

I 50 anni della Sapir legati alla storia del porto

di GIANFRANCO BESSI*

I cinquant'anni dalla nascita della Sapir sono stati celebrati presso la Camera di Commercio di Ravenna sabato 23 giugno 2007. Di seguito, gli interventi dei relatori.

Le celebrazioni per i 50 anni della Sapir sono certamente l'occasione per ripercorrere tutta la storia economica del territorio in anni cruciali.

Al porto sono stati associati i nomi che

hanno fatto la storia di questa città: penso a Luciano Cavalcoli e Benigno Zaccagnini, a Enrico Mattei, Serafino Ferruzzi, Attilio Monti e Domenico Poggiali, a Celso Cicognani, Sergio Cavina, Aristide Canosani e Giordano Angelini.

Raccontare della Sapir significa, quindi, affiancare questo nome a quello dello sviluppo economico della città e alle sue vicende politiche.

Parliamo di una società istituita nel

1957 che in 50 anni ha anticipato e assecondato le mutazioni che vi sono state nel trasporto marittimo.

Negli anni Cinquanta si avverte la necessità di dare una dimensione industriale al porto. Luciano Cavalcoli, presidente della Camera di commercio – uomo con il quale ho avuto l'onore di collaborare – è certamente il motore di questa volontà di dare un futuro al porto.

È un vulcano di idee nel momento





I 50 anni della Sapir



Gianfranco Bessi

in cui si rende necessario allargare il canale, costruire gli argini, creare le condizioni affinché gli insediamenti industriali possano avvantaggiarsi della presenza del porto e quest'ultimo a sua volta possa divenire il presupposto essenziale per lo sviluppo.

È al lavoro di Benigno Zaccagnini e alla sua legge che dobbiamo il primo grande sviluppo del porto. Una legge che ha un iter non facile, ma che sancisce, con la sua approvazione, il principio che la società concessionaria, la Sapir, poteva procedere all'esproprio delle aree necessarie per l'industrializzazione e, quindi, cederle a tal fine.

Il ricavato veniva destinato alla realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie.

Un po' alla volta si amplia il canale e si realizza anche il raccordo ferroviario di San Vitale: prende forma così il porto industriale.

Del ruolo di Cavalcoli ho detto, ma va sottolineato anche quello di Serafino Ferruzzi, membro della Camera di commercio e azionista della Sapir fin dalla nascita.

È evidente che la Sapir in questa fase

è paragonabile all'Autorità Portuale di oggi, tanto che all'inizio degli anni '60 Comune e Provincia, per tutelare il cosiddetto bene pubblico, diventano azionisti della società.

Se questa è la prima fase della società, gli anni '70 portano ad un cambio di strategia, perché interviene il piano regolatore che vincola i terreni. Il porto diventa, quindi, anche commerciale.

Cavalcoli elogia la Compagnia Portuale per l'opera di meccanizzazione che consente i traffici di merci varie. Tutto questo avviene in un clima collaborativo, non ci sono forti tensioni sociali. Una caratteristica questa, che resta anche oggi attualissima.

Il porto continua ad essere un mix di attività pubbliche e private. A metà degli anni '70 Domenico Poggiali capisce l'importanza di un presidio operativo dentro il porto e costruisce quello che nei decenni è diventato l'attuale terminal Setramar, con la possibilità di sviluppare non solo nuovi traffici, ma anche nuove attività, come quella armatoriale, sulla strada di quanto aveva fatto Ferruzzi.

È sempre forte il senso di collaborazio-

ne istituzionale. Non è un caso se nel 1976 Sergio Cavina vara in Regione la legge che porta il suo nome, con la quale è possibile dare vita al terminal Sapir.

Con la legge che istituisce le Autorità Portuali, la Sapir modifica la sua funzione: da quella di indirizzo, gestione del porto e imprenditoriale, a quella esclusivamente imprenditoriale.

Mi piace sottolineare come oggi nella compagine azionaria della società convivano capitali pubblici e privati, vi sono il Comune insieme alla Cassa di Risparmio, la Compagnia Portuale e il gruppo Ottolenghi, presente nel porto fin dal suo nascere per via del deposito costiero.

Nel segno di questa continuità, oggi la Sapir opera come una moderna società intermodale. È presente nella competizione internazionale e risponde a logiche di mercato.

