

Delibera n. 54/2023

**Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 149/2022 dell'8 settembre 2022 nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo n. 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 marzo 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);

**VISTO** il Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (di seguito: *“Regolamento (UE) n. 1177/2010”*) ed in particolare:

- l'articolo 16, paragrafo 1, ai sensi del quale: *“In caso di cancellazione o ritardo alla partenza di un servizio passeggeri o di una crociera, il vettore o, se opportuno, l'operatore del terminale informa i passeggeri in partenza dai terminali portuali o, se possibile, i passeggeri in partenza dai porti, quanto prima e comunque non oltre trenta minuti dopo l'orario di partenza previsto, della situazione, dell'orario di partenza e dell'orario di arrivo previsti non appena tale informazione è disponibile”*;

- l'articolo 18, paragrafo 1, ai sensi del quale: *“Quando prevede ragionevolmente che un servizio passeggeri subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal terminale portuale superiore a novanta minuti il vettore offre immediatamente al passeggero la scelta tra:*

*a) il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile e senza alcun supplemento;*

*b) il rimborso del prezzo del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile”*;

- l'articolo 24, paragrafo 2, ai sensi del quale: *“Qualora un passeggero che rientra nell'ambito del presente regolamento desidera presentare un reclamo al vettore o all'operatore del terminale, lo trasmette entro due mesi dalla data in cui è stato prestato o avrebbe dovuto essere prestato il servizio. Entro 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”;*

**VISTO**

il decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni del Regolamento (di seguito anche: “decreto legislativo n. 129/2015”) e, in particolare:

- l’articolo 13, comma 1, ai sensi del quale: *“Il vettore o l’operatore del terminale che violano uno degli obblighi di informazione e comunicazione previsti dall’articolo 16 del regolamento, sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 5.000 per ogni cancellazione o ritardo”;*

- l’articolo 12, comma 1, ai sensi del quale: *“Il vettore che viola l’obbligo previsto dall’articolo 18, paragrafi 1, 2 e 3 del regolamento è soggetto, per ogni singolo evento, ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.500 a euro 15.000”;*

- l’articolo 16, comma 2, ai sensi del quale: *“Il 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”;*

**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, e successive modificazioni (di seguito anche: “Regolamento sanzionatorio”);

**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. 149/2022, dell’8 settembre 2022, notificata in pari data con prot. ART n. 19043/2022, 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 nota prot. ART n. 17377/2021, del 1° novembre 2021, nel quale il reclamante ha ribadito quanto già rappresentato nel reclamo di prima istanza, precisando di non aver ricevuto alcun riscontro da parte del vettore a tale reclamo, e che, con riferimento al viaggio da Palermo a Napoli, con partenza programmata alle ore 20:15 del 31 luglio 2021 e arrivo programmato alle 06:45 del giorno successivo: (i) la partenza è avvenuta con

circa 3 ore di ritardo; (ii) giunto al porto alle ore 18:00, è rimasto, insieme agli altri passeggeri, *“per diverse ore in attesa di imbarcarci sul piazzale al caldo, senza che nessuno ci desse alcuna informazione, nonostante le nostre continue richieste al personale e senza che ci venissero dati beni e servizi di prima necessità bagno, acqua, cibo, ect. in una situazione di estremo disagio”*;

**PRESO ATTO**

che, nel corso della fase istruttoria del procedimento avviato con la delibera n. 149/2022, 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;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 26369/2022, del 14 dicembre 2022, con la quale, previa autorizzazione del Consiglio in pari data, sono state comunicate a CIN le risultanze istruttorie relative al presente procedimento ai sensi dell'articolo 9, comma 1, del Regolamento sanzionatorio;

**VISTA**

la memoria di replica di CIN acquisita agli atti con nota prot. ART n. 399/2023, dell'11 gennaio 2023, con la quale la Società, *inter alia*, ha evidenziato che:

- quanto alla violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, *“[...] non sono chiare le ragioni per cui la dichiarazione di uno solo dei 528 passeggeri della m/n “Vincenzo Florio” sarebbe sufficiente a comprovare in modo oggettivo e ragionevole la circostanza che tali informazioni non siano state date dalla nostra società a tutti i passeggeri”*;
- *“[...] non è dato comprendere se e quali verifiche l'Autorità abbia condotto per accertarsi che effettivamente “il passeggero si sia ampiamente prodigato in tal senso mediante continue richieste al personale”, poiché le CRI non chiariscono da dove ricavano la fondatezza di questo profilo della segnalazione del passeggero”*;
- *“non sono state chiarite nemmeno le ragioni per cui la dichiarazione resa dalla responsabile delle biglietterie della nostra società non sia idonea a smentire quelle rilasciate dal passeggero che, a ben vedere, sono molto più generiche di quella della sig.ra [...omissis...] di cui la delibera si preoccupa di sottolineare l'assenza di orario trascurando completamente il dato che il nostro personale di terra era stato istruito di fornire ai passeggeri in attesa di imbarco tutte le informazioni di cui all'art. 16 e 18 “fino alla partenza effettiva della nave”*;
- *“[...] non è dato comprendere le ragioni per cui le CRI non valorizzino adeguatamente quanto dichiarato dalla responsabile delle biglietterie della nostra società (prodotta durante la fase preistruttoria), la cui maggiore attendibilità rispetto a quella del segnalante risulta pienamente confermata dal dato (ormai acquisito) che gli altri 527 passeggeri della nave “Florio” non hanno segnalato alcuna carenza di informazioni né in porto né tantomeno a bordo”*;

- quanto alla violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, “[...] le contestazioni di cui alla fase preistruttoria condotta dall’Autorità non hanno mai paventato una presunta violazione dell’art. 18 del Regolamento UE 1177/2010 ed anche la richiesta integrativa formulata dall’Autorità con nota prot. 13886/2022 del 3 giugno 2022 non ne faceva il minimo riferimento”;
- “appare quindi palesemente illegittima la delibera di avvio procedimento n. 149/2022 nella parte in cui ritiene che la nostra società non abbia fornito evidenza che la scelta di cui all’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento sia stata effettivamente offerta ai passeggeri”;
- “[...] questa modifica dell’originaria contestazione sembra aver configurato una violazione del principio di correlazione tra fatto contestato e fatto assunto a base dell’avvio del procedimento sanzionatorio (cfr. L. n. 689 del 1981, art. 14), perché la presunta violazione dell’art. 18 individuata nei suoi elementi costitutivi e nelle circostanze rilevanti delineate dalla norma solo nella Delibera n. 149/2022, non era tra quelle che sono state originariamente contestate alla nostra società in fase preistruttoria”;
- “[...] nel caso concreto un altro trasporto alternativo non avrebbe realizzato condizioni soddisfacenti per i passeggeri (cfr. Considerando 13 Regolamento UE) perché la prima alternativa verso la stessa destinazione finale (Napoli) sarebbe stato possibile solo il giorno seguente visto che la notte 31.07.2021 da Palermo non partivano altre navi con destinazione finale Napoli”;
- quanto, infine, alla violazione dell’articolo 24, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1177/2010 “[...] al pari di diverse delibere che codesta Autorità ha notificato alla nostra società nel corso del 2022, le CRI non valorizzano la circostanza che al passeggero reclamante è stato corrisposto l’indennizzo automatico (pari al 20% del prezzo del biglietto) come previsto dalla Delibera ART n. 83/2019, circostanza compiutamente riferita e documentata in fase preistruttoria”;
- “le 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”;
- “quelle ragioni sono tutte collegate all’impossibilità, tanto oggettiva quanto temporanea, dettata dall’assenza di personale qualificato nell’organo sociale a rispondere ai reclami ed alle richieste di informazioni dell’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”;
- “per 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 documentate circostanze eccezionali e di (altrettanto documentati) rimborsi/indennizzi sempre corrisposti ai passeggeri dalla nostra società”;*

- contestualmente CIN ha richiesto un’audizione innanzi al Consiglio, che è stata convocata con nota prot. ART n. 1382/2023 del 27 gennaio 2023 per il successivo 7 febbraio 2023;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 1867/2023, del 7 febbraio 2023, con la quale la Società ha trasmesso i nominativi dei partecipanti all’audizione programmata;

**VISTO**

il verbale dell’audizione finale dinanzi al Consiglio tenutasi in data 7 febbraio 2023 (acquisito agli atti con nota prot. ART n. 2451/2023 del 16 febbraio 2023) nel corso della quale la Società ha richiamato quanto riferito nell’audizione svoltasi con riferimento al procedimento avviato con delibera n. 165/2022, il cui contenuto viene di seguito riportato:

