

necessarie e connesse all'adeguamento professionale degli uomini, all'innovazione dei mezzi e degli strumenti utilizzati, alla crescita e alla modernizzazione del gruppo. Va sempre ricordato che una prestazione malfatta o un'operazione maldestra in circostanze impreviste determina costi aggiuntivi di entità inaspettate e spesso rilevanti a carico del porto, del vettore, comportando, a volte, anche gravi danni per la vita umana e per l'ambiente.

In proposito, sono stati richiamati due particolari provvedimenti. In occasione dell'ultimo procedimento (rispetto alla data dell'audizione) per la determinazione, porto per porto, delle tariffe, è stato inserito nelle rispettive ordinanze quanto segue: «considerati gli obblighi di servizio pubblico generali e specifici di cui il gruppo è tenuto a rispondere quali: controllo e intervento sulle navi ormeggiate nel porto per qualsiasi evenienza imprevista o straordinaria che le mettano a rischio; l'assistenza o soccorso a navi e persone in condizioni di pericolo; recupero di oggetti galleggianti pericolosi per la navigazione»; quindi, in tutti questi casi le prestazioni sono erogate senza alcun addebito di oneri. Il secondo evento concerne la consegna, da parte del Comando generale delle capitanerie di porto, di un *security pass* personalizzato ad ogni ormeggiatore barcaiole operante nei porti italiani, anche in considerazione della elevata specializzazione.

Da ultimo, è stata sottolineata l'esigenza di non ridurre le responsabilità delle Capitanerie di porto nella regia e nella gestione di tutte le fasi della navigazione marittima, compreso l'approdo, e ciò soprattutto in quanto le modalità che debbono osservare i servizi tecnico-nautici, i quali sono, per loro natura intrinseca, servizi della sicurezza, non possono seguire norme che nascono e soddisfano esclusivamente esigenze localistiche, ma debbono rispondere a principi e criteri validi su tutto il territorio nazionale. Questa esigenza appare ancora più forte in Italia, dove le caratteristiche orografiche dei porti, gli spazi e i vincoli che caratterizzano i nostri scali incidono pesantemente sulla gestione della manovra e della navigazione negli ambiti portuali. Se è inevitabile che esistano delle differenze, queste vanno considerate e devono riflettersi sugli aspetti quantitativi riguardanti sia gli uomini, sia i mezzi; mentre non possono influire sulle modalità di fondo, perché potrebbero inficiare i parametri qualitativi necessari a tutelare una generale, efficiente e sicura transitabilità nautica, falsando in questo modo la concorrenza tra i porti attraverso forme di competizione al ribasso. È stata quindi sostenuta l'esigenza di un coordinamento ed un intervento penetrante degli organismi nazionali, cioè ministero e Comando generale delle capitanerie.

Per una ragione analoga è stata segnalata la necessità di una regia unitaria del Ministero delle infrastrutture in occasione di rinnovi o di modifiche complessive delle tariffe dei servizi, al fine di stabilire risultati quantitativi di contenimento dei costi che non riducano però le possibilità di migliorare qualitativamente gli standard operativi dei singoli gruppi, consentendo in questo modo un'articolazione attenta alle realtà locali e mantenendo il rispetto di equilibri assai delicati.

Non è stata peraltro esclusa dai soggetti auditi la necessità che tutto ciò avvenga con la partecipazione attiva delle autorità portuali

e dell'Assoporti; occorre infatti stabilire regole e perseguire risultati che siano coerenti con gli obiettivi programmatici ed istituzionali che le stesse autorità perseguono per il potenziamento delle attività marittimo-portuali e per la realizzazione dei piani operativi triennali.

11. Gli interventi per assicurare un elevato livello di sicurezza nei porti dal punto di vista della *safety* e della *security*.

Per «sicurezza» in ambito portuale si intende, nell'accezione tradizionale, la tutela dell'incolumità delle persone in caso di incidenti sul mare o nei porti, nonché la prevenzione degli incidenti tipicamente connessi alle attività portuali e alla navigazione (sicurezza come *safety*). Sotto questo profilo la sicurezza — che è, con tutta evidenza, un obiettivo assolutamente prioritario nell'ambito delle politiche per il settore portuale — risulta perseguita con specifica attenzione con misure intraprese nel tempo, soprattutto per quanto attiene ai rischi durante la navigazione (Convenzione SOLAS).

