

Delibera n. 173/2022

**Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 78/2022 nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del d.lgs. 129/2015 per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Chiusura del procedimento per avvenuto pagamento in misura ridotta delle sanzioni riferite alle violazioni degli articoli 16, paragrafo 1 e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.**

L'Autorità, nella sua riunione del 6 ottobre 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" oppure "ART");

**VISTO** il Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito: "Regolamento (UE) n. 1177/2010") e, in particolare, gli articoli: 16 ("*Informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate*"), paragrafo 1; 24 ("*Reclami*"), paragrafo 2; 18, paragrafo 1, ai sensi del quale: "*1. 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 delle disposizioni del citato Regolamento (UE) n. 1177/2010 (di seguito anche: "d.lgs. 129/2015") e, in particolare, l'articolo 13 ("*Informazioni su cancellazioni e ritardi*"), l'articolo 16 ("*Reclami*"), comma 2, e l'articolo 12 ("*Obbligo di trasporto alternativo o rimborso*"), ai sensi del quale "[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 1.500,00 a euro 15.000,00";

**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. 78/2022, dell’11 maggio 2022, notificata con prot. ART n. 12865/2022, del 12 maggio 2022, con la quale è stato avviato nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito: “CIN” o la “Compagnia”) 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 (CE) n. 1777/2010, in relazione ai fatti descritti nei reclami presentati all’Autorità (prott. ART nn. 15319/2021, del 4 ottobre 2021 e 15261/2021, del 3 ottobre 2021), con riguardo al ritardo alla partenza e all’arrivo del viaggio da Porto Torres a Genova, con partenza programmata il 30 luglio 2021 alle ore 09:30 e arrivo programmato il giorno stesso alle ore 19:00.
- Segnatamente, con la predetta delibera:
- veniva contestato alla Società, con riferimento alla ipotizzata violazione dell’articolo 18, paragrafo 1 del Regolamento (CE) n. 1177/2010, che: a fronte della ragionevole prevedibilità, quantomeno a partire dalla tarda serata del 29 luglio, di un ritardo superiore a novanta minuti, la Compagnia aveva omesso di offrire “*immediatamente*” ai passeggeri la scelta di cui al citato articolo 18, in quanto soltanto a partire dalle ore 08:05 del 30 luglio aveva inviato comunicazioni ai passeggeri con le quali indicava, oltre al ritardo della partenza, la possibilità di richiedere il rimborso del biglietto per rinuncia, mettendo a disposizione, per “*info*”, un numero telefonico, che, oltretutto, il primo reclamante aveva affermato di non essere riuscito a contattare, e di aver dovuto, pertanto, provvedere in autonomia all’acquisto di un biglietto con altra compagnia per raggiungere la sua destinazione finale “*in orario consono*”, fatto salvo il diritto al rimborso del biglietto che, a seguito della presentazione del reclamo di prima istanza e della richiesta di informazioni degli Uffici dell’Autorità, CIN aveva provveduto ad erogare in data 30 novembre 2021;
  - veniva previsto, al punto 7 del dispositivo, il pagamento in misura ridotta delle sanzioni ai sensi dell’articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, per un ammontare di: euro 1.000,00 (mille/00) per la violazione dell’articolo 16, paragrafo 1; euro 3.000,00 (tremila/00) per la violazione dell’articolo 18, paragrafo 1; euro 500,00 (cinquecento/00) per ciascun reclamo – per un totale di euro 1.000,00 (mille/00) – per la violazione di cui all’articolo 24, paragrafo 2;
- VISTA** la memoria difensiva acquisita in data 16 giugno 2022 con prot. ART n. 14725/2022, prodotta oltre i trenta giorni indicati nella citata delibera di avvio n. 78/2022, con la quale la Società:
- in relazione alla contestata violazione dell’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, ha chiesto l’archiviazione del procedimento sanzionatorio,