- *“(…) in riferimento alle procedure poste in essere dalla società in caso di ritardo alla partenza (...) che nel porto di Palermo le infrastrutture non consentono di diramare informazioni attraverso annunci visivi e sonori ma la politica aziendale prevede che in relazione a eventuali ritardi (anche inferiori a 90 minuti) i passeggeri sono informati sia durante la fase del check-in che durante la fase dei controlli di sicurezza (...) ad ogni passeggero viene garantita la massima informazione in quanto il passeggero prima di imbarcarsi viene intercettato (sia per il check-in che per procedure di security), da apposito personale qualificato (sia se col veicolo a seguito sia senza) e informato del ritardo e delle possibili soluzioni alternative senza penali”;*
- *“(…) la sproporzionalità di una eventuale sanzione basata sul reclamo di un solo passeggero segnalante contro un numero di passeggeri di gran lunga superiori che, nel caso di specie, non hanno presentato alcun reclamo (...) in riferimento all’articolo 24, che la situazione in cui versa l’organizzazione societaria in termini di carenze strutturali ha generato dei disagi nella trattazione e gestione dei reclami e, pertanto, chiede che l’eventuale sanzione sia quantomeno ridotta al minimo edittale”;*
- la Società si è riservata infine di fornire entro il 9 febbraio 2023 alcuni elementi di chiarimento richiesti dal Consiglio;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 2096/2023, del 9 febbraio 2023, successivamente integrata con la nota prot. ART n. 2316/2023, del 14 febbraio 2023, con la quale la Società ha trasmesso i chiarimenti richiesti dal Consiglio dell’Autorità in sede di audizione, evidenziando, in particolare, che:

- *“(…) il 31 luglio del 2021 la nave “Vincenzo Florio” è partita da Napoli per Palermo*

*con 20 minuti di ritardo: orario schedulato alle ore 08:45; orario di effettiva partenza alle ore 09.05”;*

**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. dalla documentazione agli atti, risulta che Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., in riferimento al viaggio da Palermo a Napoli del 31 luglio 2021, con orario programmato di partenza alle ore 20:15 e orario programmato di arrivo alle ore 06:45 del giorno successivo, non ha: i) fornito ai passeggeri, nei termini stabiliti dall’articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, le prescritte informazioni sulla situazione, sull’orario di partenza e sull’orario di arrivo previsti; ii) offerto ai passeggeri, nei termini stabiliti dall’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 la scelta fra il trasporto alternativo e rimborso, a fronte di un prevedibile ritardo alla partenza superiore a 90 minuti; iii) notificato, entro un mese dal ricevimento, che il reclamo sia stato accolto, respinto o ancora in esame e comunque, in ogni caso, non ha fornito al reclamante, nei termini di cui all’articolo 24 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, un riscontro definitivo;
2. 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”;*
3. nel caso di specie, dalla documentazione in atti risulta che la Società non ha fornito ai passeggeri le informazioni previste in caso di ritardo secondo quanto stabilito dal menzionato articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010;
4. in via preliminare, relativamente alle condotte che la norma impone ai vettori, si osserva che gli obblighi di informazione riguardano tre aspetti diversi, ossia la situazione, l’orario di partenza previsto e l’orario di arrivo previsto; l’informazione relativa a ciascuno di questi aspetti deve essere data non appena possibile, elemento che deve essere valutato da quando tale informazione è disponibile;
5. la norma richiede che l’informazione debba essere fornita, al più tardi, entro trenta minuti dall’orario di partenza previsto, fermo restando anche l’altro requisito che tale informazione sia comunque comunicata non appena possibile;
6. la *ratio* della disposizione è rinvenibile nel considerando n. 12 del Regolamento (UE) n. 1177/2010, del resto, *“[i] passeggeri dovrebbero essere adeguatamente informati in caso di cancellazione o ritardo di un servizio*

