

Delibera n. 217/2022

**Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 95/2022 nei confronti di Moby S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo 129/2015, per la violazione degli articoli 17, paragrafo 2, 18, paragrafi 1 e 3, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010. Archiviazione della contestazione relativa alla violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.**

L'Autorità, nella sua riunione del 17 novembre 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: 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: 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. 95/2022, del 31 maggio 2022, notificata, in pari data, con prot. ART n. 13779/2022, con cui è stato disposto l'avvio di un procedimento sanzionatorio, nei confronti di Moby S.p.A. (di seguito anche: Moby o la Società), ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 17, paragrafo 2, 18, paragrafi 1 e 3, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, in relazione ai fatti descritti nei reclami acquisiti agli atti con prott. ART n. 17422/2021, del 2 novembre 2021, n. 17787/2021, del 7 novembre 2021, n. 17818/2021, dell'8 novembre 2021, n. 18208/2021, del 15 novembre 2021, n. 19594/2021, del 9 dicembre 2021, n. 19725/2021, del 12 dicembre 2021, n. 465/2022, del 13 gennaio 2022, n. 2103/2022, del 29 gennaio 2022, e n. 3233/2022, del 21 febbraio 2022, con riferimento al viaggio con partenza programmata da Olbia

alle ore 11:00 del 27 agosto 2021 e arrivo programmato a Livorno alle ore 19:00 del medesimo giorno;

## VISTA

la memoria acquisita agli atti con prot. ART n. 15662/2022, del 4 luglio 2022, con cui la Società ha formulato istanza di accesso agli atti, ha chiesto di essere audita innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, ha dichiarato l'intenzione di avvalersi della facoltà del pagamento in misura ridotta relativamente alle violazioni dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 e si è difesa nel merito relativamente alle altre violazioni contestate, in particolare affermando che:

- “[n]on risulta corretto quanto postulato nella delibera di avvio di procedimento secondo cui il Comandante avrebbe saputo sin dalle ore 8.00 a.m. che la nave non avrebbe potuto operare la corsa programmata delle 11.00 a.m. del 27.08.2021”, perché “[l]e ore 8.00 a.m. del 27.08.2021 è solo l’orario in cui si è manifestato il problema tecnico per cui il Comandante ha immediatamente contattato l’Autorità Marittima e la Direzione Tecnica con l’evidente fine di ovviare alla problematica insorta in modo da eseguire la corsa delle 11.00 a.m. tanto che nel frattempo erano anche cominciate le operazioni di sbarco dalla nave dei passeggeri che avevano usufruito della corsa precedente” (enfasi in originale);
- “[q]uindi, è evidente che alle ore 8.00 a.m. del 27.08.2021 la società non poteva ragionevolmente prevedere se la problematica avrebbe potuto essere risolta e, quindi, se la corsa delle 11.00 a.m. avrebbe potuto essere regolarmente effettuata. Una conferma tecnica che la nave non avrebbe potuto operare la corsa è avvenuta in un momento successivo, ossia dopo le necessarie verifiche ed i tentativi di risoluzione del problema all’esito dei quali si è appreso che la nave non avrebbe potuto partire”;
- “[n]on può essere ragionevolmente messo in discussione che la società si sia attivata per informare tempestivamente i passeggeri visto che, in base alle evidenze raccolte dall’Autorità, la possibilità che la nave avrebbe potuto non operare il viaggio è stata comunicata sia alle ore 9.30 a.m. (come riferito che alle ore 10.15 a.m. (come riferito [dal secondo reclamante]) per poi essere formalizzato a tutti passeggeri tramite SMS inviato alle 11.10 a.m. e quindi **non oltre trenta minuti dopo l’orario di partenza previsto per le ore 11.00 a.m.**” (enfasi in originale);
- “[n]on risponde quindi affatto al vero che come “dichiarato dall’impresa stessa, Moby ha informato della “situazione”, inviando comunicazioni via sms a tutti i passeggeri, soltanto dopo le ore 12:10, quindi oltre 30 minuti dall’orario di partenza previsto (cfr. pag. 7 Delibera 95) perché come riconosciuto dalla stessa delibera si è cominciato ad informare i passeggeri della situazione sin dalle ore 9.30”;
- “[t]utti i passeggeri segnalanti riferiti nella Delibera 95 hanno presentato il reclamo successivamente alla data del 27/28 Agosto 2021 senza rappresentare di avere alcuna necessità di assistenza per la sistemazione notturna o, come da prassi aziendale, sarebbero stati ospitati a bordo della m/n Nuraghes, soluzione economicamente più conveniente per la nostra società che, in questo

*modo, avrebbe anche evitato il rimborso dell'albergo ai 6 passeggeri per cui il pernottamento si è effettivamente reso necessario", poiché "[s]enza una apposita e preventiva richiesta del passeggero, per la compagnia non è oggettivamente possibile sapere quando si renda effettivamente necessaria l'assistenza notturna perché ciò dipende dalle esigenze di ciascun passeggero che, per i più svariati motivi, potrebbe non averne alcuna necessità" (enfasi in originale);*