Per questo motivo è impegnata nella ideazione del nuovo terminal container, punta sulla crescita delle merci trasportate via ferrovia, guarda ai grandi centri intermodali come possibili partner.

La Camera di Commercio ha appoggiato l'escavo dei fondali a -14,50 metri, perché senza bassi fondali non possiamo competere. La ricerca del partner sul fronte dei container è altrettanto strategica.

Quello che non ci possiamo permettere è agire con tempi lenti. È altrettanto vero che dobbiamo chiedere con forza la realizzazione degli interventi infrastrutturali che giacciono come lettera morta da decenni.

La grande forza del nostro porto è quella di avere aree disponibili – per la logistica, ad esempio – a ridosso dello scalo. Ma servono anche strade adeguate, carri ferroviari moderni, servizi efficienti.

*** Presidente della Camera di Commercio di Ravenna**

“Lavoro, coesione e innovazione legano le vicende della società”

di **GIORDANO ANGELINI***

Ringrazio le autorità e gli amici che partecipano a questo nostro giorno di festa. Vi ruberò davvero pochissimi minuti prima di cedere la parola ai rappresentanti delle istituzioni che ricorderanno questi 50 anni. Lavoro, coesione sociale, innovazione hanno intrecciato il filo che unisce le tante, a volte tormentate, e senza alcun dubbio originali, vicende di questi primi 50 anni di Sapir a quelle del porto (che ha costruito e gestito fino all'istituzione dell'Autorità Portuale) e della città.

Il lavoro: perché solo una grande fatica, intelligenza, voglia di intraprendere hanno fatto di una buona posizione geografica, scavando e inventando, uno dei più importanti porti italiani. Il lavoro che oggi onoriamo festeggiando i Presidenti della Società, protagonisti della vita cittadina e spesso del Paese, gli uomini e le donne che hanno fatto grande e fanno vivere la Sapir (tra essi anche i lavoratori della Compagnia Portuale), i dipendenti che vi hanno passato 30 anni.

Poi la coesione sociale: la capacità di ascoltarsi, di trovare nel confronto e nel contrasto ciò che unisce, l'interesse comune, la capacità di lavorare assieme. È dagli accordi tra i partiti, le istituzioni, tra le istituzioni e gli imprenditori privati ed i lavoratori che venne la forza per vincere una sfida che sembrava impossibile e da essi ha tratto alimento l'impetuoso sviluppo commerciale del porto, facendo di Ravenna uno degli scali più importanti e meno conflittuali del nostro Paese.

Di questa stagione della vita cittadina la società è simbolo e protagonista, ne porta un segno indelebile nelle vicende societarie.

Infine, l'innovazione: la capacità di non arrendersi, di cercare e trovare strade nuove, di inventare. Il porto moderno è frutto di un percorso unico in Italia, anche nelle forme di gestione divenute riferimento per tutta la portualità.

Sapir ne è l'espressione, anche nella forma giuridica in cui è nata, ed ha cercato sempre di dare un contributo positivo proponendo e soprattutto facendo: dal treno per le argille, alle aree per la logistica, al centro direzionale, alla certificazione di qualità e sicurezza.

Qualità, sicurezza, ambiente per noi sono i pilastri a cui agganciare una nuova, urgente stagione di competitività del porto e delle sue imprese.

Ancora una volta servono innovazione, coesione, lavoro e l'ambizione di costruire a Ravenna esperienze che siano di esempio. Sapir, negli anni, ha cambiato pelle e non solo pelle: oggi è una impresa moderna, competitiva, sana, che rispetta le regole; un patrimonio di conoscenze e capacità pronta come sempre a fare la sua parte, con l'ansia del tempo in un mondo frenetico e rimpicciolito col quale, ci piaccia o no, dobbiamo fare i conti e misurarci.

Desidero ringraziare tutti quelli che ci sono stati vicini, funzionari ed operatori, facilitandoci il lavoro. All'Autorità Portuale ed alle Pubbliche Istituzioni rinnoviamo



l'impegno di collaborazione, anche se riteniamo che più delle parole parlino le realizzazioni, la nostra costante ricerca delle convenienze di impresa nel solco dei programmi di interesse collettivo.

