

Delibera n. 73/2023

Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 78/2022 nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., prosecuzione ai sensi della delibera n. 5/2023 - Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi del d.lgs. 129/2015 per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010.

L'Autorità, nella sua riunione del 20 aprile 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) e, in particolare l'articolo 18, paragrafo 1, ai sensi del quale: *"1. Quando prevede ragionevolmente che un servizio passeggeri subisca una cancellazione o un ritardo alla partenza dal terminale portuale superiore a novanta minuti il vettore offre immediatamente al passeggero la scelta tra: a) il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni simili, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile e senza alcun supplemento; b) il rimborso del prezzo del biglietto e, ove opportuno, il ritorno gratuito al primo punto di partenza, come indicato nel contratto di trasporto, non appena possibile"*;
- VISTO** il decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, recante la disciplina sanzionatoria per le violazioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010 (di seguito: decreto legislativo n. 129/2015) e, in particolare, 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"*;
- 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. 78/2022, dell’11 maggio 2022, notificata con prot. ART n. 12865/2022, del 12 maggio 2022, con la quale è stato avviato nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito: “CIN” o la “Compagnia”) un procedimento ai sensi del d.lgs. 129/2015, per l’eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio concernente la violazione degli articoli 16, paragrafo 1, 18, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1777/2010, in relazione ai fatti descritti nei reclami presentati all’Autorità (prott. ART nn. 15319/2021, del 4 ottobre 2021 e 15261/2021, del 3 ottobre 2021), con riguardo al ritardo alla partenza e all’arrivo del viaggio da Porto Torres a Genova, con partenza programmata il 30 luglio 2021 alle ore 09:30 e arrivo programmato il giorno stesso alle ore 19:00;
- VISTA** la memoria difensiva acquisita in data 16 giugno 2022 con prot. ART n. 14725/2022, prodotta oltre i trenta giorni indicati nella citata delibera di avvio n. 78/2022, con la quale la Società:
- in relazione alla contestata violazione dell’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, ha chiesto l’archiviazione del procedimento sanzionatorio, considerato, inter alia, che: il ritardo della nave in partenza da Porto Torres il 30 luglio 2021, oggetto del presente procedimento, era derivato dal ritardo che la medesima nave aveva accumulato in partenza da Genova a Porto Torres, “*nel cuore della notte del 30.07*”, a causa dello svolgimento di una “*ispezione dell’autorità marittima su delega dell’[autorità] giudiziaria*”; ciò che avrebbe rappresentato, ad avviso della Compagnia, una circostanza straordinaria che “*sfugge all’effettivo controllo che il vettore esercita durante il normale esercizio della propria attività*” e che, in ogni caso, non le avrebbe consentito di “*offrire una soluzione di trasporto alternativo*”; nel caso di specie, sarebbe applicabile il solo articolo 18, paragrafo 2 “*che autorizza il vettore in questi casi ad offrire la sola alternativa del rimborso del biglietto e non anche il trasporto alternativo*”; di aver comunque provveduto a corrispondere una compensazione economica “*seppur non dovuta ai sensi dell’art. 20 comma IV del Regolamento*”;
 - ha comunicato, in relazione alla contestata violazione degli articoli 16, comma 1 e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, di volersi avvalere, entro i termini stabiliti nella delibera di avvio del procedimento, dell’istituto del pagamento in misura ridotta delle relative sanzioni;
 - ha formulato istanza di accesso agli atti (successivamente precisata con nota prot. ART n. 15693/2022, del 4 luglio 2022), nonché chiesto di essere sentita in audizione per rendere ulteriori chiarimenti;
- VISTA** la nota prot. ART n. 14933/2022, del 20 giugno 2022, con la quale è stato acquisito il

pagamento in misura ridotta delle sanzioni riferite alle contestate violazioni degli articoli 16, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1177/2010, effettuato dalla Compagnia in data 17 giugno 2022, nel rispetto del termine previsto dal punto 7 della delibera n. 78/2022, ai sensi dell'articolo 16, della Legge 24 novembre 1981, n. 689;