*passaggeri 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”;*

7. conseguentemente, sulla base delle osservazioni che precedono, la valutazione sul corretto adempimento dell’articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 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 raggiunto gli scopi perseguiti dal legislatore eurounitario, ossia che tutti i passeggeri ricevano informazioni tempestive, complete ed aggiornate relativamente alle circostanze perturbanti la fruizione del servizio di trasporto ed ai nuovi orari di partenza e arrivo;
8. con riferimento al caso di specie, sulla base della documentazione in atti, risulta che la partenza del viaggio da Palermo a Napoli del 31 luglio 2021 ha avuto luogo alle 23:15 anziché alle 20.15, mentre l’arrivo originariamente previsto alle 06:45 del giorno successivo è stato posposto alle 09:05;
9. con riguardo al precedente viaggio sulla tratta Napoli-Palermo, sia alla partenza dal porto di Napoli (la nave è partita da Napoli verso Palermo alle ore 09:05 del 31 luglio 2021 in luogo delle 08:45) che all’arrivo nel porto di Palermo, avvenuto alle ore 19:25 del 31 luglio (in luogo delle 18:00) la nave era in ritardo;
10. i ritardi sono documentalmente provati ed ammessi da CIN, come risulta testualmente sia dall’esame della nota prot. ART n. 2316/2023 del 14 febbraio 2023 (secondo cui *“la nave “Vincenzo Florio è partita da Napoli per Palermo con 20 minuti di ritardo: orario schedato alle ore 08:45, orario di effettiva partenza alle ore 09:05”*), che dalla nota prot. ART n. 5400/2022 del 18 marzo 2022, secondo cui *“le cause del ritardo sono stati i ritardi accumulati in precedenza (la nave è arrivata a Palermo alle ore 19.25 e non alle 18.00 come da schedula) ed il prolungarsi delle operazioni commerciali”*;
11. conseguentemente, sulla base delle evidenze documentali acquisite, la Società già al momento della partenza della nave - in ritardo - dal porto di Napoli verso Palermo ben avrebbe potuto, e dovuto, informare i passeggeri quanto meno della situazione in corso (*rectius*, della partenza ritardata) da rendersi *“quanto prima”* in considerazione della disponibilità di tale informazione già al momento della partenza dal porto di Napoli e, in modo ancor più definito, sino al momento dell’ormeggio al porto di Palermo della nave avvenuto alle ore 19.25 (rispetto alle 18.00);
12. l’informazione sull’entità complessiva del ritardo, era nella disponibilità della Società già dal momento dell’ormeggio al porto di Palermo visto che lo stesso è avvenuto con un ritardo pari a un ora e venticinque minuti; a tal riguardo CIN ha riferito che *“non sono stati inviati SMS ai passeggeri perché questi già si trovavano in porto e, come da procedure aziendali, gli stessi venivano avvisati del ritardo alla partenza tramite annunci in porto diramati nelle biglietterie e*



- nei piazzali”* (cfr. nota prot. ART n. 5400/2022);
13. neppure risulta documentata la comunicazione di informazioni circa il nuovo orario di partenza e di arrivo;
  14. la dichiarazione della scelta operata dal vettore di non inviare “*sms*” ai passeggeri, bensì annunci in porto diramati nelle biglietterie e nei piazzali non comprova in modo oggettivo e ragionevole che le informazioni dovute ai sensi del richiamato articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 siano state trasmesse a tutti i passeggeri il cui numero, tra l’altro, era di ben 528, ed invero il reclamante ha lamentato la carenza di informazioni e benché si sia ampiamente prodigato in tal senso mediante continue richieste al personale, è stato avvertito dell’entità del ritardo solo al momento dell’imbarco;
  15. la norma violata richiede che le informazioni siano date appena possibile (“*quanto prima*”) ed al più tardi entro trenta minuti dall’orario di partenza previsto, in merito CIN ha riferito che le informazioni sarebbero state date con annunci in porto diramati nelle biglietterie e nei piazzali, (cfr. nota prot. ART n. 5400/2022 del 18 marzo 2022), ma nella documentazione prodotta nella fase preistruttoria, non vi è alcun riferimento temporale in merito all’ora in cui sarebbero state date le informazioni, né a tal fine giova il documento 2.2 allegato alla richiamata nota del “*responsabile biglietterie passeggeri*” nel quale si legge che “*il personale della biglietteria di Palermo ha ricevuto istruzioni affinché (...) venisse data pronta informazione (...) per la possibilità di modifiche (...) per la possibilità di annullamento per rimborso integrale*”, in cui è riportata solo la data, e non anche l’ora, inoltre tale documento non comprova che le informazioni siano state effettivamente date ai passeggeri, ma rappresenta unicamente le indicazioni che sarebbero state fornite al personale delle biglietterie di Palermo. CIN riferisce nella suddetta nota che “*durante le operazioni d’imbarco, iniziate alle ore 21.30 i passeggeri venivano informati del ritardo orario di partenza previsto*”. Nell’estratto del giornale nautico, prodotto successivamente dalla Società l’imbarco risulta iniziato alle ore 21:45, quindi le informazioni anche se date al momento dell’imbarco, supererebbero anche il termine ultimo di trenta minuti dall’orario di partenza programmato alle ore 20:15;
  16. le controdeduzioni contenute nella memoria difensiva dell’11 gennaio 2023 nonché le dichiarazioni rese nel corso dell’audizione innanzi al Consiglio non sono condivisibili, alla luce delle considerazioni che seguono:
    - nel caso di specie, l’istruttoria procedimentale ha consentito di rilevare la sussistenza dei presupposti per accertare la violazione della norma in via autonoma rispetto al reclamo: la condotta contestata consiste nel non aver informato il reclamante del ritardo già nella mattinata del 31 luglio 2021, atteso che la nave è partita in ritardo dal porto di Napoli alle ore 09:05, (v. nota prot. ART n. 2316/2023 del 14 febbraio 2023);



