

Delibera n. 30/2023

Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 168/2022 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, 18, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

L'Autorità, nella sua riunione del 23 febbraio 2023

- 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 (di seguito: Regolamento sanzionatorio), adottato con delibera dell'Autorità n. 86/2015, del 15 ottobre 2015, e successive modificazioni;
- 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. 168/2022, del 23 settembre 2022, notificata con prot. ART n. 20045/2022, del 26 settembre 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 nel reclamo acquisito agli atti con prot. ART n. 19045/2021, del 29 novembre 2021, con

riferimento al viaggio da Civitavecchia a Olbia, con partenza programmata alle ore 08:30 del 18 agosto 2021 e arrivo previsto alle 14:00 del medesimo giorno;

PRESO ATTO

che, nel corso dell'istruttoria, conseguente alla suddetta delibera, la Società non ha esercitato i propri diritti di partecipazione, contraddittorio e difesa, non trasmettendo memorie difensive, né chiedendo di essere audita innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

VISTE

le risultanze istruttorie relative al presente procedimento comunicate in data 22 dicembre 2022 alla Società, previa autorizzazione del Consiglio in pari data, ai sensi dell'articolo 9, comma 1, del Regolamento sanzionatorio, con nota prot. ART n. 26869/2022;

VISTA

la memoria di replica della Società, acquisita agli atti con prot. ART n. 989/2023, del 20 gennaio 2023, con cui la stessa si è difesa nel merito, in particolare affermando che:

- le risultanze istruttorie trasmesse, *“trascura[no] immotivatamente la dichiarazione della stessa (unica) passeggera segnalante riferita durante la fase preistruttoria, pur richiamata dalle stesse CRI, secondo cui “dopo una prima comunicazione in cui veniva annunciata la partenza ritardata di un’ora non sono seguite altre comunicazioni riguardo la tempistica” (cfr. prot. ART n. 19045/2021) [enfasi in originale]”;*
- *“[t]ale dichiarazione non è stata adeguatamente valorizzata dalle risultanze istruttorie (cfr. § 6 CRI) ma, debitamente contestualizzata con le altre risultanze, essa dimostra che i passeggeri hanno ricevuto tempestivamente l’informazione relativa al ritardo della partenza della nave in relazione alla quale la nostra società ha specificato essere stata data sia in Porto che a bordo. Le CRI errano nel valorizzare che “secondo quanto riportato nella dichiarazione dell’Assistente commissario, soltanto durante le operazioni di imbarco, iniziate alle ore 10:00, ha provveduto a fornire informazioni esclusivamente “sul ritardo della partenza nave”, mentre per quanto riguarda i passeggeri in attesa dell’imbarco la Compagnia non ha fornito alcuna evidenza degli annunci asseritamente diramati presso le biglietterie e i piazzali di imbarco” perché non si avvedono che l’Assistente Commissario può riferire solo di quanto è stato fatto a bordo nave ma non in Porto dal personale di terra [enfasi in originale]”;*
- *“[s]ostenere che la compagnia non ha dato “alcuna evidenza degli annunci asseritamente diramati presso le biglietterie e i piazzali di imbarco” è in palese contrasto con quanto dichiarato dalla passeggera che ha riferito di una prima¹ comunicazione in cui veniva annunciata la partenza ritardata di un’ora. È stato accertato che: a) “[a]lle ore 10.00 la Sanità Marittima dà il consenso ad imbarcare” i passeggeri (cfr. prot. ART n. 15280/2022)” (cfr. § 7 delle CRI); b) l’orario della partenza programmata della nave era alle ore 8.30 a.m. (cfr. § 5 delle CRI) [enfasi in originale]”;*