Va quindi premesso come, per completare le norme sulla sicurezza del lavoro portuale, che — come è noto — rappresenta uno dei settori a più alto tasso di pericolosità, è indispensabile l'emanazione, da parte del Governo, del decreto legislativo di cui all'articolo 6, comma 2 del decreto legislativo n. 272 del 1999.

Dopo gli attentati dell'11 settembre 2001, la nozione di sicurezza si è estesa a comprendere anche la prevenzione contro gli atti terroristici (sicurezza come *security*), tanto più importante in quanto la progressiva apertura dei mercati internazionali e l'innovazione tecnologica hanno trasformato i porti in snodi fondamentali del sistema mondiale dei trasporti e dei traffici.

In particolare, il tema della *security* in ambito portuale ha acquisito rilevanza concreta con l'emanazione del codice ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) dell'IMO (*International Maritime Organization*), che stabilisce misure di *security* da adottarsi sulle navi in navigazione internazionale. Rispetto al termine del 1° luglio 2004 previsto per l'applicazione delle norme del codice, peraltro, nel corso dell'audizione di rappresentanti di Assoporti è stato evidenziato un grave ritardo dell'Italia, anche alla luce delle discrasie tra Ministero dell'interno, Guardia costiera e Autorità portuali in ordine alla titolarità delle competenze in materia di *security*. Al riguardo, da parte di Assoporti è stata prospettata l'opportunità che la complessiva gestione della *security* in ambito portuale sia attribuita al Ministero dell'interno e alla Guardia costiera, mentre alle Autorità portuali dovrebbe spettare la definizione dei piani di *security* nei porti, che presuppone l'approfondita conoscenza del territorio.

Una posizione affine ha espresso il Comitato nazionale di coordinamento degli utenti e degli operatori portuali, per il quale non solo i compiti di polizia e di sicurezza in ambito portuale devono essere lasciati all'autorità marittima (Guardia costiera) e al comandante del porto, ma dovrebbe evitarsi di prevedere che l'autorità marittima debba agire d'intesa con l'autorità portuale, atteso che la ricerca dell'intesa può determinare fatali ritardi nei frangenti di emergenza.

Rispetto all'ipotesi di attribuire alle autorità portuali le funzioni di *security* nelle strutture portuali (interfaccia nave-porto), la Guardia costiera ha sottolineato come altri paesi (USA, Regno unito, Grecia) si siano orientati in senso opposto ed ha espresso la convinzione che la gestione delle emergenze debba restare affidata ad organismi incardinati nell'amministrazione diretta dello Stato e svincolati da esigenze, come quella dell'equilibrio di bilancio, che possono far passare in secondo piano le priorità della sicurezza.

Per quanto riguarda, poi, il rapporto tra le funzioni proprie della Guardia costiera e quelle delle amministrazioni dell'interno e della difesa, vi è la necessità di assicurare forme di cooperazione e collaborazione sinergica tra i diversi soggetti operanti nel porto e nelle relative strutture, con l'obiettivo primario di prevenire e monitorare tutti gli aspetti attinenti alla *security*, soprattutto in una fase di particolare delicatezza e rilievo come quella attuale.

Va quindi ricordato come, tra gli organismi statali preposti alla sicurezza in ambito portuale, la Polizia di Stato è presente nell'ambito delle strutture portuali con la polizia di frontiera, in dipendenza dalla Direzione centrale dell'immigrazione e della polizia delle frontiere.

Al tempo stesso, il decreto del Presidente della Repubblica del 2 luglio 2004, n. 184, recante « Riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » prevede, all'articolo 8, che tra i compiti espressamente attribuiti al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto rientri espressamente la « vigilanza e controllo operativi in materia di sicurezza delle navi e delle strutture portuali nei confronti di minacce ».

Tali previsioni vanno quindi attentamente coordinate con i compiti di concreta azione antiterroristica proprie delle amministrazioni dell'interno e della difesa.

La Capitaneria di porto-Guardia costiera, in qualità di autorità marittima, esercita al contempo nel porto — ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 84 del 1994 — le funzioni di polizia di sicurezza della navigazione previste dal codice della navigazione e dalle altre leggi e norme del mare. Tali funzioni, non essendo la Guardia costiera una forza di polizia in senso stretto, non sono di tutela dell'ordine pubblico, bensì tecnico-amministrative finalizzate alla sicurezza rispetto ad incidenti (*safety* e non *security*). L'attività del Corpo è peraltro proiettata principalmente verso il mare e gli specchi d'acqua in generale, piuttosto che verso la terraferma e i porti, ed è finalizzata a garantire che le diverse attività che si svolgono in acqua non abbiano luogo in forme tali da mettere a repentaglio la vita umana, le risorse biologiche e marine o l'ambiente.