- neppure risultano pertinenti le argomentazioni della Società circa le politiche aziendali in riferimento alle procedure poste in essere in caso di ritardo alla partenza secondo cui *“in relazione a eventuali ritardi (anche inferiori ai 90 minuti) i passeggeri siano informati sia durante la fase del check-in che durante la fase dei controlli di sicurezza. (...) ad ogni passeggero viene garantita la massima informazione in quanto il passeggero prima di imbarcarsi viene intercettato (sia per il check-in che per procedure di security) da apposito personale qualificato (sia se col veicolo a seguito sia senza) e informato del ritardo e delle possibili soluzioni alternative senza penali”* (cfr. prot. ART n. 2451/2023) in quanto l’asserita procedura, oltre ad essere stata descritta in termini generici e meramente dichiarativi, non è stata accompagnata da alcun elemento oggettivo che provi l’idoneità e l’efficacia – oltre che l’effettiva funzionalità – di detta politica aziendale;

- in altri termini, non solo non risulta effettivamente provata l’operatività della procedura aziendale di diramazione, durante la fase dei controlli, delle informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate, ma, ancor di più, la relativa funzionalità appare inidonea ad assicurare l’effettivo rispetto delle previsioni regolamentari;

- ad ogni modo è da ritenersi inadeguata per una tempestiva e capillare diffusione delle informazioni una procedura in base alla quale la comunicazione ai passeggeri in ordine al ritardo interviene solo quando gli stessi vengano *“intercettati”* durante la fase del check-in e dei controlli di sicurezza (cfr. verbale di audizione innanzi al Consiglio tenutosi in data 7 febbraio 2023 acquisito agli atti con nota prot. ART n. 2451/2023, del 16 febbraio 2023), specie a fronte di un numero consistente di passeggeri ed in alta stagione, come nel caso di specie;

- in altri termini, non risulta effettivamente dimostrata – ma solo genericamente asserita senza riscontri documentali - l’operatività, nel caso di specie, della procedura aziendale di diramazione, durante i controlli, delle informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate e, ancor di più, l’idoneità delle stesse ad assicurare in concreto il rispetto delle previsioni regolamentari, anche in considerazione del contenuto di diverse doglianze trasmesse al riguardo alla Società dai passeggeri interessati;