- *“orbene, se la partenza programmata era alle ore 8.30 a.m e la Sanità Marittima ha acconsentito ad imbarcare i passeggeri solo alle ore 10.00 a.m., è di logica evidenza che la passeggera segnalante abbia potuto apprendere del (previsto) ritardo di un’ora (della partenza programmata) solo dagli gli annunci eseguiti in Porto dal nostro personale ossia quando la stessa sig.ra Piangerelli, assieme agli altri passeggeri, si trovava sul piazzale di imbarco in attesa di imbarcarsi sulla m/n Bithia perché alle ore 8.30 alla non era ancora salita a bordo! L’osservazione logica che precede conferma ulteriormente la attendibilità/credibilità della dichiarazione della nostra responsabile delle biglietterie prodotta nella fase preistruttoria (cfr. **All. 3 ns. risposta del 27.06.2022**) il cui contenuto peraltro non risulta smentito da nessuna delle risultanze istruttorie comunicateci in data 23.12.2022 [enfasi in originale]”;*
- *“[n]e consegue che, in conformità del dettato dell’art. 16, la nostra società ha informato del ritardo “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 era disponibile [enfasi in originale]”;*
- *“[r]icordato che sull’Autorità grava l’obbligo di fornire una prova **adeguata** della fondatezza dei fatti illeciti posti alla base della propria pretesa sanzionatoria (cfr. ex multis, **Cass. n. 1921/2019**), deve adesso osservarsi che oltre che ad essere stati informati del ritardo della partenza delle 8.30 in Porto, come dichiarato dall’Assistente Commissario i passeggeri sono stati informati del ritardato orario di partenza anche durante le operazioni di imbarco ed in proposito appare pertinente osservare che il Consiglio di Stato ha evidenziato **“come sia dubbia la possibilità di riconoscere l’assistenza di cui agli artt. 16, 17 e 18 cit. in favore di chi sia già in condizione di usufruire dei servizi di bordo”** in quanto il passeggero già imbarcato, seppure a nave ferma, si trova in un luogo perfettamente idoneo ad ospitarlo che gli garantisce la possibilità di muoversi, usare servizi ed essere costantemente informato dal personale di bordo o trovare la pronta e necessaria assistenza [enfasi in originale]”;*
- *“[l]e CRI trascurano irragionevolmente che la nostra società si è trovata in presenza di una delle circostanze eccezionali quale deve ritenersi l’ispezione/visita a bordo della Sanita Marittima (cfr. Considerando 17 Regolamento) in ragione della quale non era possibile per il nostro personale prevedere con accuratezza l’entità ritardo della partenza programmata della nave da Civitavecchia”;*
- *“[c]ome già riferito in altre occasioni e come si specificherà ulteriormente anche nel § seguente, l’ispezione di una autorità a bordo termina quando i loro ufficiali decidono di farla terminare e le tempistiche della stessa non vengono comunicate al personale del vettore se non ad operazioni terminate. Si chiede quindi che la contestazione venga archiviata”;*
- *“[i]n occasione delle informazioni ulteriormente richieste da codesta Autorità*

avevamo infatti riferito che “non ci è chiaro il § 3 della Vs. lettera con cui chiedete quando è stata comunicata dalla Sanità marittima **“la tempistica di inizio dei controlli”**. In precedenza, si è comunicato che la Sanità Marittima è salita a bordo alle ore 6.45 a.m. ed i controlli e le relative procedure sono iniziati da allora”. **La predetta Autorità non ha mai comunicato la tempistica per terminare le proprie operazioni, informazione conosciuta quando i suoi ufficiali sono sbarcati dalla nave”** (cfr. § 4 ns. **Risposta del 27.06.2022**) [enfasi in originale]”;

- “[i]l dato non è stato oggetto di contestazione nelle CRI ma avrebbe potuto comunque essere riscontrato con gli ufficiali dalla Sanità Marittima di Civitavecchia che hanno eseguito l’ispezione”;
- “[t]uttavia, dall’esame delle CRI pare che nessun approfondimento istruttorio è stato eseguito da parte dell’Autorità sul punto”;
- “[c]he un simile ritardo fosse “prevedibile” stante l’orario di inizio dell’imbarco e il numero dei passeggeri da imbarcare come ritenuto dalle CRI, si rivela quindi un assunto infondato e non aderente al contenuto di quanto documentato e riferito nella fase preistruttoria dalla nostra società”;
- “[i]n primo luogo, si era dimostrato che in Porto il nostro personale era stato istruito a comunicare un ritardo di un’ora ai passeggeri tanto che, come dimostrato in precedenza, **è stata la stessa passeggera segnalante a confermare di aver ricevuto tali annunci** che la passeggera non sembra aver compreso nella loro interezza [enfasi in originale]”;
- “[u]nitamente al ritardo è stata comunicata anche l’alternativa di cui all’art. 18 par. 1 del Regolamento ma probabilmente tale opzione non è stata colta dai passeggeri perché evidentemente non ritenuta soddisfacente (cfr. Considerando 13 Regolamento UE)”;
- “[i]nfatti, l’alternativa per raggiungere Olbia **“non appena possibile”** era quella di partire, previa verifica della disponibilità a bordo, era la corsa programmata alle ore 23.00 p.m. dello stesso giorno con arrivo il giorno successivo (cfr. **All. 1** alla ns. **Risposta del 07.03.2022**) [enfasi in originale]”;
- “[i]n uno scenario controfattuale, il ritardato arrivo ad Olbia alle ore 17.45 p.m. risulta essere di gran lunga più soddisfacente dell’alternativa disponibile rivelandosi quella che ha consentito a tutti i passeggeri di raggiungere la destinazione finale il prima possibile, soprattutto se si considera la situazione eccezionale che si era venuta a creare”;
- [i]l ritardo superiore ai 90 minuti è maturato durante le operazioni di imbarco ed in proposito è opportuno ricordare che, pur prospettando in qualche misura la necessità di un’interpretazione della Corte di Giustizia, il Consiglio di Stato ha recentemente sottolineato che in queste situazioni la possibilità di scelta tra trasporto alternativo e rimborso del biglietto implicherebbe “una generalizzata possibilità di sbarcare dalla nave; il che potrebbe generare gravi conseguenze aggravando pure la posizione degli altri passeggeri imbarcati che intendano usufruire del trasporto marittimo