In sostanza, la Capitaneria di porto disciplina e organizza i servizi tecnico-nautici (pilotaggio, ormeggio e rimorchio), ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 84 del 1994, vigilando sulla sicurezza degli ormeggi e delle operazioni di movimentazione delle navi nei porti. Occorrono, infatti, cognizioni tecnico-nautiche per individuare le manovre e gli attracchi adeguati rispetto alle caratteristiche e dimensioni di ciascuna nave o alla natura della merce trasportata o per valutare l'idoneità degli spazi e dei pescaggi. È l'autorità portuale, tuttavia, ad assegnare le banchine alle varie componenti di movimentazione, a dare la

concessione ai terminalisti e l'autorizzazione per le operazioni portuali. Al riguardo, l'ANGOPI, in particolare, ha espresso l'auspicio che la responsabilità nella gestione dell'approdo non sia sottratta alla Guardia costiera, sottolineando come i servizi tecnico-nautici siano servizi di sicurezza e debbano quindi conformarsi a principi validi su tutto il territorio nazionale e non rispondere a esigenze localistiche.

La Guardia costiera, inoltre, definisce e attua i piani di emergenza per il caso di incendio, di inquinamento, nonché (eventualità che peraltro attiene al profilo della *security*) di attacco nucleare, batteriologico, chimico o radioattivo (NBCR); disciplina al contempo la circolazione negli spazi comuni, interni al porto ma esterni alle aree assegnate in concessione ai singoli terminalisti, e vigila sulla circolazione dei mezzi terrestri negli spazi comuni del porto, nell'esercizio di funzioni di polizia stradale. L'organizzazione degli spazi, e conseguentemente la delimitazione degli spazi comuni, è stabilita dall'autorità portuale, che regola anche le operazioni nelle aree in cui si eseguono le movimentazioni delle merci o in quelle assentite in concessione ai terminalisti.

La Guardia costiera, infine, effettua i collaudi e le ispezioni in stabilimenti e depositi costieri, quali i depositi di prodotti infiammabili, i distributori di carburante, le raffinerie situate anche in parte entro i limiti del demanio marittimo o collegate ad acque marittime. Il rilascio delle concessioni per l'impianto e l'esercizio di stabilimenti o di depositi costieri di sostanze infiammabili o esplosive spetta invece all'autorità portuale.

La legge n. 84 del 1994 non contiene disposizioni di diretto interesse per i profili istituzionali della Guardia di finanza, che peraltro contribuisce a garantire la sicurezza dei porti esercitando le tradizionali funzioni di polizia doganale e di frontiera, a contrasto del contrabbando, dei traffici illeciti internazionali, delle frodi comunitarie e del riciclaggio. L'amministrazione doganale è articolata in due strutture interconnesse e complementari: quella *civile*, formata dagli uffici dell'Agenzia delle dogane, cui sono affidati compiti di accertamento, ispezione, controllo ed espletamento delle formalità concernenti i movimenti internazionali di persone e merci; quella *militare*, costituita dai reparti del Corpo della Guardia di finanza, che svolgono le funzioni di polizia tributaria investigativa per la lotta al contrabbando e ai traffici illeciti internazionali. Le due istituzioni concorrono al conseguimento dell'obiettivo comune di garantire il controllo doganale nazionale, assicurando nel contempo il rispetto delle esigenze di rapidità e di fluidità dei transiti commerciali internazionali.

I militari del Corpo possono intervenire sia all'interno dei porti, in dipendenza funzionale dall'Agenzia delle dogane, sia, autonomamente, al di fuori degli spazi doganali (nelle cosiddette zone di vigilanza doganale terrestre e marittima, come pure nella restante parte del territorio). Nel contrasto al traffico di sostanze stupefacenti, poi, i militari del Corpo esercitano poteri autonomi di prevenzione e repressione anche all'interno dei porti (e degli spazi doganali in genere), coordinandosi con i funzionari doganali. Il dispositivo di vigilanza e contrasto è articolato su due linee interconnesse: la prima, stanziale e di controllo del territorio, è costituita dai reparti incaricati

di assicurare la sicurezza in mare, lungo i confini e soprattutto nei porti, nonché su tutto il territorio nazionale; la seconda, investigativa, è formata dalle articolazioni operative incaricate di sviluppare ed approfondire le indagini di polizia giudiziaria su organizzazioni criminali, perseguendo anche i profili connessi al riciclaggio dei proventi illeciti ed alle frodi in danno del bilancio dell'Unione europea.