- “[n]el caso di specie è la stessa **Delibera 95** a documentare, che le richieste di assistenza notturna dei passeggeri segnalanti siano pervenute tutte successivamente alla data della corsa cancellata del 27.08.2021 e di quella eseguita il 28.08.2021 in riprotezione” (enfasi in originale);
- “[q]uando i passeggeri hanno formulato richiesta di rimborso per le spese di albergo/pernottamento che si sono rese necessarie, previa presentazione delle ricevute essi sono stati integralmente rimborsati delle spese di albergo sostenute e che hanno dimostrato essersi rese effettivamente necessarie” e, al riguardo, “si documenta che i passeggeri per cui il pernottamento si è reso necessario **sono 21** e che essi sono stati tutti rimborsati delle relative spese sostenute a causa della cancellazione della corsa del 27.08.2021 (cfr. All.1)” (enfasi in originale);
- “[d]a una ulteriore verifica è emerso che i passeggeri che sono partiti nei giorni seguenti al 27/08, sono n.106 (e non 113 come comunicato in precedenza) su 1.475” e “[d]i questi 106, solo 24 hanno presentato reclamo e richiesta rimborso hotel (rimborso effettuato per n.21 pax, mentre altri 3 passeggeri hanno solo comunicato di aver trovato un’alternativa per la notte senza richiedere alcun rimborso”;
- “[i]n particolare, non risulta che essi abbiano mai riferito ad alcun passeggero di provvedere in autonomia né tantomeno sono state impartite simili istruzioni tanto più che la nave era ferma in porto per risolvere il problema tecnico occorso ed avrebbe potuto ospitare a bordo i passeggeri qualora questi avessero informato la società di averne bisogno”;
- “[a]nalogo ragionamento deve essere esteso, a maggior ragione, con riferimento ai pasti perché i passeggeri in attesa di essere riprotetti il giorno dopo non erano fisicamente in porto ad Olbia e quindi non era fisicamente possibile offrire loro ulteriori pasti in congrua relazione all’attesa”;
- subordinatamente alla richiesta di archiviazione, “si chiede che la quantificazione della eventuale sanzione sia effettuata in considerazione della comprovata circostanza che il numero dei passeggeri per cui si è reso necessario il pernottamento i cui costi sono stati tutti rimborsati dalla società sono 21” (enfasi in originale) e “[i]n via di estremo subordine, ai fini di una riduzione di un’eventuale sanzione al minimo edittale previsto dalla legge (euro 100,00 a passeggero per cui si è reso necessario il pernottamento) applicando i seguenti criteri: a) gravità della violazione; b) opera svolta dall’agente per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione; c) personalità dell’agente; d) condizioni economiche dell’agente, si chiede comunque che

*l’Autorità valuti le seguenti circostanze:*

- a) la lieve gravità dell’eventuale infrazione (risposta tardiva di pochi giorni),*
  - b) il rimborso e/o compensazione eseguita in favore dei passeggeri come condotta riparatoria*
  - c) che la presente contestazione è la prima che sia mai stato incardinato nei confronti della ns. società dall’Autorità;*
  - d) la procedura di concordato prenotativo attualmente in corso presso il Tribunale di Milano e già riferita in altre circostanze all’Autorità”;*
- *“come riferito dalla stessa Delibera di avvio procedimento, la nostra società è riuscita a riproteggere oltre 1140 passeggeri nello stesso giorno con trasporti alternativi offrendo ai passeggeri tutte le informazioni e l’assistenza possibile. Il fatto che alcune tratte alternative offerte avessero una diversa destinazione finale è irrilevante secondo la Corte di Giustizia (cfr. **Sentenza CGUE, IV Sezione del 02.09.2021 nella causa C-570/19 Irish Ferries**) che ha chiarito che il vettore è tenuto a proporre al passeggero un trasporto alternativo non a condizioni identiche, bensì a condizioni simili e soddisfacenti evidenziando che la nozione di trasporto alternativo, non è definita dall’art. 18 del Reg. UE n. 1177/2010 né da nessun’altra disposizione e, “rinvia al fatto di trasportare il passeggero verso la destinazione finale in circostanze diverse da quelle inizialmente previste, **senza tuttavia esigere che l’itinerario seguito e la modalità di trasporto siano identici a quelli inizialmente previsti**”. Posto che i passeggeri hanno prestato il consenso alle soluzioni alternative proposte, la nostra società non ha chiesto alcun supplemento per le soluzioni alternative proposte, rimborsando i passeggeri delle spese sostenute e della differenza di tariffa/trattamento eventualmente loro dovuta laddove la soluzione alternativa abbia comportato servizi deteriori rispetto a quelli originariamente prenotati (ad es. poltrona in luogo di cabina)” (enfasi in originale);*
- *“[c]on riferimento alla violazione di cui alla violazione del 3 comma dell’art. 18 del Regolamento, si chiede invece la riduzione al minimo edittale previsto dalla normativa (**€ 1.500**) in considerazione dell’elevato numero di richieste che durante la stagione estiva perviene a qualunque compagnia di trasporti marittimi e che rende oggettivamente molto difficile rimborsare i passeggeri entro sette giorni” (enfasi in originale);*

**VISTE**

le note prott. ART n. 16177/2022, dell’8 luglio 2022, n. 16665/2022, del 20 luglio 2022, e n. 16993/2022, del 26 luglio 2022, con cui, rispettivamente, la Società è stata convocata in audizione, è stata accolta l’istanza di accesso agli atti di Moby 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. 16791/2022, del 21 luglio 2022);

**VISTO**

il verbale dell’audizione, tenutasi in data 2 agosto 2022, acquisito agli atti con prot. ART n. 17403/2022, del 2 agosto 2022, nel corso della quale a Moby sono state formulate richieste istruttorie, che la Società si è riservata di riscontrare in una

successiva memoria integrativa, e Moby si è ulteriormente difesa nel merito, in particolare affermando che:

- *“secondo l’Autorità, l’assistenza di cui all’articolo 17 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, deve essere offerta automaticamente dalla Società a prescindere dalle effettive necessità dei singoli passeggeri, mentre, ad avviso di Moby, tale assistenza deve essere offerta solo dietro richiesta, poiché solo il passeggero è in grado di conoscere e rappresentare al vettore l’eventuale necessità di ottenerla” e “[n]el caso di specie, si trattava di una corsa diurna, in cui l’interesse principale manifestato dai passeggeri era per la riprotezione e nessuno di questi ha rappresentato la necessità, nell’immediatezza della cancellazione, di ricevere ulteriore assistenza. Peraltro, è anche opportuno valutare che la Società ha riprotetto 1369 passeggeri su corse che sono partite il giorno stesso – a fronte di 1475 passeggeri che avevano prenotato un biglietto sulla corsa cancellata –, mentre solo 106 passeggeri sono partiti in data successiva e la Società ha, successivamente, rimborsato quanto speso di pernottamento a favore dei 21 passeggeri che ne hanno fatto richiesta”;*
- *“fra le 8:00 e le 9:30, c’è stata la consapevolezza che la nave non sarebbe partita, perché fino alle 9:30, la Società ha valutato la possibilità di riparare l’avaria, nell’ottica di garantire comunque la partenza. Come dichiarato da alcuni reclamanti, il comandante alle ore 10:15 è sceso dalla nave ed ha informato i passeggeri che la stessa non sarebbe partita”;*
- *“in ogni caso, se anche la Società avesse cominciato a mandare il messaggio informativo alle ore 9:30, sarebbe comunque stato necessario un tempo tecnico per il completamento della trasmissione a tutti i passeggeri in tempo utile per la partenza programmata che, nel caso di specie, era alle ore 11:00; infatti, a seconda del numero dei passeggeri, l’effettiva ricezione da parte di tutti di un sms può richiedere anche un’ora o più di tempo”;*
- *inoltre, “al fine di offrire la riprotezione, è necessario verificare la disponibilità per ciascuna categoria di passeggero, specie con riferimento ai veicoli al seguito, e tale attività richiede tempi tecnici, con la conseguenza che il tempo necessario per la predisposizione del contenuto dell’ sms informativo richiede anche la valutazione di tali elementi, come anche le informazioni relative alla disponibilità di cabine, poltrone e posti all’interno dei garage, informazioni che sono acquisite a seguito di verifiche da parte della Società”;*
- *“quando si verifica un problema, vengono offerti spuntini e bevande a tutti i passeggeri che si presentano; pertanto, ferma la messa a disposizione di tali spuntini e bevande in numero sufficiente a tutti i passeggeri, se qualcuno di essi si allontana volontariamente, nei suoi confronti non è fisicamente possibile offrire alcuno spuntino o bevanda. In ogni caso, la Società valuta anche eventuali richieste successive di rimborso da parte dei passeggeri che si siano allontanati senza ricevere tali spuntini o bevande. D’altronde, nel caso del trasporto marittimo, a differenza di altre modalità di trasporto, il passeggero di nave ro-pax, come nel caso di specie, ha a disposizione un veicolo, che garantisce autonomia di movimento e che gli permette di allontanarsi dal*

*porto; è, anzi, difficile che i passeggeri rimangano diverse ore al porto in attesa”;*

