfr. prot. ART n. 4341/2022); la nave, la cui partenza era originariamente prevista alle ore 21:30 del 29 luglio 2021, è poi effettivamente partita alle ore 4:45 del giorno successivo (cfr. prot. ART n. 4341/2022);
 27. in tale contesto, CIN non ha offerto ai passeggeri la scelta di cui all'articolo 18, paragrafo 1, né al momento dell'imbarco, pur potendo ragionevolmente prevedere, in ragione della durata dell'ispezione, che il servizio di trasporto avrebbe subito un ritardo alla partenza superiore a novanta minuti, né quantomeno alle ore 23:00, quando ormai il ritardo di novanta minuti alla partenza era effettivamente maturato;
 28. neppure valgono ad escludere la sussistenza della violazione le argomentazioni difensive della Società secondo cui *"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"* (cfr. prot. ART n. 14208/2022), in quanto la scelta sulla effettiva convenienza rientra nell'esclusiva sfera di autodeterminazione dei singoli passeggeri che debbono, però, essere posti nella condizione di poter effettuare la scelta tra le alternative previste dall'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
 29. analogamente, l'osservazione secondo cui offrire la scelta *de qua* *"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. prot. ART n. 14208/2022), non assume rilevanza, in quanto la sussistenza di mere difficoltà nell'uniformarsi al comando, che non assurgano al livello di impossibilità assoluta, non valgono

- ad esonerare l'agente dal dovere di ottemperare al dettato normativo, in particolar modo quando, come nel caso di specie, tali difficoltà sono riconducibili ad una scelta effettuata da CIN stessa nell'esercizio della propria attività di impresa;
30. in altri termini, la scelta di procedere comunque alle operazioni di imbarco, pur in presenza di un'ispezione a bordo, il cui orario di termine non era noto in maniera certa, ha comportato, da parte della Società, l'accettazione del rischio che la partenza avrebbe subito un ritardo tale da determinare l'applicabilità delle disposizioni di cui all'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, con la conseguenza che le difficoltà conseguenti a tale scelta della Società non possono essere invocate da quest'ultima per comprimere i diritti dei passeggeri;
31. neppure persuade l'argomentazione che, poiché "[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" (cfr. prot. ART n. 14208/2022), si rientrerebbe in uno dei casi di esenzione di cui all'articolo 20 del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
32. al riguardo, nella propria memoria difensiva, la Società afferma che "[d]eve precisarsi che 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" [enfasi in originale]" (cfr. prot. ART n. 14208/2022) e, nel corso dell'audizione, la Società ha affermato che la causa di esenzione, nel caso di specie, è da ravvisarsi in quanto disposto dall'articolo 20, comma 1, secondo capoverso, "e, in particolare nell'inciso "salvo per i passeggeri in possesso di un titolo di viaggio o di un abbonamento", perché diversamente l'articolo non preciserebbe che gli articoli 17, 18 e 19 non trovano applicazione nei confronti dei titolari di biglietti aperti "finché l'orario di partenza non è specificato"" (cfr. prot. ART n. 16318/2022);
33. né l'una né l'altra argomentazione colgono nel segno; infatti, poiché l'articolo 20 del Regolamento (UE) n. 1177/2010 costituisce una norma eccezionale, conformemente agli ordinari canoni ermeneutici, di esso deve essere data un'interpretazione restrittiva, sicché non può ritenersi applicabile al caso di specie la causa di esenzione di cui al paragrafo 4, atteso che tale disposizione prevede esclusivamente casi di non applicabilità dell'articolo 19; in tale contesto, a nulla vale richiamare i considerando nn. 17 e 19, poiché questi, pur potendo essere invocati per chiarire il contenuto delle norme regolamentari,

non contengono di per sé enunciati di carattere normativo;

34. inoltre, da un'analisi delle altre versioni linguistiche del Regolamento (UE) n. 1177/2010, emerge come neppure si applichi la causa di esenzione di cui all'articolo 20, comma 1, perché tale disposizione prevede che le disposizioni di cui agli articoli 17, 18 e 19 non trovino applicazione nei confronti dei passeggeri titolari di biglietti aperti fintantoché l'orario di partenza non sia stato specificato, ponendo poi una deroga a tale eccezione, riferita ai passeggeri in possesso di un "*titolo di viaggio*" – espressione qui impropriamente usata nel senso di "*pase de transporte/Zeitfahrkarte/travel pass/carte de transport*" – o di un abbonamento;

RITENUTO

pertanto, di 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 e di procedere all'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste, rispettivamente, dagli articoli 13 e 12 del decreto legislativo n. 129/2015;