considerato, *inter alia*, che: il ritardo della nave in partenza da Porto Torres il 30 luglio 2021, oggetto del presente procedimento, era derivato dal ritardo che la medesima nave aveva accumulato in partenza da Genova a Porto Torres, *“nel cuore della notte del 30.07”*, a causa dello svolgimento di una *“ispezione dell’ autorità marittima su delega dell’ [autorità] giudiziaria”*; ciò che avrebbe rappresentato, ad avviso della Compagnia, una circostanza straordinaria che *“sfugge all’ effettivo controllo che il vettore esercita durante il normale esercizio della propria attività”* e che, in ogni caso, non le avrebbe consentito di *“offrire una soluzione di trasporto alternativo”*; nel caso di specie, sarebbe applicabile il solo articolo 18, paragrafo 2 *“che autorizza il vettore in questi casi ad offrire la sola alternativa del rimborso del biglietto e non anche il trasporto alternativo”*; di aver comunque provveduto a corrispondere una compensazione economica *“seppur non dovuta ai sensi dell’ art. 20 comma IV del Regolamento”*;

- ha comunicato, in relazione alla contestata violazione degli articoli 16, comma 1 e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, di volersi avvalere, entro i termini stabiliti nella delibera di avvio del procedimento, dell’ istituto del pagamento in misura ridotta delle relative sanzioni;

- ha formulato istanza di accesso agli atti (successivamente precisata con nota prot. ART n. 15693/2022, del 4 luglio 2022), nonché chiesto di essere sentita in audizione per rendere ulteriori chiarimenti;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 14933/2022, del 20 giugno 2022, con la quale è stato acquisito il pagamento in misura ridotta delle sanzioni riferite alle contestate violazioni degli articoli 16, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1177/2010, effettuato dalla Compagnia in data 17 giugno 2022, nel rispetto del termine previsto dal punto 7 della delibera n. 78/2022, ai sensi dell’ articolo 16, della Legge 24 novembre 1981, n. 689;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 15488/2022, del 30 giugno 2022, con la quale è stato dato riscontro all’ istanza di accesso agli atti e alla richiesta di audizione, convocata per il 12 luglio 2022;

**VISTO**

il verbale dell’ audizione di CIN del 12 luglio 2022 (prot. ART n. 16609/2022, del 19 luglio 2022), nel corso della quale la Compagnia, in merito alla contestata violazione dell’ articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1177/2010:

- ha affermato, tra l’ altro, che: i) il ritardo era dipeso da un evento eccezionale ai sensi del considerando 17 del regolamento (UE) 1177/2010, tale dovendo essere ritenuta l’ attività ispettiva della Guardia di Finanza e della Capitaneria di Porto (non programmata e non preventivamente comunicata alla Società), che non aveva consentito di determinare con anticipo il ritardo presumibile e, quindi, di erogare tempestivamente ai passeggeri l’ informazione prevista dal predetto Regolamento (CE) n. 1177/2010, in quanto non concretamente disponibile; ii) l’ erogazione delle informazioni di cui al predetto articolo 18 avrebbe determinato *“soluzioni non soddisfacenti per i passeggeri”*, mentre, al contrario, *“la concreta condotta posta in essere dalla Società, in una prospettiva controfattuale, si è comunque rivelata la più*

*idonea a garantire i diritti dei passeggeri, considerato che la prima partenza alternativa possibile era prevista, da Porto Torres, alle ore 21:30 del 30.7.2021”*; ai reclamanti era stato riconosciuto sia il rimborso (integrale o parziale) del prezzo del biglietto, sia l’indennizzo di cui alla misura 5 della vigente delibera ART 83/2019, del 4 luglio 2019;

- ha riscontrato le richieste dell’Autorità di chiarire: i) qual era l’orario programmato della partenza e di arrivo della nave Janas dal porto di Genova a Porto Torres del 29 luglio 2021; ii) quale intervallo temporale era stato programmato tra l’arrivo della predetta nave a Porto Torres, il compimento delle ordinarie operazioni tecniche e di sbarco/imbarco passeggeri, e la successiva ripartenza della medesima nave per Genova, prevista alle ore 9:30 del 30 luglio 2021; iii) se erano stati adottati modelli di organizzazione e di gestione idonei a prevenire violazioni analoghe al verificarsi di prolungate ispezioni delle Autorità competenti; iv) le modalità di gestione dell’assistenza tramite call center al verificarsi di eventi analoghi a quelli di specie.