L'organizzazione del dispositivo di vigilanza all'interno delle aree portuali è — in base all'articolo 17 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale (decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, e successive modificazioni) — prerogativa del capo della dogana, il quale vi provvede direttamente con il proprio ufficio ovvero avvalendosi della Guardia di finanza. Nell'espletamento del servizio, i militari del Corpo dipendono quindi funzionalmente dai responsabili doganali in turno e si attengono alle prescrizioni fissate in apposite consegne, redatte dal direttore dell'ufficio doganale d'intesa con il comandante provinciale territorialmente competente.

All'interno dei porti la Guardia di finanza svolge attività di vigilanza ed assistenza, con la missione primaria di impedire il compimento di sottrazioni, confusioni, sostituzioni o di operazioni comunque non permesse; cura altresì il « servizio di riscontro », che consiste nel verificare, dopo lo svincolo delle merci, la corrispondenza tra il carico ed i documenti doganali di scorta, al fine di attivare, nel caso di fondati sospetti d'irregolarità, l'ispezione delle merci (a tal fine è riconosciuta ai militari del Corpo un'ampia discrezionalità ed autonomia nella selezione dei controlli).

Con riferimento più specifico alla *security* in ambito portuale, i controlli della Guardia di finanza si sviluppano lungo tre direttrici: controllo delle merci nei *containers*, vale a dire il controllo della corrispondenza del contenuto con il manifesto di carico (l'operazione è condotta attraverso l'uso di *scanner* a raggi x o a raggi gamma e ha anche finalità doganali); controllo dell'eventuale presenza di esseri umani all'interno dei *containers*, effettuato attraverso sonde ad anidride carbonica (il controllo è nato per il contrasto all'immigrazione clandestina, ma è rilevante anche nella lotta al terrorismo); controllo dei passeggeri a bordo delle navi da crociera e dei traghetti, che si attua, in stretto coordinamento con l'autorità marittima locale, mediante procedure di segregazione, verifica di accessi, identificazione, ispezioni personali e dei bagagli effettuate con le metodologie e le strumentazioni in uso presso gli aeroporti. È stato peraltro sottolineato che non esistono ad oggi procedure vincolanti per il controllo dei passeggeri « a terra » (*metal detector* e raggi X non essendo obbligatori nei porti), mentre a bordo delle motonavi di linea non sono richiesti titoli di viaggio nominativi per passeggero.

Nell'ambito portuale — come lungo tutto il confine terrestre e marittimo — la Guardia di finanza svolge inoltre funzioni di polizia di frontiera, sotto la direzione dei funzionari di pubblica sicurezza. Fra le misure compensative dell'abolizione, a seguito dell'accordo di Schengen, dei controlli sulle persone e sulle merci alle frontiere interne all'area dell'accordo c'è l'intensificazione della cooperazione fra i servizi di polizia nazionali e il potenziamento dell'azione di

vigilanza alle frontiere esterne, al fine di impedire l'ingresso nello « spazio Schengen » di immigrati clandestini attraverso i confini con paesi terzi.

La Guardia di finanza, quale forza di polizia a competenza generale in materia economico-finanziaria, proietta la propria azione di polizia doganale anche fuori dei porti, nel prospiciente contesto marittimo, avvalendosi di mezzi aeronavali, legittimati a intervenire in mare nell'ambito della zona di vigilanza doganale marittima.

Secondo quanto emerso nel corso delle audizioni, i controlli di sicurezza nei porti europei sono aumentati anche a seguito del varo dell'iniziativa *Container Security Initiative* (CSI), intrapresa dagli Stati Uniti quale misura antiterrorismo d'emergenza e consistente in accordi bilaterali con le amministrazioni doganali dei paesi comunitari. La CSI ha portato all'intensificazione dei controlli sulle merci che giungono negli Stati Uniti d'America provenendo dai principali porti dell'Unione europea, al fine di individuare armi di distruzione di massa o materiali utilizzabili per atti terroristici. Particolare attenzione viene posta al controllo delle merci cosiddette « a doppio uso », cioè quelle merci che in sé considerate non rappresentano una minaccia, ma che possono costituire o diventare componenti di armi. La dichiarazione di intenti italo-statunitense siglata il 7 novembre 2002 a Washington, inoltre, prevede il rafforzamento degli *standard* di sicurezza nei porti di partenza e il distacco in Italia di agenti della dogana statunitense (posti sotto la diretta supervisione dell'ambasciatore statunitense in Roma). I porti nazionali interessati dall'iniziativa nella fase pilota sono quelli di Genova e La Spezia, nonché quelli di Gioia Tauro e Livorno. L'iniziativa sarà successivamente estesa ad altri porti d'interesse.