Valga per tutti la sfida dell'approfondimento dei fondali e della realizzazione di un nuovo grande terminal contenitori, perché vorremmo che Ravenna restasse fra il gruppo di testa dei porti del nostro Paese. A questo proposito lasciatemi dire un'ultima cosa. Il nostro porto ha raggiunto traguardi impensabili anche per chi vi credeva ciecamente. Ma chi ha voglia di sfogliare le cronache di 50 anni fa, quando stava nascendo, scoprirà che anche allora c'era chi affermava che un grande porto era una fantasia, che procurava danni.

Noi possiamo sostenere che è un bene avere fantasie e coltivare speranze, anche perché di esse è figlia la Sapir e fortunatamente a Ravenna vi sono stati tanti uomini che hanno creduto che il porto potesse continuare a crescere e si sono battuti per questo.

*** Presidente della Sapir**

“Uno scalo aperto agli operatori che portano valore aggiunto”

di Vasco Errani*



Vorrei limitarmi a poche osservazioni, perché sono state dette tante cose che condivido, e aggiungere una riflessione su un fatto oggettivo: la Sapir, fin dal 1957, ha rappresentato la storia del porto della città, dei suoi passaggi economici, sociali e politici.

Quando fu costituita, si era in una situazione politica complessiva del Paese, nella quale il confronto e lo scontro politico erano forti. Oggi parliamo degli aspetti degenerativi di uno scontro politico permanente, ed è vero, ma in quegli anni vi era, sia nell'ideologia che in politica, un terreno e un livello di scontro pesantissimo.

Tuttavia si scelse una strada e secondo me va dato merito alle grandi personalità di allora, ad esempio da Mattei a Zaccagnini, ai protagonisti politici del tempo. Penso anche alle componenti che erano all'opposizione, per le quali sarebbe stato più semplice costituire un "comitato del NO", che invece non fecero.

Si scelse di costituire una società per azioni. Anzi, Mattei parlò perfino di un azionariato diffuso.

Siamo nel 1957 e parlare di un azionariato diffuso, allora era cosa non facile. Il mio è il riconoscimento di una visione ricca di futuro da parte di un grandissimo imprenditore.

In quegli anni, in un passaggio difficilissimo da una società fondata su una economia agricola ad una società industriale, che vedeva peraltro grandi gruppi sostanzialmente pubblici che si venivano ad insediare, non era facile parlare di *public company*.

Tuttavia non si scelse la struttura privata, si scelse di fare invece una S.p.A. con una presenza significativa di forze pubbliche. Credo e lo dico con convinzione, che quella fu la scelta strategica che ci ha consentito di costruire una particolarità assolutamente felice e dal quel merito incomincia questo dialogo fra interesse generale e interesse particolare. Il fatto che, a seconda delle fasi e dei momenti, questo paletto si è spostato, nulla toglie al giudizio complessivo che dobbiamo dare, ma anzi motiva il fatto che il porto abbia poi rappresentato una grande ragione di sviluppo per tutto il territorio.

Questa capacità dobbiamo reinvestirla per il futuro. Quello a cui state e stiamo lavorando è proprio questo: la necessità di condividere veramente e fino in fondo una visione per i prossimi 20 anni del porto di Ravenna, dando futuro al porto e alla nostra comunità.

Del resto, quando è entrata l'Autorità Portuale voi avete riconfermato quella

scelta originaria, trovando un nuovo equilibrio, consapevoli tutti, in primo luogo i soci privati, che la funzione pubblica per quello che attiene la gestione delle aree è un ruolo irrinunciabile.

Vi sono alcune cose su cui dobbiamo e possiamo lavorare: la grande sfida della qualità, della sicurezza del lavoro, dell'ambiente, del fatto che noi potremmo diventare la prima area portuale certificata a livello europeo, che rappresenterà un grande elemento innovativo e qualitativo. Quando partimmo con Aripap, lo studio sul tema della qualità ambientale e dei grandi rischi sull'inquinamento, si aprì un dibattito anche più che comprensibile in questa città, e compiere scelte così avanzate, se non venivano avanti anche nel resto del Paese, avrebbe prodotto fenomeni diciamo, di concorrenza sleale per i costi aggiuntivi che indubbiamente questa scelta comportava.

Il ragionamento era giustissimo, lo è anche oggi. Tuttavia, non solo abbiamo fatto bene a fare quella scelta, ma attualmente e sempre di più nel futuro, quella scelta rappresenterà anche l'occasione di arricchire il valore aggiunto e, quindi, la capacità attrattiva del nostro porto.