17. 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”;*

18. in proposito, CIN ha rappresentato che *“i passeggeri venivano avvisati del ritardo alla partenza tramite annunci in porto diramati nelle biglietterie e nei piazzali”*, allegando una dichiarazione del *“responsabile biglietterie passeggeri”* nella quale si legge che il personale *“ha ricevuto istruzioni affinché [...] venisse data pronta informazione [...] della possibilità di modifiche data/orario [...] annullamento con rimborso integrale”* (cfr. nota prot. ART n. 5400/2022); dalla documentazione in atti risulta che la nave è stata ormeggiata nel porto di Palermo alle 19.25, ovvero 1 ora e 25 minuti dopo l'arrivo programmato e la Società, pur potendo quindi ragionevolmente prevedere che la partenza avrebbe subito un ritardo superiore a 90 minuti, non ha offerto immediatamente al passeggero la scelta tra il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, o il rimborso del prezzo del biglietto;
19. la fattispecie tutelata dall'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 valorizza la *“ragionevole prevedibilità”* del protrarsi del ritardo – quale elemento di conoscenza che un diligente operatore del settore non può non avere in considerazione delle ordinarie tempistiche normalmente richieste per le operazioni di sbarco ed imbarco;
20. il vettore, quale professionista operante nel settore del trasporto marittimo e, dunque, conoscitore delle relative dinamiche sottese, avrebbe potuto ragionevolmente prevedere, già all'arrivo al porto di Palermo (come noto avvenuto alle 19.25) che il successivo servizio programmato per le ore 20.15, avrebbe subito un ritardo alla partenza superiore a novanta minuti, considerando il tempo normalmente impiegato per effettuare le operazioni di sbarco e di imbarco, ed invero nel caso di specie la nave è partita alle ore 23:15, e quindi con tre ore di ritardo;
21. in altri termini, costituisce comune esperienza che per espletare 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 era certamente possibile per CIN, alla luce della propria diligente perizia professionale, stimarne la durata e, conseguentemente, prevedere ragionevolmente che il servizio in questione avrebbe subito un ritardo superiore a novanta minuti. A conferma di quanto argomentato non si può non rilevare che, in merito a tali operazioni CIN non ha rappresentato situazioni eccezionali o imprevedibili che, possano aver causato una durata anomala delle

- operazioni di sbarco ed imbarco. Quindi il tempo occorso per effettuare tali operazioni corrisponde a quello che ordinariamente viene impiegato e come tale era normalmente prevedibile già al momento dell'ormeggio della nave nel porto di Palermo. In seguito alla conclusione delle suddette operazioni, la nave è partita alle ore 23 15 e quindi con un ritardo di 3 ore;
22. in particolare, è opportuno evidenziare come l'obbligo, in capo al vettore marittimo, di garantire al passeggero la scelta di cui all'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, si configuri immediatamente, ovvero non appena sia prevedibile, ragionevolmente, che un servizio subisca un ritardo all'arrivo superiore a novanta minuti, senza che sia necessario che l'utente si attivi in maniera indipendente e senza essere assoggettato ad alcuna condizione;
  23. in altri termini, la disposizione richiederebbe che, in caso di cancellazioni o ritardi, il vettore marittimo si attivi con celerità, informando l'utente e mettendolo in condizione di esercitare il proprio diritto di effettuare la scelta. Solo così, del resto, è possibile rispettare lo spirito della normativa e raggiungere pienamente l'effetto utile perseguito dal legislatore eurounitario, ossia garantire l'effettiva assistenza a favore del passeggero, contraente debole, che si trovi in una condizione di disagio e difficoltà determinati da un disservizio del vettore, contraente forte;
  24. anche con riferimento a tale condotta, le argomentazioni della Società circa le procedure poste in essere in caso di ritardo alla partenza secondo cui *"in relazione a eventuali ritardi (anche inferiori ai 90 minuti) come passeggeri siano informati sia durante la fase del check-in che durante la fase dei controlli di sicurezza. (...) ad ogni passeggero viene garantita la massima informazione in quanto il passeggero prima di imbarcarsi viene intercettato (sia per il check-in che per procedure di security) da apposito personale qualificato (sia se col veicolo a seguito sia senza) e informato del ritardo e delle possibili soluzioni alternative senza penali"* (cfr. prot. ART n. 2451/2023) non sono condivisibili, in quanto l'asserita procedura, oltre ad essere stata descritta in termini generici e meramente dichiarativi, non è stata accompagnata da alcun elemento oggettivo che provi l'idoneità e l'efficacia – oltre che l'effettiva funzionalità – di detta politica aziendale;
  25. in altri termini, non risulta effettivamente provata l'operatività della procedura aziendale di diramazione, durante la fase dei controlli, delle informazioni in caso di cancellazioni o partenze ritardate e, ancor di più, la relativa funzionalità appare inidonea ad assicurare l'effettivo rispetto delle previsioni regolamentari anche in considerazione del contenuto dei reclami ricevuti dai passeggeri interessati;
  26. rispetto a quanto evidenziato dalla Società secondo cui *"[la contestazione] si basa solo ed esclusivamente sulla dichiarazione di un unico passeggero"*