In relazione alle suddette richieste, la Compagnia ha precisato, rispettivamente, che: i) la partenza della nave Janas era programmata da Genova per il 29 luglio 2021, alle ore 21:30, con arrivo previsto a Porto Torres alle ore 7:30 del 30 luglio 2021; ii) la corsa inversa della medesima nave, per il 30 luglio 2021 (oggetto di procedimento), era prevista alle ore 9:30, in considerazione della programmazione, nel corso del periodo di maggiore affluenza passeggeri, di corse doppie per ciascuna unità in esercizio sulla rotta in esame; iii) gli eventi per cui è procedimento sono stati determinati da circostanze eccezionali che, anche in considerazione della non prevedibilità della durata delle ispezioni, non hanno consentito alla Compagnia di predisporre procedure aziendali di gestione degli eventi in questione; a tal riguardo, CIN ha altresì rappresentato di essere ordinariamente sottoposta a ispezioni (programmate o meno), che generalmente non determinano disagi agli utenti in quanto le predette attività ispettive terminano in orario utile rispetto al programma delle partenze; iv) al verificarsi di eventi eccezionali, come quello di specie, il call center è tenuto a riscontrare tutte le telefonate, anche per adempiere agli OSP assunti nei confronti del MIMS, che, peraltro, ne aveva recentemente verificato la regolarità. La Compagnia ha aggiunto, a tal riguardo, che: ordinariamente, sono impiegate presso il call center dieci persone; nei periodi di alta stagione, viene assunto personale dedicato al fine di riscontrare il maggior numero prevedibile di richieste di assistenza da parte dei passeggeri; in caso di numerose chiamate per l’assistenza, le stesse vengono gestite in base alle priorità temporali acquisite dai passeggeri che effettuano le telefonate (c.d. “sistema in accodamento”).

Nel corso della suddetta audizione la Compagnia ha, infine, chiesto e ottenuto l’assegnazione di termine a difesa fino al 1° agosto 2022, anche per poter valutare i documenti richiesti con la suddetta istanza di accesso agli atti;

## **VISTA**

la nota prot. ART n. 16598/2022, del 18 luglio 2022, con la quale sono stati trasmessi gli atti oggetto di istanza di accesso;