Giova infine ricordare che, con riferimento alla necessità di adottare misure specifiche e costanti per assicurare adeguati livelli di tutela della security nelle Autorità portuali, soprattutto alla luce dell'attuale situazione internazionale e dei rischi di attentati terroristici, la IX Commissione ha approvato uno specifico atto di indirizzo il 6 luglio 2005 (n. 8-00130). Con la risoluzione approvata si impegna in particolare il Governo a realizzare prontamente tutti gli interventi necessari per assicurare un adeguato livello di *security* nei porti, alla luce della funzione strategica svolta dalle strutture portuali, articolandoli nell'ambito di un quadro unitario di finanziamenti e di una definizione chiara ed univoca delle competenze dei soggetti responsabili.

12. Conclusioni. Gli interventi in favore del settore portuale quale elemento fondamentale del rilancio della competitività del sistema Paese.

Nel 1994 la normativa in materia portuale è stata interessata da un esteso intervento di riforma, attuato con la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e diretto ad adeguare la disciplina vigente alle mutate esigenze del settore, connesse con l'intensificarsi dei traffici marittimi, con la crescente competizione tra scali portuali nazionali ed internazionali,

nonché con la necessità di favorire gli investimenti secondo logiche coerenti con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e funzionali ad un equilibrato sviluppo del sistema portuale nazionale ed alla realizzazione del progetto « autostrade del mare ». Con la legge 84 è stato quindi introdotto un modello basato sulla privatizzazione della gestione dei terminali, in un contesto di mantenimento della proprietà pubblica dei suoli e di programmazione e controllo pubblici dell'uso del territorio secondo un modello cosiddetto *landlord*. La legge 84 ha quindi innovato fortemente il modello istituzionale precedente, fondato su porti interamente pubblici, ed ha consentito ai porti italiani di « intercettare » i crescenti traffici in transito nel bacino del mediterraneo dando luogo a tassi di crescita rilevanti anche da un punto di vista comparativo con gli altri porti europei. Al tempo stesso, ha consentito di attrarre un consistente flusso di investimenti esteri da parte dei maggiori operatori internazionali del terminalismo portuale e del trasporto marittimo. Negli ultimi anni, tuttavia, il tasso di crescita del settore portuale nazionale non è andato di pari passo rispetto agli altri porti europei e, soprattutto, dei porti del Medio oriente in continuo, esponenziale sviluppo: una riflessione da parte del Parlamento sugli aspetti nevralgici della legge n. 84 al fine di superare le criticità registrate in questi anni — sentiti tutti gli operatori del sistema ed i soggetti istituzionali coinvolti — e di apportare tutti i possibili miglioramenti, è apparsa quindi di particolare importanza.

Dagli elementi conoscitivi acquisiti e dalle audizioni svolte nel corso dell'indagine è emerso, quindi, come — vista la positiva « tenuta » della legge n. 84 del 1994 nella sua impostazione generale — non vi è la necessità di procedere ad una modifica dell'impianto complessivo della legge bensì solo l'esigenza di un suo aggiornamento. Infatti, dopo dieci anni dalla sua entrata in vigore, vi è la necessità di adeguare il tessuto normativo alle nuove esigenze del settore con particolare riferimento alla crescente globalizzazione ed alla più marcata integrazione comunitaria dei traffici via mare. In tale contesto, l'esigenza prioritaria è quella di porre una sempre maggiore attenzione agli interventi volti ad un effettivo rilancio del settore — con il coinvolgimento di tutti i soggetti coinvolti — per riuscire a rispondere al meglio alle nuove sfide connesse alla valorizzazione, anche in ambito europeo, delle autostrade del mare e del ruolo che l'economia marittima in generale — e in particolare lo sviluppo dei traffici portuali — può svolgere nel contesto nazionale ed internazionale.