VISTA

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

VISTO

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

- ha affermato, tra l'altro, che: i) il ritardo era dipeso da un evento eccezionale ai sensi del considerando 17 del regolamento (UE) 1177/2010, tale dovendo essere ritenuta l'attività ispettiva della Guardia di Finanza e della Capitaneria di Porto (non programmata e non preventivamente comunicata alla Società), che non aveva consentito di determinare con anticipo il ritardo presumibile e, quindi, di erogare tempestivamente ai passeggeri l'informazione prevista dal predetto Regolamento (CE) n. 1177/2010, in quanto non concretamente disponibile; ii) l'erogazione delle informazioni di cui al predetto articolo 18 avrebbe determinato *"soluzioni non soddisfacenti per i passeggeri"*, mentre, al contrario, *"la concreta condotta posta in essere dalla Società, in una prospettiva controfattuale, si è comunque rivelata la più idonea a garantire i diritti dei passeggeri, considerato che la prima partenza alternativa possibile era prevista, da Porto Torres, alle ore 21:30 del 30.7.2021"*; ai reclamanti era stato riconosciuto sia il rimborso (integrale o parziale) del prezzo del biglietto, sia l'indennizzo di cui alla misura 5 della vigente delibera ART n. 83/2019, del 4 luglio 2019;

- ha riscontrato le richieste dell'Autorità di chiarire: i) qual era l'orario programmato della partenza e di arrivo della nave Janas dal porto di Genova a Porto Torres del 29 luglio 2021; ii) quale intervallo temporale era stato programmato tra l'arrivo della predetta nave a Porto Torres, il compimento delle ordinarie operazioni tecniche e di sbarco/imbarco passeggeri, e la successiva ripartenza della medesima nave per Genova, prevista alle ore 9:30 del 30 luglio 2021; iii) se erano stati adottati modelli di organizzazione e di gestione idonei a prevenire violazioni analoghe al verificarsi di prolungate ispezioni delle Autorità competenti; iv) le modalità di gestione dell'assistenza tramite call center al verificarsi di eventi analoghi a quelli di specie. In relazione alle suddette richieste, la Compagnia ha precisato, rispettivamente, che: i) la partenza della nave Janas era programmata da Genova per il 29 luglio 2021, alle ore 21:30, con arrivo previsto a Porto Torres alle ore 7:30 del 30 luglio 2021; ii) la corsa inversa della medesima nave, per il 30 luglio 2021 (oggetto di procedimento), era prevista alle ore 9:30, in considerazione della programmazione, nel corso del periodo di maggiore affluenza passeggeri, di corse doppie per ciascuna unità in

esercizio sulla rotta in esame; iii) gli eventi per cui è procedimento sono stati determinati da circostanze eccezionali che, anche in considerazione della non prevedibilità della durata delle ispezioni, non hanno consentito alla Compagnia di predisporre procedure aziendali di gestione degli eventi in questione; a tal riguardo, CIN ha altresì rappresentato di essere ordinariamente sottoposta a ispezioni (programmate o meno), che generalmente non determinano disagi agli utenti in quanto le predette attività ispettive terminano in orario utile rispetto al programma delle partenze; iv) al verificarsi di eventi eccezionali, come quello di specie, il *call center* è tenuto a riscontrare tutte le telefonate, anche per adempiere agli oneri di servizio pubblico (OSP) assunti nei confronti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (oggi Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), che, peraltro, ne aveva recentemente verificato la regolarità. La Compagnia ha aggiunto, a tal riguardo, che: ordinariamente, sono impiegate presso il *call center* dieci persone; nei periodi di alta stagione, viene assunto personale dedicato al fine di riscontrare il maggior numero prevedibile di richieste di assistenza da parte dei passeggeri; in caso di numerose chiamate per l'assistenza, le stesse vengono gestite in base alle priorità temporali acquisite dai passeggeri che effettuano le telefonate (c.d. "sistema in accodamento"). Nel corso della suddetta audizione la Compagnia ha, infine, chiesto e ottenuto l'assegnazione di termine a difesa fino al 1° agosto 2022, anche per poter valutare i documenti richiesti con la suddetta istanza di accesso agli atti;