*(si pensi al passeggero che abbia imbarcato l'automobile e intenda sbarcare per ottenere il rimborso del biglietto – in tali ipotesi lo sbarco del passeggero richiederebbe anche lo sbarco del veicolo, a sua volta foriero di complesse operazioni di riposizionamento di tutto il parco macchine, suscettibile di determinare ulteriori e gravi ritardi per la partenza della nave); - il passeggero a bordo ha comunque la possibilità di usufruire dei servizi di bordo (informativi e assistenziali), essendo in una posizione non del tutto assimilabile a quella del passeggero in attesa per l'imbarco; - in caso di ritardo all'arrivo, anche di varie ore, ai passeggeri, ai sensi dell'art. 19 dello stesso reg. UE, non è garantita neppure l'assistenza primaria (spuntino e bibita), ma solo una compensazione economica in ragione del ritardo maturato e della durata della tratta; **ad ulteriore dimostrazione di come sia dubbia la possibilità di riconoscere l'assistenza di cui agli artt. 16, 17 e 18 cit. in favore di chi sia già in condizione di usufruire dei servizi di bordo (Cfr. Consiglio di Stato Sentenza n. 10359/2022)** [enfasi in originale];*

- *“[n]on 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 (trasporto alternativo/rinuncia rimborso) avrebbe necessariamente comportato l'inizio di nuove operazioni di sbarco di quelle vetture che avessero scelto una delle due opzioni offerte 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”;*
- *“[c]iò avrebbe ritardato ulteriormente ed irragionevolmente la partenza della nave accrescendo il disagio dei passeggeri a bordo i quali oltre ad essere stati informati del ritardo all'arrivo hanno anche ricevuto l'assistenza di cui all'art. 17 del Regolamento, come confermato dalla stessa passeggera”;*
- *“[s]i chiede quindi che, conformemente a quanto osservato dal Consiglio di Stato, questa irragionevole ed inopportuna contestazione venga definitivamente archiviata dall'Autorità [enfasi in originale]”;*
- *“le CRI non valorizzano la circostanza che, nonostante si sia configurata una situazione eccezionale di cui al considerando 17 del Regolamento, alla passeggera reclamante è stato comunque corrisposto una compensazione economica di € 69.26, pari al 45% del prezzo del biglietto (di cui 25% per il ritardo in arrivo della nave e 20% a titolo di indennizzo automatico per la risposta tardiva al reclamo come previsto dalla Delibera 83/2019), circostanza compiutamente riferita e documentata in fase preistruttoria (cfr. **All.ti 3-4-5 alla ns. Risposta del 07.03.2022**) [neretto in originale]”;*
- *“[l]e ragioni della risposta tardiva al reclamo del passeggero sono le medesime delle risposte tardive alle richieste informazioni dell'Autorità compiutamente rappresentate e documentate a codesta Autorità **(i)** nell'istruttoria di cui al procedimento avviato con Delibera 12/2022 e*

concluso da quella 125/2022 **(ii)** nel ricorso al TAR Piemonte avverso la predetta Delibera sanzionatoria la cui efficacia esecutiva è stata provvisoriamente sospesa dai giudici amministrativi in accoglimento dell'istanza della scrivente (cfr. **All.2**) [neretto in originale]”;

- “[q]uelle ragioni sono tutte collegate alla impossibilità, tanto oggettiva quanto temporanea, dettata dalla assenza di personale qualificato nell'organico sociale a rispondere ai reclami ed alle richieste di informazioni della Autorità, imprevisto quanto eccezionale epilogo di una drastica riduzione del personale amministrativo della nostra azienda, incluso quello dell'ufficio legale, avviato nell'aprile del 2021 (cfr. **All.3**) [neretto in originale]”;
- “[q]uesta riduzione del personale è stata una conseguenza della procedura concorsuale (concordato preventivo) cui è tuttora sottoposta la nostra società essendovi stata ammessa in un periodo coevo alla pandemia da Covid-19, emergenza sanitaria che ha notoriamente inciso in maniera negativa sull'attività organizzativa di diversi settori industriali del nostro Paese, incluso quello dei trasporti marittimi”;
- “[p]er motivi legati a ragionevolezza e proporzionalità, si chiede quindi l'archiviazione di questa contestazione e/o quantomeno la riduzione al minimo edittale la sanzione eventualmente comminata, opzione che, per ragioni poco chiare, di fatto non è mai stata esercitata da codesta Autorità nelle altre delibere, anche a fronte di altrettante documentate circostanze eccezionali e di (altrettanti documentati) rimborsi/indennizzi sempre corrisposti ai passeggeri dalla nostra società”;