- VISTA** la nota prot. ART n. 17564/2022 del 4 agosto 2022, con la quale, in accoglimento dell'istanza formulata da CIN con nota acquisita al prot. ART n. 17546/2022, del 4 agosto 2022, il suddetto termine a difesa è stato esteso fino al 2 settembre 2022;
- VISTA** la richiesta istruttoria prot. ART n. 17883/2022, dell'11 agosto 2022, con la quale l'Autorità ha chiesto alla Società di fornire *"evidenza documentale dell'avvenuto pagamento dei rimborsi e degli indennizzi (...) nei confronti di entrambi i reclamanti"*;
- VISTA** la nota di riscontro del 2 settembre 2022 acquisita al prot. ART n. 18679/2022, di pari data, con la quale la Società, a parziale rettifica di quanto dichiarato nel corso della suddetta audizione, ha fornito documentazione inerente ai rimborsi e agli indennizzi erogati;
- PRESO ATTO** che, entro il predetto termine del 2 settembre 2022, la Compagnia non ha trasmesso note integrative delle difese già svolte;
- VISTA** la relazione istruttoria dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
- CONSIDERATO** quanto rappresentato nella relazione istruttoria con riferimento alla contestata violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, ed in particolare che, dalla documentazione in atti (cfr. note prott. nn. 3021/2022, del 16 febbraio 2022 e relativo estratto del giornale nautico; 2212/2022, del 1° febbraio 2022; 14725/2022, del 16 giugno 2022; 16609/2022, del 19 luglio 2022), risulta, in primo luogo, accertato che: i) la nave che avrebbe dovuto operare la tratta Porto Torres-Genova, con partenza programmata il 30 luglio alle ore 9:30 (oggetto del procedimento), era la medesima di quella prevista in partenza da Genova il 29 luglio 2021, alle ore 21:30 e in arrivo a Porto Torres alle ore 7:30 del 30 luglio 2021 (con una durata stimata del viaggio pari a dieci ore e una sosta per operazioni di sbarco/imbarco di due ore); e ciò, come visto, in ragione della scelta della Compagnia di *"programma[re], a partire dalla predetta data e in considerazione del maggiore flusso di passeggeri, corse doppie per ciascuna unità in esercizio sulla rotta in esame"*; ii) alle ore 21:30 del 29 luglio 2021, la nave in questione era ancora sottoposta ad attività ispettiva presso il porto di Genova e la Compagnia *"visto il protrarsi dell'attività ispettiva"* ripeteva *"diverse volte"* ai passeggeri gli avvisi di ritardata partenza; iii) alle ore 00.20 del 30 luglio 2021 erano *"termina[te] le operazioni di servizio come riportato dal Verbale di ispezione"* e soltanto alle 4:20 del 30 luglio 2021, a seguito del compimento delle *"azioni correttive immediate"*, gli appartenenti alla Capitaneria di Porto Genova-Sezione Sicurezza della Navigazione hanno finalizzato le operazioni a bordo nave, per consentire, infine, la partenza della stessa alle ore 4:45 del 30 luglio 2021.
- Alla luce di quanto sopra richiamato risulta *per tabulas* che la Compagnia, nonostante potesse ragionevolmente prevedere, quantomeno a decorrere dalla tarda serata del 29 luglio 2021, che la nave interessata dalla tratta per cui è procedimento, sarebbe partita con un ritardo superiore a novanta minuti, ha omesso di offrire *"immediatamente"* ai passeggeri la scelta di cui al citato articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1177/2010, che, invero, come emerso nel corso del procedimento senza alcuna contestazione della Società, è stata rappresentata ai

passaggeri, limitatamente alla possibilità di chiedere il rimborso, soltanto a decorrere dalle ore 8:05 del 30 luglio 2021, allorché le operazioni di imbarco avrebbero dovuto essere già avviate e, dunque, in un momento in cui i passeggeri erano già attesi presso Porto Torres. In tal modo, è rimasta del tutto disattesa la finalità dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, il quale, nello stabilire che il vettore, al verificarsi di eventi identici a quello di specie, *“offr[a] immediatamente al passeggero la scelta tra: a) il trasporto alternativo verso la destinazione finale [...] b) il rimborso del prezzo del biglietto”*, impone allo stesso di farsi parte attiva nell'offrire tempestivamente al passeggero la scelta di cui trattasi. Evidente la *ratio* sottesa alla norma in questione, che è quella di ridurre gli inconvenienti subiti dai passeggeri, che costituiscono la parte più debole del rapporto contrattuale e che, in quanto tali, devono essere informati e messi nella condizione di esercitare il proprio diritto, senza che sia necessario che gli stessi si attivino in maniera indipendente.

Le argomentazioni difensive di CIN prodotte, sia a seguito della notificazione della suddetta delibera n. 78/2022 sia nel corso dell'audizione innanzi all'Ufficio VIS, non appaiono idonee a superare le suddette contestazioni. Infatti:

i) privo di pregio, rispetto alla violazione accertata, è quanto sostenuto da CIN in merito alla sussistenza, nel caso di specie, di una circostanza eccezionale (*i.e.* l'ispezione dell'autorità marittima), che avrebbe reso *“possibile offrire il solo rimborso del biglietto perché non sarebbe stato ragionevolmente possibile offrire ai passeggeri un trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti”*.