- VISTA** la nota prot. ART n. 16598/2022, del 18 luglio 2022, con la quale sono stati trasmessi gli atti oggetto di istanza di accesso;
- VISTA** la nota prot. ART n. 17564/2022 del 4 agosto 2022, con la quale, in accoglimento dell'istanza formulata da CIN con nota acquisita al prot. ART n. 17546/2022, del 4 agosto 2022, il suddetto termine a difesa è stato esteso fino al 2 settembre 2022;
- VISTA** la richiesta istruttoria prot. ART n. 17883/2022, dell'11 agosto 2022, con la quale l'Autorità ha chiesto alla Società di fornire "*evidenza documentale dell'avvenuto pagamento dei rimborsi e degli indennizzi (...) nei confronti di entrambi i reclamanti*";
- PRESO ATTO** che, entro il predetto termine del 2 settembre 2022, la Compagnia non ha trasmesso note integrative delle difese già svolte;
- VISTA** la delibera n. 173/2022, del 6 ottobre 2022, notificata in pari data con nota prot. ART n. 20897/2022, con cui è stato adottato, nei confronti di CIN, un provvedimento sanzionatorio ai sensi del decreto legislativo n. 129/2015 per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010 ed è stata dichiarata l'estinzione del procedimento in relazione alle violazioni degli articoli 16, paragrafo 1 e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, per avvenuto pagamento in misura ridotta delle relative sanzioni;
- VISTA** la delibera n. 5/2023, dell'11 gennaio 2023, notificata con nota prot. ART n. 492/2023 in data 12 gennaio 2023, con cui, facendo salvi gli effetti estintivi del pagamento della sanzione in misura ridotta relativa alle violazioni di cui agli articoli 16, paragrafo 1, e

24 paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, la suddetta delibera n. 173/2022 è stata annullata in autotutela, e con cui è stato, altresì, confermato l'avvio del procedimento sanzionatorio e l'attività istruttoria svolta dagli Uffici in seguito alla notifica dell'avvio e con cui è stata disposta la prosecuzione del procedimento mediante la successiva comunicazione alle parti delle risultanze istruttorie, in conformità dell'articolo 9, commi 1 e seguenti, del Regolamento sanzionatorio – come da ultimo modificato con la delibera n. 235/2022, del 1° dicembre 2022 – fissandone il termine di conclusione in 60 giorni dalla data di notifica della medesima delibera n. 5/2023;

VISTA la nota prot. ART n. 1375/2023, del 27 gennaio 2023, con la quale, previa autorizzazione del Consiglio in pari data, sono state comunicate a CIN le risultanze istruttorie relative alla summenzionata delibera n. 78/2022, ai sensi dell'articolo 9, comma 1, del Regolamento sanzionatorio, con riferimento alla contestazione riferita alla violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, dando atto che *“con riferimento alle violazioni degli articoli 16, paragrafo 1, e 24, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, la Società si è avvalsa della facoltà del pagamento in misura ridotta, ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 689/1981, determinando l'estinzione del procedimento rispetto a tali violazioni”*;

VISTA la memoria di replica di CIN, assunta agli atti con prot. ART n. 2441/2023, del 16 febbraio 2023, con la quale la Società, effettuando, nel merito della violazione contestata, un mero rinvio alle motivazioni adottate nel ricorso presentato avverso la delibera n. 173/2022, ha rappresentato esclusivamente la *“avvenuta consumazione del potere sanzionatorio dell'Autorità e la conseguente violazione dei termini di conclusione del procedimento in base al Regolamento Sanzionatorio vigente al momento dell'adozione della Delibera n. 173/2022”*;

VISTA la nota prot. ART n. 2839/2023, del 22 febbraio 2023, con la quale, a seguito dell'istanza presentata dalla Società, è stata convocata audizione dinanzi al Consiglio dell'Autorità per il giorno 14 marzo 2023, ore 16.00;

VISTA la nota prot. ART n. 3995/2023, del 13 marzo 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 14 marzo 2023 (acquisito agli atti con nota prot. ART n. 4363/2023, del 17 marzo 2023) nel corso della quale la Società ribadiva le argomentazioni già formulate nella citata memoria replica di cui alla nota prot. ART. 2441/2023;

VISTA la relazione istruttoria dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

CONSIDERATO quanto rappresentato nella relazione istruttoria ed in particolare:

1. con riferimento alle argomentazioni della Società relative all'asserita *“(…) avvenuta consumazione del potere sanzionatorio dell'Autorità”* (cfr. prot. ART n. 2441/2023), le stesse non sono accoglibili per le motivazioni che seguono:

a. in esito all'esame della sentenza del Consiglio di Stato sezione VI n. 10359/2022 del 24 novembre 2022 - nella cui motivazione si rileva, tra l'altro, che "[s]ebbene la Sezione, in relazione ai procedimenti di competenza di altre Autorità amministrative indipendenti, abbia ritenuto sufficiente garantire ex post (in giudizio) un effettivo sindacato sui provvedimenti sanzionatori – non imponendosi ex ante (in sede amministrativa) forme di contraddittorio (orale e cartolare) analoghe a quelle giurisdizionali (n. 2081/21) - nella specie è lo stesso legislatore ad imporre, ai sensi dell'art. 4 L. n. 129 del 2015, l'attivazione del contraddittorio orale e cartolare e la distinzione tra funzioni ispettive e decisorie. In tali ipotesi, è necessario garantire alla parte appellante la possibilità di interloquire direttamente con il Consiglio, esercitando il proprio diritto di difesa anche durante la fase decisoria" - l'Autorità, con delibera n. 235/2022, del 1° dicembre 2022, ha modificato, *inter alia*, il regolamento sul "Procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne" approvato con delibera n. 86/2015 del 15 ottobre 2015, prevedendo, tra l'altro, all'articolo 9 (Conclusione dell'istruttoria e provvedimento sanzionatorio) la comunicazione delle risultanze istruttorie alla parte interessata e la possibilità per quest'ultima di trasmettere memorie di replica e richiedere l'audizione innanzi al Consiglio;

b. la suddetta modifica, in considerazione degli effetti prodotti, tesi a garantire l'interesse generale del più ampio esercizio del diritto di difesa come declinato dal Consiglio di Stato nella sentenza n. 10359/2022, è stata già applicata ai procedimenti sanzionatori in corso alla data di entrata in vigore della stessa e si è ritenuto opportuno applicarla, in autotutela, anche ai procedimenti sanzionatori il cui provvedimento conclusivo era stato impugnato con ricorso, tra cui anche la delibera n. 173/2022 relativa al presente procedimento o per i quali risultavano ancora esperibili il ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica;

c. la possibilità di integrare in autotutela il procedimento avviato con la delibera n. 78/2022 comporta la riedizione dell'esercizio della funzione sanzionatoria, ammissibile nella misura in cui la titolarità del potere non si ritenga consumata, permanga la necessità di perseguire l'interesse pubblico verso cui è diretto l'atto oggetto della riedizione del potere, si tenga in considerazione l'interesse dei destinatari dell'atto e la riedizione del potere avvenga in termini ragionevoli; peraltro, l'esigenza di assicurare la tutela dei diritti degli utenti non può considerarsi recessiva rispetto alle garanzie di difesa del destinatario del procedimento sanzionatorio, laddove l'effettivo esercizio del diritto di difesa sia, comunque, come nel caso di specie, garantito;

d. la permanenza dell'esercizio della funzione sanzionatoria è sostenibile nella misura in cui non viene lesa l'effettivo esercizio del diritto di difesa, ed invero

nel caso in esame il diritto di difesa risulta maggiormente tutelato, atteso che, ad integrazione dello stesso si è introdotta, in favore della Società, la comunicazione delle risultanze istruttorie e la possibilità per la suddetta di presentare memorie di replica e di interloquire direttamente con il Consiglio. D'altronde, il Consiglio di Stato, al punto 11.5 della sentenza citata, in relazione alla rilevata violazione procedimentale, afferma che *“[a]cclearata la violazione procedimentale, non potrebbe evitarsi l’annullamento della delibera sanzionatoria impugnata in prime cure neppure facendo leva sulla previsione di cui all’art. 21 octies, comma 2, L. n. 241/90, non essendo palese che il contenuto dispositivo del provvedimento impugnato non sarebbe stato diverso da quello in concreto adottato, ove fosse stato assicurato il contraddittorio durante la fase decisoria. Invero, pretermettendo tale essenziale garanzia, il Collegio ha assunto le proprie determinazioni sulla base della relazione dell’Ufficio procedente, senza acquisire elementi istruttori direttamente dalla parte privata, che, invero, ben avrebbero potuto condizionare in senso a sé favorevole l’esito del procedimento”* e che *“(...) sarebbe stato certamente utile il prescritto contraddittorio (cartolare e orale) dinnanzi all’Autorità, per consentire all’operatore economico di fornire, direttamente dinnanzi al Collegio, un apporto partecipativo idoneo a condizionare in senso a sé favorevole l’esito del procedimento sanzionatorio”*;

e. con riferimento al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 78/2022, si deve rilevare l’avvenuto rispetto, sia dei termini relativi alla contestazione delle violazioni ex articolo 14 legge 689/81, che dei termini di conclusione del procedimento come indicati nel testo del regolamento sanzionatorio previgente alle modifiche apportate con la citata delibera ART n. 235/2022, del 1° dicembre 2022;

