

**SALVARE  
LA SAREMAR  
SI PUÒ E SI DEVE**



**MAURO PILI**

**INTERROGAZIONE – RISOLUZIONE  
DEL DEPUTATO DI UNIDOS  
PRESENTATA ALLA CAMERA DEI DEPUTATI  
NELLA SEDUTA DEL 4 MARZO 2015**

**RISOLUZIONE – INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MAURO PILI  
SUL CASO SAREMAR**

---

## **RISOLUZIONE PILI SU SAREMAR**

---

LA COMMISSIONE TRASPORTI,

premessi che:

è diritto inalienabile e riconosciuto il rispetto del mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale con le isole;

tale servizio costituisce un diritto fondamentale e inalienabile alla mobilità di passeggeri e merci, senza discriminazioni e a pari condizioni;

la decisione di privatizzare la Compagnia marittima Tirrenia senza attivare misure di salvaguardia efficaci per il mantenimento di tale diritto inalienabile ha provocato, con particolare riferimento alla Sardegna, gravissime discriminazioni e violazioni del diritto inalienabile alla continuità territoriale marittima;

il rischio persistente che la già grave e penalizzante procedura di privatizzazione della Tirrenia possa degenerare con l'acquisizione di un'ulteriore quota di capitale azionario da parte di un concorrente diretto della stessa Tirrenia rende ancora più lesivo il diritto ad un servizio universale e garantito del diritto alla mobilità;

in questo quadro, per il quale sono avviate azioni tendenti a segnalare alle autorità competenti tale eventualità e rischio, si inserisce anche la gestione del servizio di continuità territoriale tra le isole minori disciplinate anch'esse da norme esplicite sul mantenimento del servizio universale;

l'evoluzione del processo di privatizzazione e nel contempo dei gravissimi limiti riscontrati nell'applicazione del principio di continuità territoriale e di oneri di servizio pubblico impongono una puntuale analisi e modifica sostanziale delle norme vigenti e della loro applicazione;

risultano non più rinviabili una valutazione e un indirizzo del Parlamento tesi a tutelare in modo chiaro ed inequivocabile il principio di continuità territoriale e la sua tutela da potenziali e acclamate speculazioni private nell'ambito dello svolgimento di un servizio pubblico;

in tal senso tale orientamento deve prendere spunto dalle lacune sostanziali e legislative riscontrabili nelle disposizioni legislative in essere;

in particolar modo si deve far riferimento alle norme con le quali si è preso atto delle procedure di infrazione comunitaria al riguardo della privatizzazione della Tirrenia e della sua gestione;

il decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135 (in Gazzetta Ufficiale - serie generale - n. 223 del 25 settembre 2009) , coordinato con la legge di conversione 20 novembre 2009, n. 166 (in questo stesso supplemento ordinario alla pag. 1) , recante: «Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee» reca infatti norme relative alla privatizzazione della Tirrenia;

l'Art. 19 - ter Disposizioni di adeguamento comunitario in materia di liberalizzazione delle rotte marittime al comma 7 dispone: A decorrere dal 1° gennaio 2010, le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione relativi ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico che si svolgono all'interno di una regione sono esercitati dalla stessa regione. **Per le regioni a statuto speciale il conferimento delle funzioni e dei compiti avviene nel rispetto dei relativi statuti.**

È evidente ed esplicito il riferimento allo Statuto della regione Sardegna e alle sue prerogative;

in tal senso il comma 9 del medesimo provvedimento disciplina: " Ai fini di cui al comma 8: a) entro il 31 dicembre 2009:

**5) sono approvati dalle regioni Sardegna e Toscana, secondo i rispettivi ordinamenti e nel rispetto del mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale con le isole,** gli schemi di contratti di servizio di durata non superiore a dodici anni con le società, rispettivamente, Saremar e Toremar, costituenti altresì atti delle gare di cui al numero 4);

anche in questo dispositivo appare esplicito il richiamo alle prerogative statutarie della Sardegna;

ma tale norma di salvaguardia appare ancora più evidente nell'ambito del comma 24 dove in modo inequivocabile le norme in materia di privatizzazione appaiono in modo inequivocabile rinviate a specifiche norme d'attuazione;

il comma 24 infatti dispone quanto segue: **Per le regioni a statuto speciale l'efficacia delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 22 è subordinata all'emanazione, ove occorrente, di apposite norme di attuazione;**

in questo contesto appaiono rilevanti le norme e la giurisprudenza europea che articolano le proprie disposizioni in funzione del servizio universale di continuità territoriale, della tutela della non discriminazione e dell'onere del servizio pubblico;

in tal senso appare indispensabile richiamare due fondamentali richiami della commissione europea in merito all'applicazione dei regolamenti:

la Commissione europea, D.G. Energia e Trasporti, nella lettera prot. n. D (2009) 75213 del 21/12/2009, indirizzata alle autorità italiane nel quadro della procedura di infrazione n. 2007/4609; con riferimento al percorso di privatizzazione definito nel D.L. n. 135 del 25 settembre 2009, ha precisato, altresì, che "ai fini dell'applicazione del regolamento 3577/92 sul cabotaggio marittimo è del tutto irrilevante che gli operatori del servizio pubblico siano pubblici o privati".

la Commissione Europea, nella lettera del dicembre 2009 ha affermato che "se le regioni effettuano il servizio "in house" ai sensi della sentenza Anav della Corte di giustizia (C-410/04) e tutti i relativi requisiti sono rispettati, il regolamento 3577/92 può considerarsi correttamente applicato".

la Corte di Giustizia Europea, sez. I, 6 aprile 2006, n. C-410/04 ha emesso la sentenza su «Libera prestazione dei servizi – Servizio di trasporto pubblico locale – Affidamento senza procedura di gara – Affidamento da parte di un ente pubblico ad un'impresa di cui esso detiene il capitale»;

in primo luogo la Corte di Giustizia ha richiamato le norme di riferimento alle quali ha ispirato la propria decisione:

- L'art. 43 CE così prevede: «Nel quadro delle disposizioni che seguono, le restrizioni alla libertà di stabilimento dei cittadini di uno Stato membro nel territorio di un altro Stato membro vengono vietate (...). La libertà di stabilimento importa l'accesso alle attività non salariate e al loro esercizio, nonché la costituzione e la gestione di imprese e in particolare di società ai sensi dell'articolo 48, secondo comma, alle condizioni definite dalla legislazione del paese di stabilimento nei confronti dei propri cittadini, fatte salve le disposizioni del capo relativo ai capitali».
- L'art. 46 CE ha il seguente tenore: «1. Le prescrizioni del presente capo e le misure adottate in virtù di queste ultime lasciano impregiudicata l'applicabilità delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che prevedano un regime particolare per i cittadini stranieri e che siano giustificate da motivi d'ordine pubblico, di pubblica sicurezza e di sanità pubblica. 2. Il Consiglio, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251, stabilisce direttive per il coordinamento delle suddette disposizioni».
- L'art 49, primo comma, CE così prevede: «Nel quadro delle disposizioni seguenti, le restrizioni alla libera prestazione dei servizi all'interno della Comunità sono vietate nei confronti dei cittadini degli Stati membri stabiliti in un paese della Comunità che non sia quello del destinatario della prestazione».
- Il testo dell'art. 86, n. 1, CE è il seguente: «Gli Stati membri non emanano né mantengono, nei confronti delle imprese pubbliche e delle imprese cui riconoscono diritti speciali o esclusivi, alcuna misura contraria alle norme del presente trattato, specialmente a quelle contemplate dagli articoli 12 e da 81 a 89 inclusi».