Ciò che rileva, e ciò che è stato accertato nel corso del procedimento, è che la Compagnia - allorché la predetta ispezione si era protratta fino al punto da rendere ragionevolmente prevedibile, utilizzando la normale diligenza dovuta da un operatore professionale, che il ritardo della partenza della nave per cui è procedimento sarebbe stato certamente superiore ai novanta minuti prescritti dall'articolo 18 del Regolamento (CE) n. 1177/2010 - abbia omesso di offrire immediatamente ai passeggeri la scelta prevista dalla predetta disposizione regolamentare, che certamente rientrava tra gli adempimenti ricadenti sotto il suo effettivo controllo, come dimostrato, peraltro, dal fatto che la stessa Società, seppur tardivamente, ha offerto ai passeggeri la possibilità di ottenere il rimborso del biglietto. Né, d'altra parte, è possibile accogliere la lettura estensiva della nozione di *“circostanze straordinarie”* offerta dalla Compagnia, considerato che, come di recente ribadito dalla Corte di Giustizia ai sensi dell'articolo 267 del TFUE (cfr. CGUE, sez. IV, sentenza 2 settembre 2019, C-570, *Irish Ferries v. National Transport Authority*): in primo luogo, la predetta nozione *“deve essere interpretata restrittivamente”*, *“tenuto conto dello scopo perseguito dal regolamento n. 1177/2010, consistente nel garantire (...) un elevato livello di protezione dei passeggeri”*; in secondo luogo, gli eventi elencati, a titolo esemplificativo, al considerando n. 17 del Regolamento (CE) n. 1177/2010 - ivi incluse le *“decisioni prese (...) dalle autorità portuali o le decisioni adottate dalle autorità competenti in materia di ordine pubblico e sicurezza”* - non *“costituisc[o]no di per sé circostanze straordinarie, ma soltanto [eventi] idonei a produrre siffatte circostanze”*, che, in ogni

caso, non possono ritenersi integrate allorché, come nel caso di specie, il vettore aveva sotto il suo *“effettivo controllo”* la possibilità di fornire la scelta di cui trattasi ai passeggeri. In terzo luogo, non può farsi a meno di rilevare che l’asserita circostanza straordinaria attiene ad eventi precedenti, non concomitanti con la partenza della nave per cui è procedimento. Inoltre, con riferimento all’invocata applicazione della circostanza eccezionale di cui all’articolo 20, paragrafo IV, va osservato che tale disposizione si limita a prevedere casi di non applicabilità dell’articolo 19, senza menzionare anche l’articolo 18 del Regolamento (UE) in contestazione; parimenti inconferente, nel caso di specie, è il richiamo all’articolo 20, comma 1, del Regolamento, considerato che tale disposizione esclude dal perimetro di applicazione dell’articolo 18 la (diversa) fattispecie dei *“passeggeri con biglietti aperti finché l’orario di partenza non è specificato”*, facendo tuttavia salvi i passeggeri in possesso di un *“titolo di viaggio”*.

In definitiva, alla luce di quanto sopra osservato, non si rinvencono, nel caso in esame, le condizioni per ritenere integrata l’invocata esimente delle circostanze eccezionali, posto che, da un lato, la Società, fin dalla tarda serata del giorno precedente, avrebbe potuto diligentemente intraprendere tutte le misure necessarie ad offrire ai passeggeri la scelta prevista dal citato articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010; dall’altro lato, una lettura diversa dei sopracitati articoli, finalizzata a estendere il perimetro di applicazione delle predette circostanze anche ai casi non previsti dal legislatore europeo, avrebbe l’effetto di rimettere in discussione, con un’inammissibile interpretazione *contra legem*, l’effetto utile della protezione dei diritti dei passeggeri del trasporto marittimo nei termini enunciati dal predetto articolo 18, paragrafo 1 del Regolamento (UE) e chiariti ai relativi considerando (1), (2) e (13).