f. nel caso di specie, con l’adozione della delibera n. 5/2023, la riedizione del potere ha trovato attuazione con: l’annullamento in via di autotutela della delibera sanzionatoria n. 173/2022, del 6 ottobre 2022 con salvezza degli effetti estintivi del pagamento della sanzione in misura ridotta relativa alle violazioni di cui agli articoli 16, paragrafo 1, e 24 paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, la conferma dell’atto di avvio del procedimento sanzionatorio di cui alla delibera 78/2022, dell’11 maggio 2022, la conseguente prosecuzione dei procedimenti mediante la comunicazione delle risultanze istruttorie di cui alla nota prot. ART n. 1375/2023, del 27 gennaio 2023, e la possibilità di trasmettere memorie di replica e di chiedere l’audizione dinanzi al Consiglio. L’interesse pubblico sotteso a quanto sopra è identificabile con la necessità di non vanificare l’attività amministrativa posta in essere dall’Autorità per tutelare il diritto del viaggiatore, rappresentato nei citati reclami pervenuti all’Autorità (prot. ART n. 15319/2021 e prot. ART n. 15262/2021) e dai quali è scaturito il correlativo procedimento sanzionatorio, assicurando – secondo le coordinate interpretative del giudice amministrativo – l’esercizio del più ampio diritto di difesa in favore della parte;

2. l'articolo 18 (*"Trasporto alternativo e rimborso in caso di partenze cancellate o ritardate"*), paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, prevede che *"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"*;
3. la corrispondente norma sanzionatoria, contenuta nell'articolo 12, comma 1, (*"Obbligo di trasporto alternativo o rimborso"*), del decreto legislativo n. 129/2015, dispone che *"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"*;
4. dalla documentazione in atti risulta la violazione del menzionato articolo 18, paragrafo 1, in quanto non risulta provato che la Società abbia correttamente ottemperato al dettato normativo;
5. infatti, dalla documentazione in atti (cfr. note prott. nn. 3021/2022, del 16 febbraio 2022 e relativo estratto del giornale nautico; 2212/2022, del 1° febbraio 2022; 14725/2022, del 16 giugno 2022; 16609/2022, del 19 luglio 2022), risulta, in primo luogo, accertato che: i) la nave che avrebbe dovuto percorrere la tratta Porto Torres-Genova, con partenza programmata il 30 luglio alle ore 9:30 (oggetto del procedimento), era la medesima di quella prevista in partenza da Genova il 29 luglio 2021, alle ore 21:30 e in arrivo a Porto Torres alle ore 7:30 del 30 luglio 2021 (con una durata stimata del viaggio pari a dieci ore e una sosta per operazioni di sbarco/imbarco di due ore); e ciò, come visto, in ragione della scelta della Compagnia di *"programma[re], a partire dalla predetta data e in considerazione del maggiore flusso di passeggeri, corse doppie per ciascuna unità in esercizio sulla rotta in esame"*; ii) alle ore 21:30 del 29 luglio 2021, la nave in questione era ancora sottoposta ad attività ispettiva presso il porto di Genova e la Compagnia *"visto il protrarsi dell'attività ispettiva"* ripeteva *"diverse volte"* ai passeggeri gli avvisi di ritardata partenza; iii) alle ore 00.20 del 30 luglio 2021 erano *"termina[te] le operazioni di servizio come riportato dal Verbale di ispezione"* e soltanto alle 4:20 del 30 luglio 2021, a seguito del compimento delle *"azioni correttive immediate"*, gli appartenenti alla Capitaneria di Porto Genova-Sezione Sicurezza della Navigazione hanno finalizzato le operazioni a bordo nave, per consentire, infine, la partenza della stessa alle ore 4:45 del 30 luglio 2021;