Anticipare delle scelte prima delle norme, può portare a pagare un prezzo, ma alla lunga il risultato è positivo. Così dobbiamo fare ancora. Si è aperta la discussione sulla nuova legge quadro sui temi della portualità, occasione per promuovere una azione politica importante, per realizzare una innovazione reale per il sistema portuale italiano. Altro punto importante è la capacità

di agganciare grandi organizzatori e promotori di logistica e quindi di traffici. So che questo è un tema sempre delicato, discusso da tanti anni, ma è una scelta inevitabile, indispensabile, perché siamo in una economia internazionalizzata e globale che non ha spazi per soluzioni di carattere localistico o provinciale. Dobbiamo continuare questa ricerca di internazionalizzazione, chiedendo, questo sì, al governo italiano di fare prestissimo a individuare in modo concreto un impianto strategico sulla portualità italiana.

Mentre noi discutiamo, in alcuni Paesi dell'Africa del Nord si stanno realizzando i più grandi piattaforme di container,

che potrebbero cambiarla la collocazione del nostro Paese nel sistema mondo e potrebbero cambiare radicalmente a dimostrazione che, a volte, la stessa condizione geografica, di per sé, non è una garanzia. Bisogna decidere dove si fa il grandissimo investimento, sulla base di quali sistemi e di quali scelte prioritarie si organizza un fideraggio di alta qualità e si realizza davvero un sistema.

L'unico modo non è la programmazione in un piano trasporti, ma è dove scegli di mettere le risorse: non più a pioggia, ma di concentrarle per aree paese, finalizzate a un grande progetto. Non è semplice, perché il problema dell'Italia

resta il localismo e la scarsa capacità innovativa.

Dobbiamo compiere un salto di qualità. Siamo a buon punto, abbiamo fatto dei grandi passi in avanti, per cui voglio chiudere questa mia brevissima riflessione con una considerazione.

Il Paese ha bisogno di cambiamenti, di modernizzazione e questa modernizzazione è assolutamente indispensabile e richiede la capacità di tutti i soggetti di fare dei patti finalizzati alla modernizzazione, che siano in grado di guardare all'interesse generale.

*** Presidente della Regione Emilia-Romagna**





"Realizzare le infrastrutture per puntare sullo sviluppo futuro"

di FABRIZIO MATTEUCCI*



Con la scelta di costituire SapiR, Ravenna ha deciso di puntare, investire, rendere elemento economico centrale, la sua vocazione di città di mare.

Furono certo complici essenziali l'industrializzazione e il boom economico, perché sul Canale furono necessarie importanti opere pubbliche.

Ma il boom e la tecnologia non sarebbero bastate senza alcune persone straordinarie, che ebbero l'intuizione che diede forza al futuro.

È per questo motivo ma, aggiungerei, non solo per questo, che Ravenna sarà per sempre grata a Benigno Zaccagnini, a Enrico Mattei, all'allora consigliere regionale poi presidente della Regione Sergio Cavina.

E a Luciano Cavalcoli, presidente di Camera di Commercio, poi presidente di SapiR dal '65 al '74: giustamente il nostro incontro si svolge oggi nella sala che porta il suo nome.

A tutti loro va il nostro ricordo e il nostro

ringraziamento.

Il nostro ringraziamento va a loro e a tutte le persone che dagli anni '50 a oggi hanno creduto in una Ravenna portuale, lavorando nelle istituzioni e nelle imprese perché il nostro scalo diventasse una grande realtà e perché ci fosse un importante ruolo pubblico nel guidare questa iniziativa.

E colgo questa occasione per augurare buon lavoro ad Angelini, confermato pochi giorni fa presidente di SapiR. Lo faccio con tutta la stima e l'amicizia che ho per lui.

Progettare, costruire, sviluppare il porto di Ravenna, inizialmente pensato come porto industriale – tanto che SapiR era appunto denominata "Porto Industriale di Ravenna Spa" –, è l'obiettivo di questa società dalla sua fondazione.

Poi si è intuito il grande potenziale commerciale del nostro scalo e SapiR diventa "Società per azioni porto intermodale", uno degli strumenti per fare dello scalo ravennate un protagonista di primissimo piano in Italia e nel mondo.