ii) Infondato, inoltre, è l’argomento della Società secondo cui *“offrire una soluzione di trasporto alternativo non sarebbe stato possibile né tantomeno soddisfacente per i passeggeri”*, essendo la prima alternativa utile prevista solo la sera del giorno seguente. Simile argomentazione - oltre ad essere smentita da quanto sopra rilevato circa la concreta possibilità, per la Compagnia, di fornire *“immediatamente”* l’informazione di cui all’articolo 18 del Regolamento (CE) n. 1177/2010 - contrasta palesemente con la *ratio* della predetta disposizione che, difatti, è finalizzata specificamente a garantire un’informativa da parte del vettore ai passeggeri e consentire loro di compiere una scelta, la cui effettiva convenienza non può che essere valutata dagli stessi passeggeri; né, d’altra parte, può essere favorevolmente accolta un’interpretazione restrittiva della nozione di *“trasporto alternativo”* finalizzata a ricomprendere, come sembra evincersi dalle difese della Compagnia, il solo servizio erogato dalla stessa il giorno seguente, considerato che, come precisato dalla summenzionata sentenza della Corte di Giustizia, la predetta nozione *“è volt[a] a evitare che tale vettore si limiti a proporre un trasporto alternativo mediante un servizio di trasporto marittimo più tardivo che segua lo stesso itinerario anche qualora esistano ulteriori modalità di trasporto alternativo che consentano al passeggero di raggiungere la sua destinazione finale il prima possibile”* e, quindi, a *“garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri rafforzando i loro diritti in*

*un certo numero di situazioni che sono causa di gravi inconvenienti e ponendo rimedio a questi ultimi in modo uniforme e immediato” (cfr. CGUE, sez. IV, sentenza 2 settembre 2021, C-570). Nel caso di specie, peraltro, la Compagnia non ha neppure assolto l’onere di dimostrare per quali ragioni sarebbe stato impossibile trovare un trasporto alternativo più soddisfacente per i passeggeri, tra i quali il reclamante che, in piena autonomia, è riuscito ad acquistare un biglietto con altro vettore e a raggiungere la sua destinazione finale “in orario consono”.*

iii) Palesemente inconferente è, infine, quanto sostenuto dalla Società in merito alla pretesa inapplicabilità dell’articolo 18, paragrafo 1 del Regolamento (CE) n. 1177/2010 al caso di specie, che ricadrebbe invece nell’ipotesi del “*secondo comma dell’art. 18 che autorizza il vettore (...) ad offrire la sola alternativa del rimborso del biglietto e non anche il trasporto alternativo*”; la fattispecie in esame, invero, è pienamente sussumibile in quella prevista dall’articolo 18, paragrafo 1, considerato che, per tutti i motivi sopra richiamati, la Compagnia si è venuta a trovare nella posizione, espressamente disciplinata dalla norma in questione, di “*prevede[re] ragionevolmente*” il ritardo alla partenza del viaggio per cui è procedimento e, quindi, di prevenire e ridurre al massimo, tramite un’offerta “*immediata*”, i (prevedibili) disagi che avrebbero subito i passeggeri;

#### **RITENUTO**

pertanto, di accertare la violazione dell’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, nei confronti di CIN S.p.A. e, contestualmente, di procedere all’irrogazione della sanzione prevista dall’articolo 12, del d.lgs. 129/2015, di importo compreso tra euro 1.500,00 ed euro 15.000,00;

#### **CONSIDERATO**

altresì, quanto riportato nella relazione istruttoria con riferimento alla determinazione dell’ammontare della sanzione per la violazione dell’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, in applicazione dell’articolo 4, comma 3, del d.lgs. 129/2015 e delle Linee guida, e in particolare che:

1. l’articolo 4, comma 3, del d.lgs. 129/2015 prevede che la quantificazione della sanzione sia effettuata in applicazione dei seguenti criteri: 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;
2. per quanto riguarda la determinazione dell’importo base della sanzione, rileva sia l’entità del ritardo con cui è stata offerta la scelta ai passeggeri, a fronte di un ritardo superiore ai novanta minuti ragionevolmente prevedibile fin dalla tarda serata del giorno antecedente a quello della partenza, sia il fatto che l’informativa sia stata solamente parziale e che la violazione abbia coinvolto tutti i passeggeri della nave;
3. sussiste la reiterazione, in presenza di plurime violazioni della stessa indole di cui alle delibere ART nn. 31/2022, del 24 febbraio 2022, 135/2022 del 4 agosto, 143/2022, dell’8 settembre 2022 e 158/2022, del 23 settembre 2022;
4. con riguardo alle azioni poste in essere per l’eliminazione o l’attenuazione delle conseguenze della violazione accertata, non risultano elementi di rilievo;
5. per quanto concerne, infine, il rapporto percentuale dei passeggeri coinvolti nella violazione rispetto a quelli trasportati, tenuto conto di quanto dichiarato dalla



Compagnia (prot. ART n. 3021/2022, del 16 febbraio 2022), si ritiene che la stessa abbia coinvolto tutti i passeggeri presenti a bordo della nave, ovvero 382 passeggeri;

6. in relazione alle condizioni economiche dell'agente, dai dati della visura camerale estratta in data 26 settembre 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;

6. per le già indicate considerazioni e sulla base delle Linee guida, risulta congruo: - in relazione alla violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010: (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 8.000,00 (ottomila/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 di euro 1.360,00 (milletrecentosessanta/00) in considerazione delle condizioni economiche; (iii) applicare, conseguentemente, la sanzione nella misura di euro 10.140,00 (diecimilacentoquaranta/00);

**RITENUTO** pertanto di procedere all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 10.140,00 (diecimilacentoquaranta/00) per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 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 alle altre violazioni contestate con la delibera n. 78/2022 riferite agli articoli 16, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1177/2010, e che il relativo pagamento risulta effettuato entro la scadenza del prescritto termine e nell'ammontare dei relativi importi previsti al punto 7 della medesima delibera, per un totale di euro 2.000,00 (duemila/00) (cfr. prot. ART n. 14933/2022, del 20 giugno 2022);

**CONSIDERATO** che il pagamento in misura ridotta della sanzione comporta l'estinzione, in parte qua, del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 78/2022 in relazione alle contestate violazioni degli articoli 16, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1177/2010;

Tutto ciò premesso e considerato

#### **DELIBERA**

1. l'accertamento, per i fatti di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamati, della violazione da parte di Compagnia di Navigazione Italiana S.p.A., 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. l'irrogazione, per i fatti di cui in motivazione, nei confronti di Compagnia di Navigazione Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 12 del d.lgs. 129/2015, di una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 10.140,00 (diecimilacentoquaranta/00);

3. il procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 78/2022, dell'11 maggio 2022, nei confronti di Compagnia di Navigazione Italiana S.p.A., con riferimento alla violazione degli articoli 16, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1371/2007, è estinto per effetto dell'avvenuto pagamento in misura ridotta delle relative sanzioni, ai sensi dell'articolo 16, della legge 24 novembre 1981, n. 689;
4. la sanzione di cui al punto 2 deve essere pagata 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://autoritatrasporti.servizi-pa-online.it/>), indicando, nel campo 'causale': "sanzione amministrativa – delibera n. 173/2022";
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, le somme dovute per la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine di 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 di Navigazione Italiana S.p.A., comunicata al reclamante nonché pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere proposto, per quanto d'interesse, ricorso dinanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale, entro il termine di 60 giorni dalla data di notifica, oppure ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro il termine di 120 giorni dalla data di notifica.

Torino, 6 ottobre 2022

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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