6. alla luce di quanto sopra richiamato risulta *per tabulas* che la Compagnia, nonostante potesse ragionevolmente prevedere, quantomeno a decorrere dalla tarda serata del 29 luglio 2021, che la nave sarebbe partita con un ritardo superiore a novanta minuti, ha omesso di offrire “*immediatamente*” ai passeggeri la scelta di cui al citato articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che, invero, come emerso nel corso del procedimento senza alcuna contestazione della Società, è stata rappresentata ai passeggeri, limitatamente alla possibilità di chiedere il rimborso, soltanto a decorrere dalle ore 8:05 del 30 luglio 2021, allorquando le operazioni di imbarco avrebbero dovuto essere già avviate e, dunque, in un momento in cui i passeggeri erano già attesi presso Porto Torres. In tal modo, è rimasta del tutto disattesa la finalità dell’articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, il quale, nello stabilire che il vettore, al verificarsi di eventi identici a quello di specie, “*offr[a] immediatamente al passeggero la scelta tra: a) il trasporto alternativo verso la destinazione finale [...] b) il rimborso del prezzo del biglietto*”, impone allo stesso di farsi parte attiva nell’offrire tempestivamente al passeggero la scelta di cui trattasi. Evidente la *ratio* sottesa alla norma in questione, che è quella di ridurre gli inconvenienti subiti dai passeggeri, che costituiscono la parte più debole del rapporto contrattuale e che, in quanto tali, devono essere informati e messi nella condizione di esercitare il proprio diritto, senza che sia necessario che gli stessi si attivino in maniera indipendente;
7. le argomentazioni difensive di CIN prodotte, sia a seguito della notificazione della suddetta delibera n. 78/2022 sia nel corso dell’audizione innanzi all’Ufficio VIS, non appaiono idonee a superare le suddette contestazioni. Infatti: ii) è privo di pregio, rispetto alla violazione accertata, quanto sostenuto da CIN in merito alla sussistenza, nel caso di specie, di una circostanza eccezionale (i.e. l’ispezione dell’autorità marittima), che avrebbe reso “*possibile offrire il solo rimborso del biglietto perché non sarebbe stato ragionevolmente possibile offrire ai passeggeri un trasporto alternativo a condizioni soddisfacenti*”. Ciò che rileva, e ciò che è stato accertato nel corso del procedimento, è che la Compagnia – allorquando la predetta ispezione si era protratta fino al punto da rendere ragionevolmente prevedibile, utilizzando la normale diligenza dovuta da un operatore professionale, che il ritardo della partenza della nave per cui è procedimento sarebbe stato certamente superiore ai novanta minuti prescritti dall’articolo 18 del Regolamento (CE) n. 1177/2010 – abbia omesso di offrire immediatamente ai passeggeri la scelta prevista dalla predetta disposizione regolamentare, che certamente rientrava tra gli adempimenti ricadenti sotto il suo effettivo controllo, come dimostrato, peraltro, dal fatto che la stessa Società, seppur tardivamente, ha offerto ai passeggeri la possibilità di ottenere il rimborso del biglietto, senza contare che non è stato effettuato il raffronto complessivo tra le condizioni dell’offerta di trasporto alternativo e quelle inizialmente convenute, tenuto conto delle concreta situazione venutasi a creare, in violazione dell’articolo 18, paragrafo 1 del Regolamento (UE) n.

