

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La Corte dei Conti mette in discussione il ‘monopolio di fatto’ di Castalia nell’antinquinamento marino

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 23rd, 2021

La Corte dei Conti ‘promuove’ il sistema messo in atto dall’Italia (con la partecipazione di soggetti pubblici e privati) per prevenire e contrastare l’inquinamento marino causato dallo sversamento di idrocarburi, indicandolo addirittura come “un modello organizzativo di riferimento anche per ambiti diversi da quello della gestione delle emergenze ambientali”.

Lo si apprende dalla Deliberazione 11 marzo 2021, n. 6/2021/G della magistratura contabile, che sottolinea in particolare “la chiara definizione dei ruoli e delle responsabilità dei soggetti pubblici e privati coinvolti nella gestione degli interventi (Protezione Civile, Ministero della transizione ecologica, Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Ispra, Castalia, ndr)” così come “l’elevata sinergia di tutte le sue componenti”, ma allo stesso tempo non risparmia alcuni rilievi a diverse di loro.

Di particolare interesse per SHIPPING ITALY sono le osservazioni che riguardano le attività in capo al consorzio Castalia, titolare da molti anni del servizio antinquinamento marino, attualmente sulla base di una convenzione stipulata lo scorso novembre con l’allora Ministero dell’Ambiente (oggi Ministero della Transizione Ecologica) al termine di una gara comunitaria che per la prima volta ha ricompreso anche il contenimento del *marine litter*.

La deliberazione passa in rassegna i termini [dell’ultimo contratto](#), del valore di 47,5 milioni di euro più Iva per complessivi 58 milioni. I giudici evidenziano innanzitutto come quest’ultimo importo rappresenti per il Ministero una diminuzione di spesa di 2 milioni rispetto al precedente contratto (pure stipulato con Castalia), mentre allo stesso tempo la flotta a disposizione per l’antinquinamento risulti ridotta di 4 unità (da 36 a 32; il bando di gara ne richiedeva “almeno 30”, ndr) e i compiti delle ‘navi gialle’ al contrario aumentati.

I giudici ricordano infatti come le unità adibite al servizio debbano restare in “modalità *stand-by* e con personale disponibile h/24 al pronto impiego”, che alcune di esse debbano svolgere un pattugliamento quotidiano nei pressi delle piattaforme offshore, e che a queste attività si vada ora a sommare quella (seppur non prioritaria) del contenimento del *marine litter*.

Pur esprimendo “apprezzamento” per la scelta di dedicare parte delle energie alla raccolta della plastica in mare (attività che una direttiva del MinAmbiente aveva stabilito dovesse essere svolta

“senza maggiori o nuovi oneri” per lo stesso dicastero da chi avesse svolto l’antinquinamento marino), i giudici ritengono auspicabile una “valutazione dei costi-benefici” di questa impostazione. In particolare questo schema dovrebbe a loro avviso essere confrontato con “soluzioni alternative” quali “cofinanziamenti di progetti regionali, locali o di associazioni ambientaliste” o altre iniziative di operatori di mercato “sollecitati” tramite il partenariato per l’innovazione (sulla base dell’art. 65 del Codice dei contratti pubblici).

Più in generale, secondo i giudici contabili, considerata la riduzione della consistenza della flotta, sarebbe inoltre opportuno valutare se il dispiegamento di navi in servizio antinquinamento sia adeguato, in particolare nelle aree a maggior traffico di petroliere e chimichiere (quali il quadrante settentrionale dell’Adriatico e il Canale di Otranto), anche per predisporre un’eventuale “seconda linea di intervento” da mobilitare nei casi di emergenze ambientali più gravi”.

L’osservazione dall’impatto più pesante è quella che la Corte dei Conti lascia quasi per ultima, e riguarda l’impostazione generale data al servizio di antinquinamento marino con l’appontamento di un unico appalto.

Pur comprendendone i vantaggi (gestione unitaria della procedura di gara, garanzia di un elevato standard organizzativo, possibilità di coordinare in modo flessibile gli interventi), i giudici contabili evidenziano come questa impostazione abbia creato il “consolidamento di un monopolio di fatto” che potrebbe privare l’amministrazione dello Stato dei benefici che si ottengono con “un confronto concorrenziale, *in primis*, ribassi d’asta e offerte tecnicamente più competitive”. Situazione a cui si potrebbe invece arrivare con “soluzioni alternative, quali la graduale acquisizione, in proprietà o leasing, di unità navali a basso impatto ambientale e adatte anche alla lotta agli inquinanti chimici”, che secondo la Corte dei Conti potrebbero essere gestite in convenzione “dal Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera oppure dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco”. Questa opzione, secondo i giudici contabili, favorirebbe peraltro il “riequilibrio della componente privata e di quella pubblica nella gestione operativa delle emergenze”.

Il documento torna poi sul tema delle attività di monitoraggio e vigilanza delle aree marine in corrispondenza di piattaforme petrolifere, suggerendo di razionalizzare gli attuali controlli (svolti via mare, aereo e tramite satelliti) con l’impiego di sistemi di monitoraggio a distanza (droni?) e con l’introduzione di protocolli che possano evitare sovrapposizioni.

Sempre nell’ambito del servizio di antinquinamento, la deliberazione della Corte dei Conti si chiude infine consigliando alla Direzione Generale per il mare e le coste del Mite la stesura di un ‘rapporto annuale’ che possa dare “contezza degli interventi effettuati” (quelli di Castalia sono stati 12 nel 2018 e 21 nel 2019, si apprende dal documento) e “preveda la formulazione di proposte in materia di prevenzione e gestione degli inquinamenti accidentali (*oil spill*) e cronici (*marine litter*, inquinamenti tellurici)”, in modo da offrire uno strumento utile per “una migliore ponderazione delle decisioni di allocazione delle risorse umane e finanziarie da destinare alle attività di salvaguardia dell’ambiente marino”.

Francesca Marchesi

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, March 23rd, 2021 at 7:00 pm and is filed under [Navi](#),

Politica&Associazioni

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.