- VISTE** la nota prot. ART n. 17420/2022, del 2 agosto 2022, con cui alla Capitaneria di Porto di Olbia è stata formulata una richiesta istruttoria, e la nota di sollecito prot. ART n. 22630/2022, del 19 ottobre 2022;
- VISTA** la richiesta di proroga del termine fissato in audizione per la presentazione della memoria integrativa, formulata da Moby con nota acquisita agli atti con prot. ART n. 18759/2022, del 5 settembre 2022, e accolta con prot. ART n. 18822/2022, del 6 settembre 2022;
- VISTA** la memoria integrativa della Società, acquisita agli atti con prot. ART n. 19565/2022, del 19 settembre 2022, con cui la Società ha riscontrato le richieste istruttorie formulate in sede di audizione;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 23271/2022, del 27 ottobre 2022, con cui la Capitaneria di Porto di Olbia ha trasmesso le informazioni richieste;
- RILEVATO** che, con riferimento alle summenzionate violazioni dell’articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, la Società ha effettuato, in data 2 settembre 2022, un pagamento di euro 3.500,00 (tremilacinquecento/00), con la causale “*sanzione amministrativa di cui al punto 2.d) – delibera n. 95/2022*” (cfr. prott. ART n. 18808/2022 e n. 19565/2022), equivalente all’ammontare indicato, per effettuare il pagamento in misura ridotta della sanzione, ai sensi dell’articolo 16 della legge n. 689/1981, al punto 7 della citata delibera n. 95/2022;
- RILEVATO** tuttavia, che il suddetto pagamento risulta effettuato dopo la scadenza del termine, prescritto dal menzionato articolo 16 della legge n. 689/1981, di sessanta giorni dalla contestazione della violazione, avvenuta in data 31 maggio 2022 (cfr. prot. ART n. 13779/2022);
- RITENUTO** conseguentemente, che il suddetto pagamento non sia idoneo a determinare l’estinzione, *in parte qua*, del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 95/2022, relativamente alle contestate violazioni dell’articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2020 e che, pertanto, il procedimento debba proseguire nelle sue forme ordinarie anche con riferimento a tali contestazioni;
- VISTA** la relazione istruttoria dell’Ufficio Vigilanza e sanzioni;
- CONSIDERATO** quanto rappresentato nella relazione istruttoria con riferimento alle contestate violazioni 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 che il viaggio da Olbia a Livorno del 27 agosto 2021, che sarebbe dovuto partire alle ore 11:00 giungendo a destinazione alle ore 19:00, è stato annullato a causa di problemi tecnici;*
  4. *sulla base delle dichiarazioni della Società, la consapevolezza che la nave non sarebbe potuta partire “è stata acquisita intorno alle ore 9.00 a.m.” e “[s]ubito dopo, alle 9.30 a.m. circa, il Comandante [...] raggiungeva il piazzale di imbarco e, assistito dagli ufficiali della Capitaneria di Porto, ha iniziato ad informare tutti i passeggeri presenti nel piazzale di imbarco dell’avaria occorsa alla nave invitandoli a dirigersi verso le biglietterie” (cfr. prot. ART n. 19565/2022, grassetto in originale);*
  5. *tale ricostruzione collima con quanto dichiarato da taluni reclamanti;*
  6. *in particolare, il secondo reclamante ha riferito che “alle 10:15, 45 minuti prima della partenza il comandante scende e comunica alle auto davanti e agli automobilisti che la nave non sarebbe partita, di quindi trovare posto su altre navi o attendere comunicazioni, e richiedere il rimborso alla compagnia” (cfr. prot. ART n. 17787/2021);*
  7. *il quarto reclamante ha affermato che, dopo aver eseguito il check-in, l’Autorità Portuale ha informato “a voce in modo che sentissero tutti i viaggiatori sul piazzale, che la nave non sarebbe partita. Mi sono recato, insieme a tutti i viaggiatori della nave al desk Moby all’interno del Terminal dove una voce al megafono ci informava che avremmo ricevuto istruzioni tramite sms” (cfr. prot. ART n. 18208/2021);*
  8. *il settimo reclamante ha dichiarato che “alle ore 9:30 pronta per l’imbarco con la nave Nuraghes con partenza prevista alle ore 11:00 ci comunicano che la nave ha un problema tecnico e che la nave non sarebbe partita” (cfr. prot. ART n. 465/2022);*
  9. *inoltre, la Società ha riferito che “vista l’improvvisa avaria alla nave ed il numero dei passeggeri coinvolti, gli ufficiali dell’Autorità Marittima hanno assistito il Comandante ed il personale della nostra società e della compagnia portuale nell’informare a voce tutti i passeggeri presenti nel piazzale di imbarco nel Porto ad Olbia anche tramite il sistema annunci a mezzo interfono della Stazione Marittima di Olbia e quello dell’Autorità Portuale” (cfr. prot. ART n. 19565/2022);*
  10. *a supporto, Moby allega, altresì, la dichiarazione resa dall’Unione Servizi Portuali S.r.l., società indipendente da Moby, in cui si dichiara che “[i]n seguito alla comunicazione del Caposcalo della dichiarazione dell’annullamento partenza della m/t Nuraghes [...], resa verbalmente in prossimità della rampa*

*circa 30 minuti prima della schedula, abbiamo ricevuto indicazioni per diffondere l'informazione tra i passeggeri in attesa sui piazzali d'imbarco" e "[o]ltre alla comunicazione di mancata partenza, abbiamo informato della possibilità di annullamento e rimborso completo e invitato i passeggeri a verificare disponibilità per modifiche su partenze alternative presso la biglietteria Moby-Tirrenia in stazione marittima" (cfr. prot. ART n. 19565/2022);*

11. solo a partire dalle ore 11:10 è stato inviato un primo sms a tutti i passeggeri, in cui era riportato che “[l]a partenza OL 27/08 h 11:00 causa problema tecnico subirà ritardo imprecisato. Seguiranno aggiornamenti” (cfr. prot. ART n. 2973/2022);
12. a partire dalle ore 12:10, poi, è stato inviato un secondo sms, secondo cui “[c]ausa forza maggiore la partenza OLB-LIV 27-08 h.11,00 è stata annullata. Per rinuncia rimborso totale. Alternativa partenza notturna OLB-LIV o OLB-GEN o OLB-CIV senza cabina e previa disponibilità. Info e modifica prenotazione tel. 0276028132” (cfr. prot. ART n. 2973/2022);
13. la Società, al riguardo, osserva che *“gli annunci forniti direttamente dal personale al piazzale di imbarco e nelle biglietterie e/o a mezzo interfono nella stazione marittima, benchè “meno tecnologici” dell’invio multiplo automatico degli sms si sono rivelati comunque più idonei ed efficaci nell’informare i passeggeri che la nave Nuraghes non sarebbe potuta partire”,* anche in considerazione del fatto che l’effettiva ricezione del messaggio automatico da parte dei passeggeri *“non sempre è contestuale all’orario di invio automatico, sia per ragioni tecniche/tecnologiche [...] o per fattori che, più semplicemente, talvolta non dipendono nemmeno dal sistema di messaggistica ma dal passeggero stesso (ad es. cellulare spento, cellulare in modalità silenzioso, etc.) che spesso lascia il recapito della agenzia presso cui ha prenotato/acquistato il biglietto”* e che, nel caso di specie, alla luce dell’alto numero di passeggeri, *“dalle 9.30 (orario di inizio comunicazione nel piazzale di imbarco) alle 11.00 a.m. (orario partenza programmata) gli sms informativi non avrebbero potuto raggiungere tutti i passeggeri più velocemente della comunicazione a voce ricevuta nel piazzale d’imbarco anche perché il Comandante poteva solo riferire che la nave non sarebbe potuta partire”* (cfr. prot. ART n. 19565/2022);
14. il Regolamento (UE) n. 1177/2010, nel prevedere l’obbligo, in capo al vettore, di informare i passeggeri, in caso di perturbazioni del servizio, non detta regole in ordine alla modalità con cui tali informazioni debbono essere rese, se non nel limite che l’obbligato deve assicurarsi che, ai sensi dell’articolo 16, paragrafo 3, *“le persone con disabilità o le persone a mobilità ridotta ricevano le informazioni necessarie di cui ai paragrafi 1 e 2 in formati accessibili”;*
15. la norma in parola, pertanto, deve essere intesa nel senso che il vettore deve fornire le informazioni *de quibus* in una maniera che sia idonea e adeguata a raggiungere la platea dei viaggiatori nella sua totalità, ivi inclusi i passeggeri disabili, così da ottenere lo scopo, perseguito dal legislatore comunitario, che *“[i] passeggeri [siano] 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” (cfr. considerando n. 12 del Regolamento (UE) n. 1177/2010);*