Anche nel corso della missione, svolta da una delegazione della IX Commissione, sui temi oggetto dell'indagine conoscitiva, presso il porto di Shanghai e presso i maggiori porti della Corea del Sud, nel corso della quale sono stati svolti incontri con rappresentanti delle istituzioni, delle *Port Authority* e degli operatori privati di tali paesi, è stata sottolineata con particolare evidenza la necessità che l'Italia si doti di un sistema infrastrutturale di retroportualità in grado di consentire alle navi provenienti dall'Estremo oriente di « dirottare » una parte dei loro traffici nei diversi porti italiani, in maniera più diffusa di quanto viene fatto al momento (in cui si utilizzano prevalentemente i porti di Rotterdam, Anversa e Valencia). È stata infatti rappresentata l'esigenza, sia da parte cinese sia coreana

— anche alla luce dell'apertura del canale di Suez che apre nuove rotte per i traffici marittimi — di poter disporre di realtà infrastrutturali articolate ed efficienti che consentano di trasportare nei vari mercati europei le merci che arrivano nei porti italiani: risulta pertanto evidente come occorra fare tutto il possibile affinché il sistema Italia colga appieno di tutte le possibilità offerte da queste nuove opportunità rispondendo adeguatamente a tali esigenze.

Al tempo stesso, è prioritario individuare, con particolare urgenza, tutte le possibili iniziative — anche valorizzando l'attività svolta dall'ICE e dalle Ambasciate d'Italia in tali paesi — finalizzate a favorire sempre maggiori sinergie ed integrazioni nei traffici commerciali tra i maggiori porti dell'Italia, della Cina e della Corea del Sud ed ogni opportuno intervento per lo sviluppo e la promozione di un settore di particolare rilievo, quale è quello portuale, soprattutto per le economie dei paesi confinanti con il mare; promuovere quanto prima — vista la disponibilità manifestata — la definizione di accordi e protocolli di intesa tra l'Italia, la Corea del sud e la Cina al fine di valorizzare ogni possibile iniziativa per una più stretta integrazione nei traffici marittimi e commerciali tra tali paesi.

Definire una cornice normativa chiara ed aggiornata alle nuove esigenze del settore, come ripercorse nell'ambito del documento conclusivo, rappresenta quindi un elemento di fondamentale importanza nell'ambito delle iniziative da assumere per il rilancio della competitività del sistema paese.

Particolarmente condivisibile appare infatti il concetto di porto sempre più come luogo della logistica dove si integrano le varie attività che possono qualificare la funzione superando la logica di una concorrenza tra singoli terminal e tra singoli porti. In tale direzione è stato espresso l'auspicio — pienamente condiviso dal legislatore — di ricercare l'efficienza dei porti in una logica di sistemi portuali, così superando le forme di concorrenza interna e tra porti limitrofi, e di garantire un livello di occupazione qualificata nel pieno rispetto delle regole sulla sicurezza e sulla tutela del lavoro.

Presupposto fondamentale, da più parti evidenziato nel corso dell'indagine, appare infatti quello di considerare l'insieme dei porti italiani come « sistema » per poter essere efficacemente competitivi su scala mondiale, individuando la struttura portuale quale rete e non quale singolo di un complesso di realtà distribuite sul territorio. In tale contesto quindi andrà promossa ogni forma di sinergia e di cooperazione tra i diversi ruoli istituzionali, amministrativi, economici e sociali che concorrono allo sviluppo ed alla vita del porto, al suo interno ed all'esterno, ivi comprese le realtà locali, accanto alla definizione di procedure snelle, efficaci e competitive rispetto agli altri porti europei e mondiali.

Occorrerà al contempo individuare, in una logica di valorizzazione del sistema, una maggiore specializzazione dei porti italiani, distinguendo tra quelli la cui attività è focalizzata in traffico merci e al suo interno tra le varie tipologie (container, petroli ecc.) e tra traffico passeggeri e valutando la possibilità di una maggiore differenziazione dei modelli gestionali a fronte di una tripartizione di ruoli tra porti di *transshipment*, porti a scalo diretto e porti *feeder* regionali. In tale

modo si potrà « puntare » sulle diverse peculiarità facendo in modo che tutte possano poi fare parte e concorrere allo sviluppo del sistema portuale italiano nell'ambito di una più complessiva strategia nazionale volta a valorizzare pienamente i nostri punti di forza ed il nostro livello di competitività per rispondere al meglio alle sempre maggiori sfide del mercato globalizzato.

Alla luce del *trend* di crescita esponenziale registratosi negli ultimi anni, in particolar modo nei traffici commerciali tra l'Europa ed il Medio Oriente, e del fatto che tali traffici si sono orientati prevalentemente attraverso la via mediterranea, la portualità italiana potrà infatti svolgere un ruolo strategico in tale contesto se saprà cogliere appieno tali possibilità valorizzando la propria posizione geografica ed uno sviluppo integrato delle reti di trasporto.