*segnalante*” (cfr. nota prot. ART n. 399/2023), è opportuno evidenziare come la rilevanza circa la fondatezza dei presupposti che giustificano l’adozione di un provvedimento sanzionatorio prescinde da una mera valorizzazione del numero dei reclami ricevuti (sia dall’Autorità che dalla Società) rilevando, al contrario, l’accertamento della condotta illecita. Al riguardo, la norma richiede un comportamento proattivo da parte del vettore che deve offrire la scelta ai viaggiatori, ed in tale prospettiva la Società non comprova che, a fronte del prevedibile ritardo superiore a 90 minuti, abbia offerto al reclamante la scelta tra il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, o il rimborso del prezzo del biglietto;

27. in aggiunta a ciò, il viaggio Palermo-Napoli del 31 luglio 2021, che sarebbe dovuto partire alle 20:15, ha subito un ritardo, rispetto all’orario di partenza previsto nel contratto di trasporto, di tre ore. Nello specifico, per quanto risulta dall’estratto del giornale nautico prodotto dalla Società, in cui si riferisce che le operazioni di imbarco, relative a 528 passeggeri, sono iniziate alle ore 21:45, il disormeggio è avvenuto alle ore 23:15 (cfr. note prott. ART nn. 5400/2022 e 16496/2022);
28. conseguentemente, sulla base delle evidenze agli atti, CIN, a fronte di un prevedibile ritardo alla partenza superiore a novanta minuti, non risulta aver offerto ai passeggeri l’indicata scelta tra il trasporto alternativo e il rimborso del biglietto, dal momento che, pur avendo dichiarato di aver impartito istruzioni al proprio personale, non ha fornito evidenza che la scelta di cui all’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 sia stata effettivamente offerta ai passeggeri;
29. le affermazioni sin qui esposte non sono scalfite, nemmeno in questo caso, dalle controdeduzioni contenute nella memoria difensiva dell’11 gennaio 2023, per le ragioni di seguito indicate:
  - la doglianza con cui si rileva: *“le contestazioni di cui alla fase preistruttoria condotta dall’Autorità non hanno mai paventato una presunta violazione dell’art. 18 del Regolamento UE 1177/2010 (...) questa modifica dell’originaria contestazione sembra aver configurato una violazione del principio di correlazione tra fatto contestato e fatto assunto a base dell’avvio del procedimento sanzionatorio (cfr. L. n. 689 del 1981, art. 14), perché la presunta violazione dell’art. 18 individuata nei suoi elementi costitutivi e nelle circostanze rilevanti delineate dalla norma solo nella Delibera n. 149/2022, non era tra quelle che sono state originariamente contestate alla nostra società in fase preistruttoria”* non coglie nel segno atteso che durante la fase preistruttoria l’Ufficio competente acquisisce tutte le informazioni necessarie ad esercitare le funzioni di vigilanza indicate dall’articolo 3

- del d.lgs. 129/2015, ai sensi del quale l’Autorità, oltre ad istruire e valutare i reclami, vigila sulla corretta applicazione delle disposizioni del regolamento UE 1177/2010 e, conseguentemente, in esito alla fase preistruttoria, ai sensi dell’articolo 5, comma 1, del Regolamento sanzionatorio *“Il Consiglio, sulla base degli elementi raccolti dall’Ufficio in seguito all’attività di cui all’articolo 4, e valutati gli elementi comunque in suo possesso o portati a sua conoscenza da chiunque vi abbia interesse, quando ravvisa i presupposti per un intervento sanzionatorio, delibera l’avvio del procedimento.”*
- la qualificazione formale del fatto non rileva all’interno di una richiesta di informazioni; invece rileva la corretta e coerente sussunzione alla fattispecie astratta del fatto concreto - come di fatto avvenuto - nell’atto di avvio procedimentale, nelle CRI e nel provvedimento finale, tanto proprio ai fini del pieno dispiegarsi del diritto di difesa;
  - la dichiarazione (allegato 2.2 alla nota prot. ART n. 5400/2022) prodotta dalla Società, non indica se e quando la scelta di cui all’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 è stata sottoposta alla valutazione del passeggero reclamante;
  - la valutazione in ordine alla congruità dell’opzione alternativa rispetto a quella originaria spetta esclusivamente al viaggiatore e non all’impresa, che avrebbe dovuto comunque prospettare tale soluzione al passeggero;
30. 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”*;
31. dalla documentazione agli atti, risulta che, con riferimento ai fatti di cui al reclamo acquisito agli atti con prot. ART n. 17377/2021, il reclamante ha presentato reclamo di prima istanza alla Società in data 3 agosto 2021 ed il riscontro è stato fornito, oltre il termine, in data 26 gennaio 2022 (cfr. nota prot. ART n. 5400/2022);
32. le ragioni addotte dalla Società in merito alla risposta tardiva al reclamo del passeggero, *“quelle ragioni sono tutte collegate all’impossibilità, tanto oggettiva quanto, temporanea, dettata dall’assenza di personale qualificato nell’organo sociale a rispondere ai reclami”* non sono rilevanti in quanto attengono a scelte organizzative della Società;
33. l’indennizzo del 20% del biglietto, corrisposto al reclamante, è correlato agli obblighi derivanti dall’allegato A delibera misura n. 5 della delibera ART n. 83/2019 *“Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori*

*dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami” in base alla quale “l’utente ha diritto ricevere un indennizzo automatico commisurato al prezzo del biglietto riferibile al servizio di trasporto in misura non inferiore al: a) 10% nel caso di risposta fornita tra il sessantunesimo ed il novantesimo giorno dal ricevimento del reclamo; b) 20% nel caso di risposta non fornita entro il novantesimo giorno dal ricevimento del reclamo”, e pertanto non produce alcun effetto estintivo in merito alla violazione dell’articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, stante la diversa natura degli obblighi ed i diversi interessi tutelati dalle disposizioni richiamate;*

**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;

**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 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; rileva altresì l’impatto complessivo della violazione, che coinvolto i 528 passeggeri del viaggio sulla tratta Palermo Napoli;
3. sussiste la reiterazione, in presenza di più violazioni della stessa indole, di cui alla delibera n. 61/2022, del 21 aprile 2022;
4. non risultano azioni poste in essere per l’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, si 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 risulta congruo, per la violazione dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010: (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 1.500,00 (millecinquecento/00); (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 150,00 (centocinquanta/00) per la reiterazione; (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 230,00 (duecentotrenta/00) in considerazione delle condizioni economiche; (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione nella misura di euro 1.420,00 (millequattrocentoventi/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; altresì rileva l'impatto complessivo della violazione, che coinvolto i 528 passeggeri del viaggio sulla tratta Palermo Napoli;
  8. sussiste la reiterazione, in presenza di più violazioni 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 risulta congruo, per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010: (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 5.000,00 (cinquemila/00); (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 300,00 (trecento/00) per la reiterazione; (iii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 730,00 (settecentotrenta/00) in considerazione delle condizioni economiche; (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione nella misura di euro 4.570,00 (quattromilacinquecentosettanta/00);
  12. con riferimento alla violazione dell'articolo 24, paragrafo 2, del Regolamento



- (UE) n. 1177/2010, relativa ai fatti di cui al reclamo acquisito agli atti con prot. ART n. 17377/2021, al fine di determinare l'importo base della sanzione, rileva l'entità del ritardo nella trasmissione del riscontro;
13. sussiste la reiterazione, in presenza di più violazioni della stessa indole, di cui alla delibera n. 31/2022, del 24 febbraio 2022;
  14. non risultano azioni poste in essere per l'eliminazione o l'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 50,00 (cinquanta/00) per la reiterazione 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 300,00 (trecento/00);

#### **RITENUTO**

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

1. euro 1.420,00 (millequattrocentoventi/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 4.570,00 (quattromilacinquecentosettanta/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 300,00 (trecento/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;

tutto ciò premesso e considerato

#### **DELIBERA**

1. di accertare, 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 Palermo a Napoli del 31 luglio 2021, con partenza programmata alle ore 20:15 e arrivo previsto alle 06:45 del giorno successivo:
  - i. dell'articolo 16, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004;
  - ii. dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via

- mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004;
- 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;
2. per le violazioni di cui al punto 1, di irrogare, rispettivamente, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., le sanzioni pecuniarie:
- di euro 1.420,00 (millequattrocentoventi/00) ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129; di euro 4.570,00 (quattromilacinquecentosettanta/00) ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129; di euro 300,00 (trecento/00), ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129; per complessivi euro 6.290,00 (seimiladuecentonovanta/00);
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. 54/2023";
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 al 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 marzo 2023

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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