La legge Zaccagnini del 1961 fu un momento importante: SapiR diventa anche terminal operator, il più grande del porto ravennate.

Oggi, le finalità di sviluppo e progettualità si concretizzano perciò in tre filoni di lavoro: il prezioso ruolo di operatore, la proprietà di aree strategiche, la partecipazione in importanti società (Terminal Container, Frigoterminal, Magazzini Portuali, Ravenna Compost).

In virtù del suo ruolo e della sua forza, SapiR, che chiude il suo bilancio 2006 con un utile di circa 5 milioni di euro, sarà

protagonista essenziale per far crescere ancora il porto.

I dati delle movimentazioni merci sono buoni, e nel terminal San Vitale lo scorso anno si sono superati i 2 milioni e 150 mila tonnellate di merci; nel 2001 eravamo a 1 milione 500 mila.

Anche dai primi tre mesi 2007 arrivano dati positivi, con quasi 600 mila tonnellate di merci varie, e un incremento dei ferrosi e delle rinfuse.

Oggi, abbiamo di fronte a noi sfide su cui occorre lavorare insieme e che stiamo già affrontando.

Mantenere posizioni significa oggi lavorare per un nuovo posizionamento del porto di Ravenna.

Un obiettivo che raggiungeremo insieme. Tenendo salda l'idea che in questa fase è necessario, come lo fu 50 anni fa, tirare fuori molta grinta, non aver paura di volar alto ed essere uniti.

Per condurre un confronto chiaro e costruttivo con gli operatori privati, attrarre nuovi operatori, essere forti nella competizione.

Le parole chiave del nostro lavoro devono essere "coerenza" e "progettualità": entrambe sono ben presenti nell'Accordo di Programma Quadro "Hub Portuale di Ravenna", che dobbiamo attuare pienamente.

Gli interventi previsti – il nuovo Prp, l'approfondimento a -14,50, il terminal container, le infrastrutture per la piattaforma logistica, il bypass per cui abbiamo deciso il *project financing* perché solo con i soldi pubblici questa infrastruttura non si farà mai – si configurano infatti come un disegno complessivo per il futuro.

Non sono singoli interventi, e non sono neppure un semplice potenziamento infrastrutturale.

Sono un'azione integrata, un progetto coerente per una nuova fase del porto e per una nuova visione della città.

Per arrivare a questa meta, bisogna fare molte cose, ma fortunatamente le istituzioni qui collaborano e hanno a cuore lo sviluppo del territorio.

Comune, Provincia, Camera di Commercio, Autorità Portuale fanno squadra e lavorano insieme.

Lo sottolineo, perché è un patrimonio che hanno poche città italiane e che noi confermeremo, svilupperemo, con le scelte future.

Lo sottolineo, perché questa unità d'intenti è fondamentale per la nuova fase del porto. Per arrivare a una più precisa destinazione delle banchine, alla specializzazione e all'unificazione dei terminal, ad evitare un'eccessiva frammentazione e ad esprimere invece la massima specializzazione, all'incremento di alcuni settori, a far entrare nel nostro porto nuove categorie merceologiche.

A tutti i soggetti pubblici è poi richiesta anche una grande determinazione per ottenere le misure legislative e le possibilità finanziarie che ci permettano di centrare gli obiettivi.

Dal punto di vista finanziario, il 2007 ha sbloccato situazioni da tempo ferme, ma dal punto di vista dell'universalità delle regole c'è ancora da fare.

L'iniziativa dei privati verso qualità e innovazione si ottiene infatti solo con un quadro omogeneo di regole in tutti i porti italiani e controllando che le regole vengano rispettate.

Altrimenti la concorrenza è sleale.

Tutti i porti devono rispettare le regole che a Ravenna rispettiamo.

Noi, intanto, incoraggeremo tutte le forme di certificazione, gli accordi volontari e tutto ciò che porta all'attenzione alla qualità ambientale e soprattutto – e lo sottolineo – al rispetto delle norme per la sicurezza dei lavoratori.

Un tema imprescindibile.

E nessuno deve infastidirsi per questo



mio richiamo, che continuerà ad essere forte e incessante.

L'obiettivo finale, che convoglia tutte queste azioni, deve essere secondo me una certificazione complessiva del porto.