In tal senso la Corte di Giustizia si è così pronunciata: “Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara: Gli artt. 43 CE, 49 CE e 86 CE, nonché i principi di parità di trattamento, di non discriminazione sulla base della nazionalità e di trasparenza non ostano a una disciplina nazionale che consente ad un ente pubblico di affidare un servizio pubblico direttamente ad una società della quale esso detiene l'intero capitale, a condizione che l'ente pubblico eserciti su tale società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente che la detiene.”

il 22 gennaio 2014 Joaquín Almunia, Vicepresidente e Commissario per la politica di concorrenza, in relazione alla procedura riguardante la vicenda Saremar, con una nota ufficiale ha dichiarato: “Gli Stati membri e le autorità regionali sono ovviamente liberi di finanziare servizi di interesse economico generale. Tuttavia, come previsto dalle norme UE, il finanziamento dovrebbe essere trasparente e basato su obblighi di servizio pubblico chiaramente definiti.”

In particolar modo, e a sottolineare le responsabilità della Regione Sardegna, nella grave gestione della vicenda Saremar la commissione scrive: La normativa SIEG prevede che i prestatori di servizi pubblici possano ricevere una compensazione pari ai costi netti sostenuti per assolvere ai loro obblighi di servizio pubblico, qualora i parametri per calcolare la compensazione siano previamente definiti e gli obblighi di servizio pubblico siano definiti in modo chiaro. Tuttavia, quando Saremar era stata incaricata dell'esercizio delle due rotte marittime, non era stato definito un relativo meccanismo di compensazione. Inoltre, gli atti di incarico non definivano chiaramente gli obblighi di servizio pubblico imposti a Saremar. La Commissione ha concluso che Saremar non aveva diritto a una compensazione e doveva rimborsare le somme ricevute.

in questo contesto appare ancora più esplicito il richiamo della commissione nella decisione assunta: l'importo della compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole (punto 21).

nella Decisione della Commissione del 22.01.2014 sulle Misure di Aiuto Sa.32014 (2011/C), Sa.32015 (2011/C), Sa.32016 (2011/C) cui la regione Sardegna ha dato esecuzione a favore di Saremar al punto (254) la commissione Europea inquadra la saremar in un servizio gestito in house e infatti scrive: Sembrerebbe in effetti che Saremar agisca per conto della RAS come strumento per l'attuazione delle politiche di trasporto marittimo e sviluppo regionale della RAS;

sempre nella decisione richiamata del 22.01.2014 si fa esplicito riferimento alle condizioni finanziarie e gestionali della Saremar e le possibili strade percorribili per il suo salvataggio. Al punto (261) della decisione è infatti scritto: “ Per le ragioni precisate in appresso, la Commissione ritiene che Saremar potesse essere considerata un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione all'epoca della concessione della compensazione.

è esplicito il richiamo della commissione alle condizioni per il salvataggio e l'interesse della parte pubblica al suo intervento diretto nel salvataggio. In particolar modo al punto 262 della decisione del 22.01.2014 è scritto:

(262) Ai sensi del punto 9 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, un'impresa è considerata in difficoltà quando non è in grado di riprendersi con le proprie risorse o con le risorse che può ottenere dagli azionisti o sul mercato e se, in assenza di un intervento esterno delle autorità pubbliche, sarebbe quasi certamente costretta a uscire dal mercato.

al punto 270 della decisione la commissione richiama esplicitamente un percorso possibile di salvataggio che la regione non solo non ha perseguito ma che ha maldestramente disatteso: (270) Poiché la società non ha ricevuto aiuti per salvataggio o ristrutturazione negli ultimi dieci anni, la Commissione conclude che è rispettato il principio del cosiddetto "aiuto una tantum" di cui al punto 72 e successivi degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