1177/2010, come da ultimo interpretato dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 267 del TFUE (cfr. CGUE, sez. IV, sentenza 2 settembre 2021, C-570/19, *Irish Ferries v. National Transport Authority*). Né, d'altra parte, è possibile accogliere la lettura estensiva della nozione di "circostanze straordinarie" offerta dalla Compagnia, considerato che, come di recente ribadito dalla Corte di Giustizia nella già citata sentenza 2 settembre 2019, C-570/19: in primo luogo, la predetta nozione "deve essere interpretata restrittivamente", "tenuto conto dello scopo perseguito dal regolamento n. 1177/2010, consistente nel garantire (...) un elevato livello di protezione dei passeggeri"; in secondo luogo, gli eventi elencati, a titolo esemplificativo, al considerando 17 del Regolamento (CE) n. 1177/2010 - ivi incluse le "decisioni prese (...) dalle autorità portuali o le decisioni adottate dalle autorità competenti in materia di ordine pubblico e sicurezza" – non "costituisc[o]no di per sé circostanze straordinarie, ma soltanto [eventi] idonei a produrre siffatte circostanze", che, in ogni caso, non possono ritenersi integrate allorquando, come nel caso di specie, il vettore aveva sotto il suo "effettivo controllo" la possibilità di fornire la scelta di cui trattasi ai passeggeri. In terzo luogo, non può farsi a meno di rilevare che l'asserita circostanza straordinaria attiene ad eventi precedenti, non concomitanti con la partenza della nave per cui è procedimento. Inoltre, con riferimento all'invocata applicazione della circostanza eccezionale di cui all'articolo 20, paragrafo IV, va osservato che tale disposizione si limita a prevedere casi di non applicabilità dell'articolo 19, senza menzionare anche l'articolo 18 del Regolamento (UE) in contestazione; parimenti inconferente, nel caso di specie, è il richiamo all'articolo 20, comma 1, del Regolamento, considerato che tale disposizione esclude dal perimetro di applicazione dell'articolo 18 la (diversa) fattispecie dei "passeggeri con biglietti aperti finché l'orario di partenza non è specificato", facendo tuttavia salvi i passeggeri in possesso di un "titolo di viaggio". In definitiva, alla luce di quanto sopra osservato, non si rinvengono, nel caso in esame, le condizioni per ritenere integrata l'invocata esimente delle circostanze eccezionali, posto che, da un lato, la Società, fin dalla tarda serata del giorno precedente, avrebbe potuto diligentemente intraprendere tutte le misure necessarie ad offrire ai passeggeri la scelta prevista dal citato articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010; dall'altro lato, una lettura diversa dei sopracitati articoli, finalizzata a estendere il perimetro di applicazione delle predette circostanze anche ai casi non previsti dal legislatore europeo, avrebbe l'effetto di rimettere in discussione, con un'inammissibile interpretazione *contra legem*, l'effetto utile della protezione dei diritti dei passeggeri del trasporto marittimo nei termini enunciati dal predetto articolo 18, paragrafo 1 del Regolamento (UE) e chiariti ai relativi considerando 1, 2 e 13;

8. infondato, inoltre, è l'argomento della Società secondo cui "offrire una soluzione di trasporto alternativo non sarebbe stato possibile né tantomeno soddisfacente per i passeggeri", essendo la prima alternativa utile prevista solo la sera del

- giorno seguente. Simile argomentazione – oltre ad essere smentita da quanto sopra rilevato circa la concreta possibilità, per la Compagnia, di fornire *“immediatamente”* l’informazione di cui all’articolo 18 del Regolamento (CE) n. 1177/2010 – contrasta palesemente con la ratio della predetta disposizione che, difatti, è finalizzata specificamente a garantire un’informativa da parte del vettore ai passeggeri e consentire loro di compiere una scelta, la cui effettiva convenienza non può che essere valutata dagli stessi passeggeri; né, d’altra parte, può essere favorevolmente accolta un’interpretazione restrittiva della nozione di *“trasporto alternativo”* finalizzata a ricomprendere, come sembra evincersi dalle difese della Compagnia, il solo servizio erogato dalla stessa il giorno seguente, considerato che, come precisato dalla summenzionata sentenza della Corte di Giustizia, la predetta nozione *“è volt[a] a evitare che tale vettore si limiti a proporre un trasporto alternativo mediante un servizio di trasporto marittimo più tardivo che segua lo stesso itinerario anche qualora esistano ulteriori modalità di trasporto alternativo che consentano al passeggero di raggiungere la sua destinazione finale il prima possibile”* e, quindi, a *“garantire un elevato livello di protezione dei passeggeri rafforzando i loro diritti in un certo numero di situazioni che sono causa di gravi inconvenienti e ponendo rimedio a questi ultimi in modo uniforme e immediato”* (cfr. CGUE, sez. IV, sentenza 2 settembre 2021, C-570/19, punti 70 e 72). Nel caso di specie, la Compagnia non ha permesso ai viaggiatori di effettuare una scelta consapevole tra il rimborso del biglietto ed il viaggio alternativo come previsto dal dettato della norma violata. Il reclamante, in piena autonomia, è riuscito ad acquistare un biglietto con altro vettore e a raggiungere la sua destinazione finale *“in orario consueto”*;
9. palesemente inconferente è, infine, quanto sostenuto dalla Società in merito alla pretesa inapplicabilità dell’articolo 18, paragrafo 1 del Regolamento (CE) n. 1177/2010 al caso di specie, che ricadrebbe invece nell’ipotesi del *“secondo comma dell’art. 18 che autorizza il vettore (...) ad offrire la sola alternativa del rimborso del biglietto e non anche il trasporto alternativo”*; la fattispecie in esame, invero, è pienamente sussumibile in quella prevista dall’articolo 18, paragrafo 1, considerato che, per tutti i motivi sopra richiamati, la Compagnia si è venuta a trovare nella posizione, espressamente disciplinata dalla norma in questione, di *“prevede[re] ragionevolmente”* il ritardo alla partenza del viaggio per cui è procedimento e, quindi, di prevenire e ridurre al massimo, tramite un’offerta *“immediata”*, i (prevedibili) disagi che avrebbero subito i passeggeri;