CONSIDERATO

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

1. la determinazione delle sanzioni da irrogare alla Società 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 adottate dall'Autorità;
2. con riferimento alla violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, al fine di determinare l'importo base della sanzione, 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 all'organizzazione delle fasi successive del viaggio, ma anche all'esercizio degli ulteriori diritti previsti dal medesimo Regolamento; parimenti, rileva la circostanza che la violazione abbia coinvolto tutti i 973 passeggeri che sarebbero dovuti partire (cfr. prot. ART n. 14208/2022); tuttavia, allo scopo di correttamente quantificare la sanzione, si deve, altresì, tenere conto che la Società ha effettuato degli annunci relativi al ritardo, sebbene, per i motivi *supra* dettagliati, non sia possibile ritenere che il loro contenuto e la loro tempistica siano idonei ad escludere la sussistenza della violazione;
3. sussiste la reiterazione, in presenza di plurime violazioni della stessa indole, di cui alle delibere n. 61/2022, del 21 aprile 2022, n. 67/2022, del 5 maggio 2022, e n. 143/2022, dell'8 settembre 2022;
4. non risultano azioni poste in essere per la eliminazione o attenuazione delle

- conseguenze della violazione;
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 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 le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida, risulta congruo:
 - (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 1.000,00 (mille/00);
 - (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 500,00 (cinquecento/00) per la reiterazione della violazione;
 - (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 170,00 (centosettanta/00) in considerazione delle condizioni economiche;
 - (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 1.330,00 (milletrecentotrenta/00);
 7. con riferimento alla violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, al fine di determinare l'importo base della sanzione, rileva che la violazione attenga ad una condotta consapevolmente violativa della disposizione regolamentare idonea ad arrecare, in concreto, un pregiudizio nei confronti di tutti i passeggeri imbarcati cui non è stato permesso di effettuare la scelta prevista dalla norma e che sono stati costretti ad attendere la partenza della nave, quantificabili in 973 (cfr. prot. ART n. 14208/2022);
 8. sussiste la reiterazione, in presenza di plurime violazioni della stessa indole, di cui alle delibere n. 31/2022, del 24 febbraio 2022, n. 67/2022, del 5 maggio 2022, n. 135/2022, del 4 agosto 2022, e n. 143/2022, dell'8 settembre 2022;
 9. non risultano azioni poste in essere per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione;
 10. 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;
 11. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida, risulta congruo:
 - (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 11.000,00 (undicimila/00);
 - (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 4.000,00 (quattromila/00) per le reiterazioni della violazione;
 - (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 amministrativa pecuniaria nella misura di euro 13.130,00 (tredicimilacentotrenta/00);

RITENUTO

pertanto di procedere all'irrogazione delle sanzioni nella misura di:

1. euro 1.330,00 (milletrecentotrenta/00), ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
2. euro 13.130,00 (tredicimilacentotrenta/00), ai sensi dell'articolo 12 del

decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;

RILEVATO

che, con riferimento alle violazioni dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, la Società si è avvalsa della facoltà del pagamento in misura ridotta, ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 689/1981, e che il suddetto pagamento, attese le evidenze bancarie assunte con prot. ART n. 14402/2022, del 9 giugno 2022, risulta effettuato entro la scadenza del prescritto termine e nell'ammontare indicato al punto 7 della citata delibera n. 71/2022, pari a euro 500,00 (cinquecento/00) per ciascun reclamo, per un ammontare complessivo pari a euro 1.500,00 (millecinquecento/00);

CONSIDERATO

che il pagamento in misura ridotta della sanzione comporta l'estinzione, *in parte qua*, del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 71/2022, relativamente alle contestate violazioni 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, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., con riferimento al viaggio da Genova a Porto Torres con partenza programmata il giorno 29 luglio 2021 alle ore 21:30 e orario programmato di arrivo alle 7:30 del 30 luglio 2021:
 - i. dell'articolo 16, 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;
 - ii. dell'articolo 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. per le violazioni di cui al punto 1, sono irrogate, rispettivamente, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., le sanzioni pecuniarie:
 - i. di euro 1.330,00 (milletrecentotrenta/00), ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129;
 - ii. di euro 13.130,00 (tredicimilacentotrenta/00), ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129;
3. il procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 71/2022, del 5 maggio 2022, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., per le violazioni dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, è estinto per effetto dell'intervenuto pagamento in misura ridotta della relativa sanzione, ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 689/1981;
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 mediante 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. 158/2022”;

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. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., è comunicata ai reclamanti ed è pubblicata 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, 23 settembre 2022

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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