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. 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;

4. 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, 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, *"[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, e che i vettori dovrebbero assicurare, per tutta la durata del ritardo, che ai passeggeri siano fornite informazioni aggiornate e correnti, anche relative all'eventuale aumento del ritardo stesso;
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, per accertare che gli avvisi diramati abbiano assicurato il raggiungimento degli scopi perseguiti dal legislatore eurounitario, ossia assicurare che tutti passeggeri ricevano informazioni tempestive, complete ed aggiornate relativamente al disservizio che stanno subendo;
9. con riferimento al caso di specie, sulla base della documentazione in atti, risulta che gli orari programmati di partenza e arrivo del viaggio da Civitavecchia a Olbia del 18 agosto 2021 erano, rispettivamente, ore 08:30 ed ore 14:00 del medesimo giorno, mentre gli orari effettivi sono stati ore 11:30 ed ore 17:45;
10. secondo le informazioni rese dalla Compagnia nel corso della fase preistruttoria, il ritardo *"è stato causato dal prolungarsi dai controlli e dei tamponi eseguiti dalla Sanità Marittima di Civitavecchia in virtù*

dell'emergenza sanitaria da Covid-19 il cui termine non era ragionevolmente prevedibile" (cfr. prot. ART n. 4745/2022);

11. nello specifico, CIN ha riferito che *"la Sanità Marittima è salita a bordo alle ore 6.45 a.m. ed i controlli e le relative procedure sono iniziati da allora. La predetta Autorità non ha mai comunicato la tempistica per terminare le proprie operazioni, informazione conosciuta quando i suoi ufficiali sono sbarcati dalla nave"* (cfr. prot. ART n. 15280/2022). Nell'estratto del giornale nautico si legge, in proposito, che alle *"[a]lle ore 10.00 la Sanità Marittima dà il consenso ad imbarcare"* i passeggeri (cfr. prot. ART n. 15280/2022);
12. in merito alle informazioni rese ai passeggeri, il reclamante ha dichiarato che *"[d]opo una prima comunicazione in cui veniva annunciata la partenza ritardata di un'ora non sono seguite altre comunicazioni riguardo la tempistica"* (cfr. prot. ART n. 19045/2021);
13. al riguardo, CIN ha rappresentato inizialmente che *"[n]on sono stati inviati SMS in quanto i passeggeri erano a bordo quando sono stati eseguiti tali controlli ma essi sono stati avvisati della situazione e del ritardo mediante annunci a bordo"* (cfr. prot. ART n. 4745/2022) e precisato successivamente che *"i passeggeri sono stati regolarmente informati del ritardo alla partenza con annunci diramati anche in Porto, presso le biglietterie e nei piazzali e [...] anche durante le operazioni di imbarco, mediante annunci dagli altoparlanti e dal personale nei corner allestiti per la distribuzione gratuita d'acqua"*, evidenziando di aver ricevuto lamentele in proposito solo dal reclamante (cfr. prot. ART n. 15280/2022);
14. a dimostrazione di tali affermazioni, la Compagnia ha allegato:
 - copia dell'estratto del giornale nautico, nel quale si legge tuttavia esclusivamente che durante l'imbarco si diffondevano *"regolari annunci sulle norme previste per l'emergenza COVID 19 e sul servizio roaming disponibile a bordo"* (cfr. prot. ART n. 15280/2022); dal medesimo estratto, peraltro, risulta che l'imbarco ha avuto inizio solo alle ore 10:00;
 - la dichiarazione resa dall'Assistente Commissario, nella quale è riportato unicamente che *"durante le operazioni di imbarco [...] presso i corner"* sono stati *"regolarmente diffusi gli annunci sul ritardo della partenza"* (cfr. prot. ART n. 15280/2022);
 - la dichiarazione del *"responsabile biglietterie passeggeri"*, nella quale si legge che *"il personale della biglietteria di Civitavecchia ha ricevuto istruzioni affinché, dal momento dell'apertura ufficio e fino alla partenza effettiva della nave, venisse data pronta informazione [...] verbale della partenza ritardata"* (cfr. prot. ART n. 15280/2022) presso i banchi biglietteria, nonché presso i piazzali di imbarco. La Compagnia non ha tuttavia fornito alcuna evidenza sul fatto che, a fronte delle istruzioni impartite al personale, tali informazioni siano

state effettivamente rese;

