

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Inefficiente” anche per l’Antitrust il trasporto marittimo di acqua verso le isole minori siciliane

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 11th, 2022

È un dato di fatto che Vetor e Marnavi – ovvero gli attuali titolari (in Rti) del servizio pubblico di trasporto marittimo di acqua potabile verso le isole minori della Sicilia – siano ad oggi gli unici operatori dotati di navi cisterna autorizzate a svolgere questa attività ai sensi del DM 123/2020. Tuttavia, se le concessioni assegnate dalla Difesa per lo stesso servizio avessero durata pluriennale (anziché annuale, come invece avviene da un ventennio), anche altri eventuali interessati sarebbero maggiormente incentivati ad effettuare gli investimenti per dotarsi dei mezzi necessari per partecipare alle procedure.

La considerazione è dell’Autorità garante della Concorrenza e del Mercato ed è inclusa in un documento trasmesso sia al Ministero della Difesa sia alla Regione Siciliana lo scorso 21 dicembre.

Nel documento l’authority ricostruisce, seppur in estrema sintesi, il contesto normativo ‘anomalo’ in cui avviene l’assegnazione del servizio, in base al quale per le Regioni a Statuto Speciale la gestione è rimasta in carico a Ministero della Difesa e Marina Militare dopo che il trasferimento di competenze agli enti regionali deciso tramite il D.lgs. n.112/1998 venne poi dichiarato incostituzionale dalla Consulta con la sentenza n. 377/2000.

Il risultato sotto gli occhi di tutti, scrive l’Agcm, è stato quello di una “gestione emergenziale e inefficiente” che “si protrae da un ventennio”. In particolare in Sicilia, dove il servizio è tornato in capo alla Difesa dal 2000, questo viene aggiudicato “su base annuale ad armatori privati” tramite – ed è questo l’altro rilievo – “procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando di gara”. Nel documento l’Agcm evidenzia anche come l’approvvigionamento idrico delle isole siciliane rappresenti “oltre il 74% del valore complessivo dell’approvvigionamento idrico di tutte le isole minori italiane rifornite via nave cisterna”, per via del *deficit* infrastrutturale, in termini di dissalatori e conduttore sottomarine, che le caratterizza rispetto ad altre realtà simili (oltre che per il sottoutilizzo dell’impiantistica esistente “che aggrava ulteriormente la dipendenza dal molto oneroso rifornimento di acqua potabile via mare”).

Il pronunciamento dell’Agcm arriva dopo che, lo scorso ottobre, sul tema si era espressa anche l’Autorità Nazionale Anticorruzione, con una delibera (la n. 693) pubblicata a seguito di un procedimento di vigilanza i cui atti conclusivi erano stati trasmessi al **Ministero della Difesa**, alla **Marina Militare**, alla **Regione Siciliana**, al **Ministero della Salute**, alla **Corte dei Conti**, al **Parlamento**, nonché appunto alla stessa authority Antitrust.

Oltre a criticare le modalità di effettuazione del servizio dal punto di vista tecnico (omesso controllo dell'acqua potabile, costanti sversamenti in mare di una parte dell'acqua potabile trasportata, etc.), l'analisi aveva stigmatizzato le modalità di gestione e affidamento dello stesso, che a suo avviso dovrebbe “essere profondamente cambiato e migliorato” soprattutto per cercare di superare la “sostanziale situazione di monopolio esistente”, con la presenza di tre sole realtà in Italia (Marnavi, Vetor e la loro joint venture Vemar) e di un “esiguo numero di navi cisterna idonee (attualmente 15, mentre sono in corso le istruttorie per il rilascio di autorizzazioni ad altre 4 unità di Marnavi e Vetor; altre tre sono quelle possedute dalla Marina Militare secondo Anac ” potrebbero aggiungersi”) che però non servono anche le isole minori delle Regioni Puglia e Lazio. Nei suoi accertamenti Anac aveva inoltre evidenziato come il Ministero della Difesa si fosse sempre avvalso di “procedure negoziate in favore di un numero ristretto di armatori, senza mai indire gare aperte al mercato”, una scelta che comunque descritta come “in via astratta legittima e, infatti, mai contestata dalla Corte dei Conti”. Un altro punto critico, secondo l'Autorità Anticorruzione, riguardava inoltre il fatto che nel contratto non fosse individuato “con esattezza quali navi svolgono il servizio”.

Secondo Anac nei futuri affidamenti appare invece “necessario individuare con esattezza la nave che svolgerà il servizio, tenuto conto che tale circostanza determina significative conseguenze sulla gestione dell'affidamento” e che “la messa a disposizione sia effettuata mediante un preciso impegno giuridico dell'effettivo proprietario”, per evitare che questi in qualsiasi momento possa “legittimamente destinare ad altro impiego la nave, sottraendola alla disponibilità del contratto stipulato”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, January 11th, 2022 at 3:45 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.