PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE
A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

Venezia: summit sulla liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici

Venezia, 2 marzo 2012 – Il servizio tecnico-nautico svolto in regime di monopolio? Poco giustificabile alla luce dell'attuale legislazione sulla concorrenza. E il sistema tariffario? I costi di stand-by del servizio di rimorchio sono troppo onerosi per l'utente.

Sono i due colpi di timone con cui quest'oggi il presidente dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, ha provato a tracciare una cornice delle riforme possibili in tema di concorrenza e competitività in campo portuale. L'occasione è data da un seminario dedicato al tema della liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici, organizzato dal numero uno dell'authority veneziana, Paolo Costa. In agenda c'è il superamento dell'attuale sistema concessorio e tariffario del servizio di rimorchio, preso a riferimento perché è di gran lunga il più costoso tra i cosiddetti quattro servizi ancillari alla navigazione (battellaggio, pilotaggio, ormeggio e rimorchio, per l'appunto).

«L'attuale modello monopolistico – ha detto Gallanti – non appare più rispondente ai criteri di competitività ormai indistintamente richiesti da un moderno sistema portuale».

«Caro Dimitrios Theologitis – è stato l'appello dell'avvocato genovese al responsabile porti della DG-Move, anch'egli presente al dibattito – si parli anche di questo nel workshop che organizzerete in estate. Ci auguriamo tutti che a livello europeo siano ormai cambiate quelle condizioni che non permisero a Loyola de Palacio di liberalizzare il mercato dei servizi portuali».

Theologitis, intervenuto poco prima di lui, aveva infatti annunciato di voler organizzare per l'estate un workshop europeo incentrato sui principali temi della politica portuale: «L'obiettivo – aveva dichiarato il responsabile porti della direzione trasporti della Commissione Europea – è focalizzare il dibatto su due importanti direttrici: la sicurezza della navigazione e il libero accesso al mercato. Ascolteremo chiunque voglia dare un contributo al dibattito»

Il numero uno dell'authority livornese è poi intervenuto sul sistema tariffario di riferimento, e in questo le sue posizioni non sono affatto lontane da quelle di Paolo Costa, che da tempo si batte per l'abolizione del cost-plus pricing (ovvero, il modello della spesa storica, con gli aumenti stabiliti secondo i dati presentati unilateralmente dal concessionario del servizio di rimorchio): «Oggi l'utenza – ha detto Gallanti – è

costretta a sostenere i costi di una eventuale cattiva capacità imprenditoriale dell'impresa di rimorchio, la quale, nel sistema attuale, finisce paradossalmente per essere di fatto esonerata da gran parte del rischio di impresa con ricadute negative per l'utenza portuale».

Sotto questo aspetto, il modello del *price cap*, che fissa un tetto massimo annuale tariffario sulla base dell'aumento del tasso di inflazione ridotto di una percentuale minima stabilita di produttività, è per Gallanti la migliore risposta a chi chiede maggiore competitività all'interno di un porto, perché – ha spiegato l'avvocato genovese – ciò indurrebbe il concessionario ad aumentare l'efficienza della propria gestione operativa. «È opportuno - ha sottolineato - che ogni guadagno/perdita in termini di minori/maggiori costi di produzione sia incamerato dall'impresa senza gravare sull'aumento tariffario».