15. conseguentemente, sulla base delle evidenze agli atti, CIN non risulta aver fornito ai passeggeri, nei termini stabiliti dal citato articolo 16, le prescritte informazioni sulla situazione, sull'orario di partenza e sull'orario di arrivo previsti, in quanto, secondo quanto riportato nella dichiarazione dell'Assistente commissario, che, peraltro, non trova conferma in quanto riportato nel giornale di bordo, a tutto voler concedere, la Società ha provveduto a fornire informazioni esclusivamente "sul ritardo della partenza nave" (cfr. prot. ART n. 15280/2022), soltanto durante le operazioni di imbarco, iniziate alle ore 10:00, mentre per quanto riguarda i passeggeri in attesa dell'imbarco la Compagnia non ha fornito alcuna evidenza in ordine al contenuto, alla tempistica e all'aggiornamento degli annunci asseritamente diramati presso le biglietterie e i piazzali di imbarco;
16. al riguardo, non persuadono le argomentazioni formulate dalla Società nella memoria di replica;
17. innanzitutto, CIN richiama le dichiarazioni della reclamante, ma lo fa in maniera parziale, valorizzando la parte in cui la stessa afferma di essere stata informata che la nave sarebbe partita con un ritardo di un'ora, ma trascura di valorizzare la restante parte della dichiarazione, ossia che "*non sono seguite altre comunicazioni riguardo la tempistica*" (cfr. prot. ART n. 19045/2021);
18. infatti, anche a ritenere che i passeggeri siano stati effettivamente informati in maniera completa della situazione e dell'orario previsto di partenza ed arrivo, l'informazione da questi ricevuta, sulla base delle dichiarazioni della reclamante, ha riguardato esclusivamente un ritardo alla partenza pari ad un'ora, mentre il ritardo alla partenza effettivo è stato ben maggiore, considerato che la nave è partita alle ore 11:30, a fronte di una partenza prevista alle ore 8:30;
19. con riferimento a tale ulteriore parte di ritardo, non vi sono evidenze che la Società abbia informato i passeggeri, né sulla base delle dichiarazioni della reclamante, che, anzi, lamenta proprio di non essere stata aggiornata, a misura che il ritardo alla partenza aumentava, né sulla base della dichiarazione del responsabile biglietterie passeggeri;
20. lo stesso imbarco è iniziato alle ore 10:00, ossia più di un'ora dopo l'orario di partenza previsto della nave e, anche a voler ritenere che i passeggeri siano stati informati in maniera completa e aggiornata in tale fase – per quanto il giornale di bordo sul tema taccia e l'Assistente commissario si limiti a riferire di aver "*regolarmente diffus[o] gli annunci sul ritardo partenza nave*" (cfr. prot. ART n. 15280/2022) –, ciò non vale a sanare la mancata informazione completa ed aggiornata ai passeggeri in attesa di imbarco;
21. nemmeno persuadono le ulteriori argomentazioni relative alla titolarità, in capo a chi sia già stato imbarcato, del diritto all'assistenza di cui agli articoli

- 16, 17 e 18 del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
22. infatti, anche se si ammettesse che i passeggeri durante l'imbarco siano stati informati, in ogni caso non risulta che lo siano stati anche i passeggeri in attesa di imbarco e, ad ogni buon conto, nel testo del Regolamento (UE) n. 1177/2010 non pare possibile ravvisare elementi a sostegno di una disparità fra i diritti di cui sono titolari i passeggeri in attesa di imbarco rispetto ai passeggeri già imbarcati;
 23. tale differenza di trattamento sarebbe ingiustificata, peraltro, alla luce dell'effetto utile perseguito dal legislatore europeo, come emerge dal considerando n. 12, ma anche dal tenore testuale della disposizione, che attribuisce il diritto all'informazione, ai sensi dell'articolo *de quo* ai "passeggeri in partenza dai terminali portuali" e, "se possibile, [ai] passeggeri in partenza dai porti", senza distinguere se gli stessi siano o meno già imbarcati;
 24. nemmeno rileva il richiamo al considerando n. 17 in tema di circostanze eccezionali;
 25. infatti, se anche si ritenesse che un'ispezione della Sanità Marittima costituisca una circostanza eccezionale, in ogni caso di per sé il considerando n. 17, pur potendo essere invocato per chiarire il contenuto delle norme regolamentari, non contiene enunciati di carattere normativo, e l'unica norma che detti eccezioni alle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010 è l'articolo 20, che, nel caso di specie, non trova applicazione, poiché, com'è noto, secondo gli ordinari canoni ermeneutici, come confermati dalla giurisprudenza della Corte di giustizia, le disposizioni del diritto dell'Unione Europea aventi carattere derogatorio, soprattutto ove limitino diritti riconosciuti a fini di protezione, non possono essere oggetto di un'interpretazione estensiva, finalizzata ad applicarla anche a fattispecie non espressamente previste;
 26. infine, neppure rileva la circostanza che "non era possibile per il nostro personale prevedere con accuratezza l'entità ritardo della partenza programmata della nave da Civitavecchia" (cfr. prot. ART n. 989/2023);
 27. infatti, l'articolo di cui si tratta richiede, esclusivamente, che il vettore informi i passeggeri della situazione, dell'orario previsto di partenza e di arrivo non appena tali informazioni sono disponibili, fornendo ai passeggeri informazioni tempestive, complete ed aggiornate; nel caso di specie, non risulta che CIN abbia ottemperato, perché non vi è evidenza che la Società abbia tenuto i passeggeri informati, comunicando le informazioni rilevanti a misura che queste diventavano disponibili, neppure dall'estratto del Giornale nautico prodotto, che, ai sensi dell'articolo 178 del Codice della navigazione costituisce prova;
 28. 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”;