a conferma del fatto che lo Stato Italiano e la regione Sardegna dovessero e soprattutto potessero attivare procedure di salvataggio è indicato al punto 273 della decisione dove è previsto: (273) In secondo luogo, perché una misura possa essere considerata compatibile ai sensi dei punti 34 - 37 degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione, il piano di ristrutturazione deve analizzare nei dettagli i problemi all'origine delle difficoltà e precisare i mezzi con cui si intende procedere per ripristinare la redditività a lungo termine e la salute della società entro un lasso di tempo ragionevole. Il piano di ristrutturazione deve essere elaborato sulla base di ipotesi realistiche circa le condizioni operative future, prendendo in considerazione scenari diversi - ottimisti, pessimisti e intermedi - che tengano conto dei punti di forza e delle debolezze specifiche dell'impresa. Il piano deve essere presentato alla Commissione corredato di tutte le informazioni utili, tra cui in particolare uno studio di mercato.

al punto 274 la Commissione europea dichiara esplicitamente: (274) Nessun piano avente queste caratteristiche è stato trasmesso alla Commissione. È vero che la RAS ha presentato un piano industriale per Saremar per il periodo 2011 - 2022; è anche vero, però, che tale piano non rispetta le prescrizioni degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione.

a conferma di quanto richiamato in numerosi atti di sindacato ispettivo relativamente alla gestione della continuità territoriale è fondamentale richiamare il principio disciplinato al punto 21 della disciplina SIEG del 2011: "l'importo della compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, compreso un margine di utile ragionevole." A norma del punto 24 della disciplina SIEG del 2011, il costo netto necessario per l'adempimento degli OSP deve essere calcolato sulla base di un confronto della situazione del fornitore con e senza gli OSP da assolvere.

risulta evidente che alla luce di quanto enunciato e disposto dalla giurisprudenza comunitaria e statale risulta possibile un intervento che possa ripristinare un pieno e adeguato servizio di continuità territoriale tra la Sardegna e le isole minori, salvaguardando i livelli occupazionale e garantendo una gestione diretta del servizio

stesso, al fine di scongiurare distorsioni del servizio e di possibili fenomeni speculativi sulla gestione dello stesso;

in tal senso la Commissione

**IMPEGNA IL GOVERNO** a predisporre, proporre e approvare, d'intesa con la Regione Sardegna, norme di attuazione che prevedano:

- la salvaguardia del diritto alla continuità territoriale tra isole minori in quanto diritto universale e inalienabile;
- l'attuazione del pieno diritto delle Regioni a statuto speciale a disciplinare il servizio di cabotaggio marittimo secondo le articolazioni da definire con norme di attuazione in base alle normative vigenti;
- di dare attuazione delle disposizioni e della stessa giurisprudenza che prevedono l'esercizio del servizio pubblico del cabotaggio marittimo attraverso società in house considerato che la stessa Commissione ha affermato che se le regioni effettuano il servizio "in house" ai sensi della sentenza Anav della Corte di giustizia (C-410/04) e tutti i relativi requisiti sono rispettati, il regolamento 3577/92 può considerarsi correttamente applicato".
- di adottare d'intesa con la Regione Sardegna azioni e atti che prevedano il salvataggio e la ristrutturazione della Società Saremar anche alla luce delle comunicazioni che la Commissione Europea ha rivolto allo Stato Italiano con le quali ha preso atto del mancato avvio di un piano industriale teso al salvataggio e ristrutturazione della società Saremar, con la conseguente soluzione delle condizioni pregiudiziali alla gestione della società stessa, anche di natura giudiziaria;
- l'imposizione dell'onere del servizio pubblico per i collegamenti tra le rotte minori regionali, tra le quali quelle da e per l'isola di Carloforte, la Maddalena e tra Santa Teresa di Gallura e la Corsica;
- una tariffa unica passeggeri, senza alcuna discriminazione di residenza, da ottenere con parametri oggettivi chilometrico ferroviari;
- una tariffa unica massima ammissibile che non superi l'attuale tariffa prevista per i residenti;
- clausole di salvaguardia totale per i lavoratori della società Saremar e delle condizioni contrattuali e previdenziali pregresse;
- l'ammodernamento del naviglio a disposizione attraverso un serio e concreto piano industriale;