RITENUTO

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

CONSIDERATO

altresi, quanto riportato nella relazione istruttoria con riferimento alla determinazione dell’ammontare della sanzione per la violazione dell’articolo 18,

paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, in applicazione dell'articolo 4, comma 3, del d.lgs. 129/2015 e delle Linee guida, e in particolare che:

1. l'articolo 4, comma 3, del d.lgs. 129/2015 prevede che la quantificazione della sanzione sia effettuata in applicazione dei seguenti criteri: a) della gravità della violazione; b) della reiterazione della violazione; c) dalle azioni poste in essere per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione; d) del rapporto percentuale dei passeggeri coinvolti dalla violazione rispetto a quelli trasportati;
2. per quanto riguarda la determinazione dell'importo base della sanzione, rileva sia l'entità del ritardo con cui è stata offerta la scelta ai passeggeri, a fronte di un ritardo superiore ai novanta minuti ragionevolmente prevedibile fin dalla tarda serata del giorno antecedente a quello della partenza, sia il fatto che l'informativa sia stata solamente parziale e che la violazione abbia coinvolto tutti i passeggeri della nave;
3. quanto, invece, alla reiterazione della violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010, risultano precedenti a carico di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. per violazioni della stessa indole: delibera n. 31/2022, del 24 febbraio 2022, delibera n. 70/2023 del 20 aprile 2023 (cfr. delibera di avvio 15/2022), delibera n. 71/2023 del 20 aprile 2023 (cfr. delibera di avvio 66/2022), delibera n. 72/2023 del 20 aprile 2023 (cfr. delibera di avvio 71/2022);
4. con riguardo alle azioni poste in essere per l'eliminazione o l'attenuazione delle conseguenze della violazione accertata, non risultano elementi di rilievo;
5. per quanto concerne, infine, il rapporto percentuale dei passeggeri coinvolti nella violazione rispetto a quelli trasportati, tenuto conto di quanto dichiarato dalla 9 Compagnia (prot. ART n. 3021/2022, del 16 febbraio 2022), si ritiene che la stessa abbia coinvolto tutti i passeggeri presenti a bordo della nave, ovvero 382 passeggeri;
6. in relazione alle condizioni economiche dell'agente, dai dati della visura camerale estratta in data 26 settembre 2022, rileva che, a seguito della domanda per l'ammissione al concordato preventivo presentata, per la Società, in data 25 maggio 2021, con decreto emesso in data 21 luglio 2022, il Tribunale di Milano ha approvato il concordato preventivo;
7. per le già indicate considerazioni e sulla base delle Linee guida, risulta congruo:
 - in relazione alla violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 1177/2010: (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 8.000,00 (ottomila/00); (ii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 3.500,00 (tremilacinquecento/00) per le reiterazioni; (iii) applicare, sul predetto importo base, una riduzione di euro 1.360,00 (milletrecentosessanta/00) in considerazione delle condizioni economiche; (iii) applicare, conseguentemente, la sanzione nella misura di euro 10.140,00 (diecimilacent quaranta/00);

RITENUTO

pertanto di procedere all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 10.140,00 (diecimilacent quaranta/00) per la violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 1177/2010;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. è accertata, nei termini di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamati, la violazione, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., con riguardo al viaggio da Porto Torres a Genova, con partenza programmata il 30 luglio 2021 alle ore 09:30 e arrivo programmato il giorno stesso alle ore 19:00, dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004;
2. di irrogare, per la violazione di cui al punto 1, nei confronti di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., la sanzione di euro 10.140,00 (diecimilacent quaranta/00);
3. la sanzione di cui al punto 2 deve essere pagata entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di notifica del presente provvedimento, tramite versamento da effettuarsi mediante l'utilizzo del servizio PagoPA, disponibile nella sezione "Servizi on-line PagoPA" (al link <https://autorita-trasporti.servizi-pa-online.it/>), indicando, nel campo causale: "sanzione amministrativa delibera n. 73/2023";
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 le sanzioni irrogate è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo;
5. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A., è comunicata ai reclamanti ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

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

Torino, 20 aprile 2023

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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