29. 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”;
30. con riferimento al caso di specie, sulla base della documentazione in atti, risulta che il viaggio Civitavecchia-Olbia del 18 agosto 2021, che sarebbe dovuto partire alle ore 08:30, ha subito un ritardo, rispetto all’orario di partenza previsto nel contratto di trasporto, di complessivi centottanta minuti. Nello specifico, per quanto risulta dall’estratto del giornale nautico prodotto dalla Compagnia, le operazioni di imbarco, relative a 1167 passeggeri, sono iniziate alle ore 10:00, mentre il disormeggio è avvenuto alle ore 11:30;
31. il reclamante ha riferito che “né prima né dopo la partenza siamo stati informati circa la possibilità di presentare richiesta di rimborso” (cfr. prot. ART n. 19045/2021);
32. CIN, durante la fase preistruttoria, si è limitata ad affermare che “[n]on sono stati inviati sms in quanto i passeggeri erano a bordo [...] ma essi sono stati avvisati della situazione e del ritardo mediante annunci a bordo”, allegando una dichiarazione del “responsabile biglietterie passeggeri” nella quale si legge, tra l’altro, che “il personale della biglietteria di Civitavecchia ha ricevuto istruzioni affinché [...] venisse data pronta informazione [...] verbale [...] della possibilità di modifiche data/orario [...] di annullamento con rimborso integrale” (cfr. prot. ART n. 15280/2022). La Compagnia, tuttavia, non ha fornito evidenza che la scelta di cui all’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 sia stata effettivamente e proattivamente offerta ai passeggeri;
33. conseguentemente, sulla base delle evidenze agli atti, CIN, a fronte di un prevedibile – stante l’orario di inizio dell’imbarco e il numero dei passeggeri da imbarcare – ritardo alla partenza superiore a novanta minuti, comunque divenuto certo dopo le ore 10:00 e prolungatosi fino a raggiungere le tre ore, non risulta aver offerto ai passeggeri l’indicata scelta tra il trasporto alternativo e il rimborso del biglietto;
34. al riguardo, non persuadono le argomentazioni formulate dalla Società nella memoria di replica;
35. innanzitutto, non rileva la conoscibilità dell’orario di fine dell’ispezione della Sanità marittima, né tantomeno l’ora di effettivo sbarco dei suoi

ufficiali;