16. nel caso di specie, le modalità adottate – informazioni orali da parte del comandante, da parte del personale dell’Unione Servizi Portuali S.r.l. e mediante interfono e, successivamente, l’invio di un sms a tutti i passeggeri – paiono adeguate e idonee a raggiungere i passeggeri, come confermato dalla circostanza che gli stessi reclamanti hanno dichiarato, in sede di reclamo, di essere stati informati;
17. conseguentemente, non risulta la violazione dell’articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
18. l’articolo 17, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 stabilisce che *“[i]n caso di cancellazione o ritardo alla partenza che renda necessario un soggiorno di una o più notti o un soggiorno supplementare rispetto a quello previsto dal passeggero, ove e allorché sia fisicamente possibile, il vettore offre gratuitamente ai passeggeri in partenza dai terminali portuali una sistemazione adeguata, a bordo o a terra, e il trasporto tra il terminale portuale e il luogo di sistemazione, oltre agli spuntini, ai pasti o alle bevande di cui al paragrafo 1. Per ciascun passeggero, il vettore può limitare il costo complessivo della sistemazione a terra, escluso il trasporto tra il terminale portuale e il luogo di sistemazione, a 80 EUR a notte, per un massimo di tre notti”;*
19. la corrispondente norma sanzionatoria, contenuta nell’articolo 14 del decreto legislativo n. 129/2015, prevede che *“[i]l vettore che viola gli obblighi di assistenza previsti dall’articolo 17 del regolamento, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 100 a euro 600 per ciascun passeggero”;*
20. dalla documentazione agli atti e sulla base delle difese svolte dalla Società, risulta la violazione della norma *de qua*, in quanto è incontestato che tale scelta non sia stata offerta ai passeggeri;
21. al riguardo, infatti, Moby ritiene che *“tale assistenza deve essere offerta solo dietro richiesta, poiché solo il passeggero è in grado di conoscere e rappresentare al vettore l’eventuale necessità di ottenerla”* (cfr. prot. ART n. 17403/2022);
22. tale interpretazione non è, tuttavia, condivisibile;
23. infatti, l’obbligo, in capo al vettore marittimo, di offrire gratuitamente ai passeggeri una sistemazione adeguata non richiede, in alcun modo, che l’utente si attivi in maniera indipendente;
24. in altri termini, la disposizione prevede esclusivamente che, al verificarsi delle condizioni indicate nella norma e ove ciò sia *“fisicamente possibile”*, il vettore marittimo si attivi con celerità, informando l’utente del proprio diritto ad avere una sistemazione adeguata e gratuita, permettendogli di scegliere se avvalersi di tale facoltà;
25. solo così, del resto, è possibile sia valorizzare appieno il dato letterale della norma, che impone al vettore di offrire ai passeggeri tale sistemazione, sia

- rispettare lo spirito della normativa e raggiungere pienamente l'effetto utile perseguito dal legislatore eurounitario, ossia ridurre gli inconvenienti e 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, come risulta anche dal considerando n. 13 del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
26. l'articolo 18, paragrafi 1 e 3, 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. [...] Il rimborso di cui al paragrafo 1, lettera b) [...] del costo completo del biglietto al prezzo a cui era stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate, e per la parte o le parti già effettuate se il viaggio non serve più allo scopo originario del passeggero è effettuato entro sette giorni, in contanti, mediante bonifico bancario elettronico, versamento o assegno bancario. Con il consenso del passeggero, il rimborso integrale del biglietto può avvenire sotto forma di buono e/o altri servizi per un importo equivalente alla tariffa di acquisto, purché le condizioni siano flessibili, segnatamente per quanto riguarda il periodo di validità e la destinazione”*;
  27. 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”*;
  28. dalla documentazione agli atti, risulta che, a seguito della cancellazione del viaggio con partenza programmata da Olbia alle ore 11:00 del 27 agosto 2021 e arrivo programmato a Livorno alle ore 19:00 del medesimo giorno, Moby ha inviato un sms ai passeggeri, in cui li si informava che *“[p]er rinuncia rimborso totale. Alternativa partenza notturna OLB-LIV o OLB-GEN o OLB-CIV senza cabina e previa disponibilità. Info e prenotazione tel. 0276028132”*;
  29. al riguardo, la Società richiama la giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea (v. CGUE, sez. IV, sentenza 2 settembre 2019, C-570, *Irish Ferries v. National Transport Authority*) ed osserva che *“il fatto che alcune tratte alternative offerte avessero una diversa destinazione finale è irrilevante secondo la Corte di Giustizia”*, poiché *“il vettore è tenuto a proporre al passeggero un trasporto alternativo non a condizioni identiche, bensì a condizioni simili e soddisfacenti”* (cfr. prot. ART n. 15662/2022), precisando che l'itinerario seguito e la modalità di trasporto possono differire da quanto inizialmente previsto nel contratto di trasporto;
  30. Moby puntualizza, inoltre, di aver riprotetto *“oltre 1140 passeggeri nello*