36. infatti, è, innanzitutto, 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 partenza superiore a novanta minuti;
37. nel caso di specie, la nave sarebbe dovuta partire alle ore 8:30 e l'imbarco non è cominciato che alle ore 10:00, ossia quando il ritardo di novanta minuti alla partenza era già maturato, con la conseguenza che l'argomentazione della Società circa l'impossibilità di offrire la scelta tra trasporto alternativo e rimborso del biglietto - in quanto essa avrebbe implicato la possibilità per i passeggeri già imbarcati di sbarcare, con gravi disagi e ulteriori ritardi, inerenti alla movimentazione di tutte le auto già imbarcate nel garage della nave - sia da ritenersi irrilevante posto che tale scelta deve essere fornita quando il ritardo superiore a tale soglia sia prevedibile e non invece solo quando sia effettivamente maturato, una diversa interpretazione sarebbe fuorviante oltre a condurre ad un indebolimento delle tutele offerte dalla norma;
38. infatti, è palese che fosse prevedibile che la nave sarebbe partita con un ritardo superiore a novanta minuti già prima della fine dell'ispezione e in maniera del tutto indipendente dalla durata della stessa e dall'ipotetica imprevedibilità dell'ora di conclusione;
39. d'altronde, costituisce comune esperienza che per completare le operazioni di imbarco sia necessario un tempo congruo, che dipende anche dal numero di passeggeri e dei relativi veicoli al seguito, informazioni disponibili alla Società, e in base alle quali è certamente possibile per CIN, alla luce della propria diligente perizia professionale, stimarne la durata;
40. nel caso di specie, l'imbarco dei 1167 passeggeri è iniziato alle ore 10:00 ed è terminato alle ore 11:25 (cfr. prot. ART n. 15280/2022);
41. è, pertanto, evidente che già ben prima delle 10:00 fosse ragionevolmente prevedibile che la nave sarebbe partita con un ritardo superiore ai novanta minuti e ciò a prescindere dalla durata dell'ispezione;
42. non sarebbe, pertanto, stato né utile né rilevante effettuare approfondimenti istruttori relativi alla tempistica dell'ispezione;
43. anche le affermazione della Società che *"si era dimostrato che in Porto il nostro personale era stato istruito a comunicare un ritardo di un'ora ai passeggeri tanto che, come dimostrato in precedenza, è stata la stessa passeggera segnalante a confermare di aver ricevuto tali annunci che la passeggera non sembra aver compreso nella loro interezza [enfasi in originale]"* e che *"[u]nitamente al ritardo è stata comunicata anche l'alternativa di cui all'art. 18 par. 1 del Regolamento ma probabilmente tale opzione non è stata colta dai passeggeri perché evidentemente non ritenuta soddisfacente (cfr. Considerando 13 Regolamento UE)"* (cfr. prot.

ART n. 989/2023) non sono convincenti;

44. innanzitutto, non è affatto provato che i passeggeri siano stati informati dell'alternativa di cui all'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010; infatti, sulla base del tenore della dichiarazione della responsabile delle biglietterie passeggeri, al più, può ritenersi provato che siano state date istruzioni "*affinché [...] venisse data pronta informazione [...] verbale [...] della possibilità di modifiche data/orario [...] di annullamento con rimborso integrale*" (cfr. prot. ART n. 15280/2022), ma la dichiarante non era presente sul posto in occasione dei disservizi e, pertanto, quanto dalla stessa affermato non può essere usato per fondare la prova che tali informazioni siano state effettivamente date, in particolare in presenza di una dichiarazione da parte della reclamante che, *inter alia*, lamenta "[d]opo una prima comunicazione in cui veniva annunciata la partenza ritardata di un'ora non sono seguite altre comunicazioni riguardo la tempistica. Né prima né dopo la partenza siamo stati informati circa la possibilità di presentare richiesta di rimborso" (cfr. prot. ART n. 19045/2021);
45. per spiegare tale circostanza, in maniera apodittica, la Società deve ipotizzare che la reclamante non abbia "*compreso nella loro interezza*" le informazioni ricevute dai rappresentanti di CIN;
46. nemmeno soccorre, al riguardo, la dichiarazione dall'Assistente Commissario, nella quale è riportato unicamente che "*durante le operazioni di imbarco [...] presso i corner*" sono stati "*regolarmente diffusi gli annunci sul ritardo della partenza*", perché non si fa riferimento alla prospettazione dell'alternativa *de qua*;
47. anche le ulteriori valutazioni relative alla circostanza che nessuno dei passeggeri si sia avvalso delle facoltà di cui all'articolo 18 del Regolamento (UE) n. 1177/2010 sono rilevanti;
48. infatti, l'argomentazione che tale alternativa "*evidentemente non* [sia stata] *ritenuta soddisfacente*" dai passeggeri è apodittica e puramente ipotetica (cfr. prot. ART n. 989/2023); infatti, i passeggeri potrebbero pure non essersi avvalsi di tale facoltà perché non informati della stessa;
49. ma, in ogni caso, tale osservazione e, allo stesso modo, quelle seguenti relative al fatto che la partenza ritardata sarebbe stata la soluzione più soddisfacente per i passeggeri sono irrilevanti;
50. infatti, in primo luogo, fra le alternative offerte dall'articolo 18 del Regolamento (UE) n. 1177/2010 c'è non solo la prosecuzione del viaggio, ma anche la rinuncia, e, in secondo luogo, le valutazioni sulla effettiva convenienza rientrano nell'esclusiva sfera di autodeterminazione dei singoli passeggeri che, tuttavia, debbono essere posti nella condizione di poter effettuare la scelta tra le alternative previste dall'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
51. infine, nemmeno rileva che il ritardo superiore ai novanta minuti sia

effettivamente maturato durante le operazioni di imbarco, sia perché esso è maturato alle ore 10:00, quando l'imbarco ha avuto inizio, sia – e *a fortiori* – perché l'alternativa di cui si tratta deve essere fornita non quando il ritardo sia maturato, bensì quando sia ragionevolmente prevedibile che la partenza subirà un ritardo superiore alla soglia di novanta minuti, come nel caso di specie;

52. 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”;
53. 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”;
54. con riferimento al caso di specie, dalla documentazione agli atti emerge che CIN ha risposto al reclamo di prima istanza, presentato in data 8 settembre 2021, soltanto in data 9 dicembre 2021;
55. conseguentemente, sulla base delle evidenze agli atti, CIN non risulta aver notificato al passeggero, entro un mese dal ricevimento del reclamo, che lo stesso è stato accolto, respinto o è ancora in esame, e comunque, in ogni caso, il relativo riscontro non è stato fornito al medesimo dalla Compagnia nei termini di cui al citato articolo 24 del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
56. al riguardo, non persuadono le argomentazioni formulate dalla Società nella memoria di replica;
57. infatti, nessun rilievo assume, ai fini della sussistenza della violazione, la circostanza che la Società abbia corrisposto alla reclamante l'indennizzo per la ritardata risposta al reclamo previsto dalle misure di regolazione adottate da questa Autorità (cfr. delibera n. 83/2019);
58. e nemmeno assumono valore esimente i lamentati problemi organizzativi, in quanto afferiscono ad aspetti organizzativi e gestionali della stessa e, al più, possono essere risultati in una maggiore difficoltà ad ottemperare alle disposizioni di cui al Regolamento (UE) n. 1177/2010, senza però costituire una causa di giustificazione;

RITENUTO

pertanto, di accertare, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 18, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 e di procedere all'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste, rispettivamente, dagli articoli 13, 12 e 16, comma 2, 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 Regolamento; parimenti, rileva la circostanza che la violazione abbia coinvolto tutti i passeggeri che sarebbero dovuti partire; tuttavia, allo scopo di correttamente quantificare la sanzione, si deve, altresì, tenere conto che la Società ha effettuato degli annunci relativi al ritardo durante l'imbarco, per quanto tali annunci, per la loro tempistica, non siano idonei ad escludere la violazione della disposizione *de qua*;
3. sussiste la reiterazione, in presenza di una violazione della stessa indole, di cui alla delibera n. 61/2022, del 21 aprile 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 15 febbraio 2023, 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 (millecinquecento/00); (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 300,00 (trecento/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 1.130,00 (millecentotrenta/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, 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, 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 soddisfacenti; parimenti, rileva la circostanza che la violazione abbia coinvolto tutti i passeggeri che sarebbero dovuti partire;

8. sussiste la reiterazione, in presenza di una violazione della stessa indole, di cui alla delibera n. 31/2022, del 24 febbraio 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 15 febbraio 2023, 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;
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 2.000,00 (duemila/00);
 - (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 600,00 (seicento/00) per le reiterazioni della violazione;
 - (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 340,00 (trecentoquaranta/00) in considerazione delle condizioni economiche;
 - (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 2.260,00 (duemiladuecentosessanta/00);
12. con riferimento alla violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, al fine di determinare l'importo base della sanzione, rilevano la durata della violazione e le difficoltà organizzative della Società;
13. sussiste la reiterazione, in presenza di una violazione della stessa indole, di cui alla delibera n. 31/2022, del 24 febbraio 2022;
14. non risultano azioni poste in essere per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione;
15. in relazione alle condizioni economiche dell'agente, dai dati della visura camerale estratta in data 15 febbraio 2023, 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;
16. 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);
 - (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 90,00 (novanta/00) per le reiterazioni della violazione;
 - (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 50,00 (cinquanta/00) in

considerazione delle condizioni economiche; (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 340,00 (trecentoquaranta/00);

RITENUTO

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

1. euro 1.130,00 (millecentotrenta/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 2.260,00 (duemiladuecentosessanta/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;
3. euro 340,00 (trecentoquaranta/00), ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, per la violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, con riferimento al mancato riscontro al reclamo del quarto reclamante;

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 Civitavecchia a Olbia, con partenza programmata alle ore 08:30 del 18 agosto 2021 e arrivo previsto alle 14:00 del medesimo giorno:
 - i. dell'articolo 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 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
 - iii. dell'articolo 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;
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 1.130,00 (millecentotrenta/00), ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129;
 - ii. di euro 2.260,00 (duemiladuecentosessanta/00), ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129;
 - iii. di euro 340,00 (trecentoquaranta/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. 30/2023";
4. decorso il termine di cui al punto 3, per il periodo di ritardo inferiore ad un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale; in caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge 24 novembre 1981, n. 689, la somma dovuta per la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo;
5. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., è comunicata alla reclamante ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, entro sessanta giorni, o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro centoventi giorni.

Torino, 23 febbraio 2023

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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