- stesso giorno con trasporti alternativi” e che “i passeggeri hanno prestato il consenso alle soluzioni alternative proposte, la nostra società non ha chiesto alcun supplemento per le soluzioni alternative proposte, rimborsando i passeggeri delle spese sostenute e della differenza di tariffa/trattamento eventualmente loro dovuta laddove la soluzione alternativa abbia comportato servizi deteriori rispetto a quelli originariamente prenotati (ad es. poltrona in luogo di cabina)” (cfr. prot. ART n. 15662/2022, enfasi in originale)”;*
31. nondimeno, le argomentazioni della Società non appaiono persuasive;
  32. infatti, ai sensi del considerando n. 13 del Regolamento (UE) n. 1177/2010: *“[s]i dovrebbero ridurre gli inconvenienti subiti dai passeggeri a causa della cancellazione del viaggio o di lunghi ritardi”;*
  33. e la stessa Corte di Giustizia ha chiarito, nella richiamata sentenza, che, in caso di riprotezione, le condizioni offerte, per quanto non identiche, debbono comunque essere *“simili e soddisfacenti”;*
  34. nel caso di specie, da un’analisi di tutte le caratteristiche del trasporto alternativo offerto, non è possibile affermare che la riprotezione offerta abbia rispettato tale criterio;
  35. infatti, da un lato Moby ha offerto a taluni passeggeri partenze notturne verso Genova e Civitavecchia, invece che una partenza diurna verso Livorno, e ciò ha comportato la necessità, per i viaggiatori, di dover percorrere, rispettivamente, distanze di oltre 190 km e di oltre 260 km nel caso di Civitavecchia, così esponendoli a un considerevole disagio e a spese aggiuntive;
  36. inoltre, con riferimento a tutti i passeggeri, anche quelli riprotetti con partenza verso Livorno, agli stessi non è stata offerta la possibilità di usufruire delle cabine eventualmente prenotate, così esponendoli ad un disagio ulteriore, anche in considerazione della natura notturna del trasporto;
  37. con specifico riferimento ai reclamanti, il quarto reclamante ha dichiarato di essere stato riprotetto su un viaggio in partenza, il giorno successivo, con destinazione Genova (cfr. prot. ART 18208/2021), il quinto reclamante ha dichiarato di essere stato riprotetto su un viaggio in partenza, il giorno successivo, con destinazione Piombino (cfr. prot. ART 19594/2021), il settimo reclamante ha dichiarato di essere stata riprotetto sul viaggio con destinazione Genova, *“tratta notturna senza cabina e senza poltrona”* (cfr. prot. ART 465/2022);
  38. al riguardo, rilevano anche i costi aggiuntivi sostenuti dai passeggeri per raggiungere la destinazione finale prevista nel contratto di trasporto, poiché, sulla base del tenore letterale della norma, il trasporto alternativo offerto dovrebbe essere *“senza alcun supplemento”* – elemento che la Corte di Giustizia ha interpretato nel senso che il vettore *“è tenuto a farsi carico di eventuali costi aggiuntivi sostenuti dal passeggero nell’ambito di tale trasporto alternativo verso la destinazione finale”* (cfr. CGUE, sez. IV, sentenza 2 settembre 2019, C-570, *Irish Ferries v. National Transport Authority*) –, mentre, nel caso di specie, i summenzionati reclamanti hanno sopportato delle spese

- supplementari il cui rimborso è stato riconosciuto solo a seguito di presentazione di reclami a Moby (cfr. prott. ART n. 525/2022, con riferimento al quarto reclamante, n. 2973/2022, con riferimento al settimo reclamante, e n. 11905/2022, con riferimento al quinto reclamante);
39. alla luce di quanto precede, risulta la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, in quanto il trasporto alternativo offerto ai passeggeri, a seguito della cancellazione, non è stato effettuato né a condizioni simili e soddisfacenti né senza costi aggiuntivi per i passeggeri;
  40. sussiste, altresì, la violazione dell'articolo 18, paragrafo 3, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, in quanto, nei confronti dei reclamanti che hanno rinunciato al viaggio, il relativo rimborso è stato erogato oltre il termine di sette giorni, fatto non contestato da Moby, che, nella memoria difensiva, si limita a chiedere *“la riduzione al minimo edittale previsto dalla normativa [...] in considerazione dell’elevato numero di richieste che durante la stagione estiva perviene a qualunque compagnia di trasporti marittimi e che rende oggettivamente molto difficile rimborsare i passeggeri entro sette giorni”*;
  41. l'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 statuisce che *“[e]ntro un mese dal ricevimento del reclamo il vettore o l'operatore del terminale notifica al passeggero che il reclamo è stato accolto, respinto o è ancora in esame. Il tempo necessario per rispondere definitivamente non supera i due mesi dal ricevimento di un reclamo”*;
  42. la corrispondente norma sanzionatoria, contenuta nell'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo n. 129/2015, prevede che *“[i]l vettore e l'operatore del terminale che non notificano al passeggero che il reclamo è accolto, respinto o ancora in esame, ovvero che non forniscono una risposta definitiva, ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 2, del regolamento, sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 300 a euro 1.500”*;
  43. dalla documentazione agli atti risulta che Moby ha fornito riscontro al primo reclamo, del 30 agosto 2021, solo il 18 novembre 2021;
  44. al secondo reclamo, del 27 agosto 2021, Moby ha fornito riscontro solo il 3 gennaio 2022;
  45. al quarto reclamo, del 31 agosto 2021, ricevuto da Moby il 3 settembre, la Società ha fornito riscontro solo il 10 novembre 2021;
  46. al quinto reclamo, del 29 agosto 2021, Moby ha fornito riscontro solo il 26 aprile 2022;
  47. al settimo reclamo, del 31 agosto 2021, Moby, dopo una risposta interlocutoria, ha fornito riscontro definitivo solo il 13 gennaio 2022;
  48. all'ottavo reclamo, del 31 agosto 2021, Moby ha fornito riscontro solo in data 30 novembre 2021;
  49. al nono reclamo, del 1° settembre 2021, dopo una risposta interlocutoria in data 1° ottobre 2021, Moby ha fornito riscontro definitivo solo il 25 novembre 2021;
  50. conseguentemente, Moby, con riferimento ai suddetti reclami, risulta aver violato l'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, in

quanto non ha fornito il riscontro definitivo entro i termini ivi previsti;

- RITENUTO** pertanto, di accertare, nei confronti di Moby S.p.A., la violazione degli articoli 17, paragrafo 2, 18, paragrafi 1 e 3, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 e di procedere all'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste, rispettivamente, dagli articoli 13, 14, 12 e 16, comma 2, del decreto legislativo n. 129/2015;
- RITENUTO** altresì, di archiviare la contestazione relativa alla violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
- TENUTO CONTO** che, ai sensi dell'articolo 8-bis della legge n. 689/1981, si ha reiterazione anche nel caso in cui siano accertate con un unico provvedimento più violazioni della stessa indole commesse nel quinquennio;
- 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 17, paragrafo 2, 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. 13 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, è compito del vettore attivarsi per *“ridurre gli inconvenienti subiti dai passeggeri a causa della cancellazione del viaggio o di lunghi ritardi”*, rileva inoltre che, nel caso di specie, la Società non si sia in alcun modo attivata, né abbia quantomeno offerto la possibilità di pernottare a bordo della nave, pur essendo possibile;
  3. quanto al numero dei passeggeri coinvolti dalla violazione, sulla base delle informazioni acquisite nel corso dell'istruttoria, risulta che solo 106 passeggeri, sui 1.475 totali, siano stati riprotetti nei giorni successivi (cfr. prot. ART n. 15662/2022); solo con riferimento a costoro si è consumata la violazione;
  4. non sussiste la reiterazione;
  5. quanto alle azioni poste in essere per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, rileva la circostanza che la Società abbia offerto il rimborso delle spese di pernottamento a 21 passeggeri (cfr. prot. ART n. 15662/2022);
  6. in relazione alle condizioni economiche della Società, si rileva che, dai dati della visura camerale storica (estratta in data 13 luglio 2022), in data 1° luglio 2020

- è stata presentata domanda per l'ammissione al concordato preventivo ai sensi dell'articolo 161, comma 6 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267; in data 5 luglio 2021, sono stati nominati i commissari giudiziali e, in data 15 giugno 2022, l'assemblea degli obbligazionisti ha approvato la proposta di concordato preventivo in continuità aziendale;
7. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida, risulta congruo:  
(i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 300,00 (trecento/00) per ciascun passeggero coinvolto dalla violazione (106); (ii) non applicare, sul predetto importo base, alcuna maggiorazione; (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 50,00 (cinquanta/00) per ciascun passeggero in considerazione delle condotte successive alla violazione e una ulteriore riduzione pari a euro 50,00 (cinquanta/00) per ciascun passeggero in considerazione delle condizioni economiche; (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 200,00 (duecento/00) per ciascun passeggero coinvolto dalla violazione (106), per un totale pari a euro 21.200,00 (ventunomiladuecento/00);
  8. con riferimento alla violazione dell'articolo 18, paragrafi 1 e 3, 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 degli effetti pregiudizievoli della violazione nei confronti dei passeggeri, poiché, conformemente a quanto indicato nel considerando n. 13 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, in caso di perturbazioni del servizio, il vettore dovrebbe attivarsi per ridurre gli inconvenienti subiti dai passeggeri, anche offrendo loro la possibilità di scegliere a loro esclusiva discrezione fra la rinuncia al viaggio dietro rimborso del biglietto e il trasporto alternativo a condizioni simili e soddisfacenti e senza costi aggiuntivi, mentre, nel caso concreto, la riprotezione non ha rispettato tali criteri, per le ragioni *supra* riportate; con specifico riferimento alla tardività del rimborso offerto ai passeggeri che abbiano rinunciato al viaggio, rileva, altresì, il significativo ritardo nella sua corresponsione;
  9. sussiste la reiterazione, in presenza della violazione della stessa indole di cui alla delibera n. 64/2022, del 21 aprile 2022;
  10. con riferimento alle azioni poste in essere per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, rileva la circostanza che la Società abbia rimborsato le spese ai reclamanti che sono sbarcati presso porti diversi da quello previsto nel contratto di trasporto;
  11. in relazione alle condizioni economiche della Società, si rileva che, dai dati della visura camerale storica (estratta in data 13 luglio 2022), in data 1° luglio 2020 è stata presentata domanda per l'ammissione al concordato preventivo ai sensi dell'articolo 161, comma 6 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267; in data 5 luglio 2021, sono stati nominati i commissari giudiziali e, in data 15 giugno 2022, l'assemblea degli obbligazionisti ha approvato la proposta di concordato preventivo in continuità aziendale;
  12. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida, risulta congruo:

- (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 10.000,00 (diecimila/00); (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 1.000,00 (mille/00) per la reiterazione della violazione; (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 500,00 (cinquecento/00) in considerazione delle condotte successive alla violazione nonché una ulteriore riduzione pari a euro 1.660,00 (milleseicentossessanta/00) in considerazione delle condizioni economiche; (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 8.840,00 (ottomilaottocentoquaranta/00);
13. con riferimento alle violazioni dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, relative al tardivo riscontro al primo, secondo, quarto, quinto, settimo, ottavo e nono reclamo, al fine di determinare l'importo base della sanzione, rileva l'entità del ritardo;
14. sussiste la reiterazione, in presenza di plurime violazioni della stessa indole, di cui alle delibere n. 74/2022, dell'11 maggio 2022, n. 134/2022, del 4 agosto 2022, nonché le ulteriori violazioni sopra accertate;
15. non risultano azioni poste in essere per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione;
16. in relazione alle condizioni economiche della Società, si rileva che, dai dati della visura camerale storica (estratta in data 13 luglio 2022), in data 1° luglio 2020 è stata presentata domanda per l'ammissione al concordato preventivo ai sensi dell'articolo 161, comma 6 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267; in data 5 luglio 2021, sono stati nominati i commissari giudiziali e, in data 15 giugno 2022, l'assemblea degli obbligazionisti ha approvato la proposta di concordato preventivo in continuità aziendale;
17. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida, risulta congruo: (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 700,00 (settecento/00) per ciascun reclamo, per un ammontare complessivo pari a euro 4.900,00 (quattromilanovecento/00); (ii) per le reiterazioni della violazione, applicare, sul predetto importo base, le seguenti maggiorazioni: di euro 200,00 (duecento/00) per la mancata risposta al primo reclamo; di euro 220,00 (duecentoventi/00), per la mancata risposta al secondo reclamo; di euro 240,00 (duecentoquaranta/00), per la mancata risposta al quarto reclamo; di euro 260,00 (duecentossessanta/00), per la mancata risposta al quinto reclamo; di euro 280,00 (duecentottanta/00), per la mancata risposta al settimo reclamo; di euro 300,00 (trecento/00), per la mancata risposta all'ottavo reclamo; di euro 320,00 (trecentoventi/00), per la mancata risposta al nono reclamo, per un ammontare complessivo pari a euro 1.820,00 (milleottocentoventi/00); (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 115,00 (centoquindici/00) per ciascun reclamo in considerazione delle condizioni economiche, per un ammontare complessivo pari a euro 805,00 (ottocentocinque/00); (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura complessiva di euro 5.915,00 (cinquemilanovecentoquindici/00);

**RITENUTO**

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

1. euro 21.200,00 (ventunomiladuecento/00), ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per la violazione dell'articolo 17, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
2. euro 8.840,00 (ottomilaottocentoquaranta/00), ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per la violazione dell'articolo 18, paragrafi 1 e 3, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
3. euro 5.915,00 (cinquemilanovecentoquindici/00), ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per le 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 Moby S.p.A., con riferimento al viaggio con partenza programmata da Olbia alle ore 11:00 del 27 agosto 2021 e arrivo programmato a Livorno alle ore 19:00 del medesimo giorno:
  - i. dell'articolo 17, paragrafo 2, 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, paragrafi 1 e 3, 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;
  - iii. dell'articolo 24, paragrafo 2, 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, relativamente a sette reclami;
2. per le violazioni di cui al punto 1, sono irrogate, rispettivamente, nei confronti di Moby S.p.A., le sanzioni pecuniarie:
  - i. di euro 21.200,00 (ventunomiladuecento/00), ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129;
  - ii. di euro 8.840,00 (ottomilaottocentoquaranta/00), ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129;
  - iii. di complessivi euro 5.915,00 (cinquemilanovecentoquindici/00), ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129;
3. le sanzioni di cui al punto 2 devono essere pagate entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di notifica del presente provvedimento, tramite versamento da effettuarsi 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. 217/2022";
4. decorso il termine di cui al punto 3, per il periodo di ritardo inferiore ad un semestre, devono



essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale; in caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge 24 novembre 1981, n. 689, la somma dovuta per le sanzioni irrogate è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo;

5. con riferimento alla violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, il procedimento sanzionatorio avviato con delibera 95/2022, del 31 maggio 2022, è archiviato per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate.
6. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Moby 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, 17 novembre 2022

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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