Ravenna vuole comportarsi bene, convinta che la competizione si gioca sul terreno della correttezza, della trasparenza, delle regole e della sicurezza.

Il problema sono solo "i danè". I soldi.

E non, come invece si è voluto ripetere anche di recente, la cultura dei No a tutto. Non comprendo, non condivido, e quindi non accetto, questa descrizione falsa della realtà.

A Ravenna, le istituzioni e il Comune non sono prigionieri della politica dei veti. A Ravenna, alle cose utili per lo sviluppo, sappiamo dire di sì: non solo, le cerchiamo.

Inoltre, c'è anche bisogno di coerenza: non si può dire no ai comitati se si parla di rigassificatore e "lasciarli il pelo" quando si parla di sviluppo del turismo.

La cosa certa è che il Comune ha e avrà cura di due cose: la qualità dello sviluppo – per questo vanno scartate proposte a forte criticità ambientale e scarsa qualità di cui siamo già saturi – e creare reddito e prosperità per tutti. Non per posizioni, interesse, rendite particolari.

Lo sviluppo del porto ha una forte relazione anche con la visione complessiva

della città.

Dico questo pensando a tre cose.

La prima è che crocieristica, da promuovere, e porti turistici significherebbero settori e mercati nuovi con forti ripercussioni sul turismo e sulla città.

Pensare al canale che da Marina e Porto Corsini arriva alla Darsena attraverso l'area del porto, significa avere in testa un disegno unitario, che porta con sé una qualificazione forte per Ravenna in cui nautica, porti turistici, crocieristica, non sono giustapposizioni ma identità dello sviluppo, da cui anche il porto commerciale può uscire rafforzato.

Secondo: sul canale si affaccia anche il polo chimico.

Credo ci sia una grande relazione tra qualificazione o eventuali riconversioni della chimica e il porto.

Compito delle istituzioni, in primo luogo della pianificazione comunale, sarà proprio guidare le riconversioni.

Infine, c'è il legame con la Darsena, con il quartiere che dialoga con il mare, dove realizzare servizi e sedi d'impresa di una Ravenna che vede oggi nell'acqua un fattore produttivo, un punto di forza, una carta da giocare.

Noi, per la parte che ci tocca oggi, non avremo paura di volare alto e di assumerci le nostre responsabilità.

*** Sindaco di Ravenna**



“Progetti e nuovi investimenti per navi sempre più grandi”

DI FRANCESCO GIANGRANDI*



Ringrazio la Sapis, il presidente Giordano Angelini, per l'invito a partecipare a questa importante celebrazione, non solo per Sapis, che compie mezzo secolo di vita, ma per tutto il porto di Ravenna.

Il sogno di Cavalcoli e Zaccagnini, realizzare un grande scalo commerciale e industriale di livello italiano, è diventato realtà.

Ora il porto è una delle più importanti realtà portuali italiane e di questo risultato la Sapis è stata uno dei protagonisti principali, anzi il più importante, visto che all'inizio è stata proprio Sapis a gestire la realizzazione e la commercializzazione delle aree.

Sapis è una grande azienda terminalista, che contribuisce a mantenere i traffici a livello assoluto.

Anche l'anno scorso sono state oltrepassate abbondantemente 26 milioni di tonnellate di merci movimentate.

E vi sono altri progetti in via di realizzazione che permetteranno di aumentare

ancora l'importanza dello scalo ravennate all'interno del sistema portuale italiano e, ovviamente, dell'economia provinciale.

Se il porto è una delle realtà strategiche per lo sviluppo del territorio, Sapis si trova ad essere protagonista di questo sviluppo.

Il futuro richiede progetti e investimenti, mirati a rendere più efficiente il porto, mettendolo in grado di accogliere navi di stazza sempre più grande e di velocizzare le operazioni di logistica.

Un futuro che ha tra le ipotesi anche la realizzazione di un grande sistema portuale dell'Adriatico, insieme a Venezia, Trieste e ai porti croati, che aumenterebbe l'importanza strategica di Ravenna, dando ai terminalisti come Sapis l'occasione di mettere a profitto le proprie potenzialità e la propria qualità professionale.

È venuto il momento per la portualità ravennate di compiere quel passo avanti per sfruttare le nuove opportunità che stanno crescendo a livello mondiale: l'aumento previsto di traffici di container nel Mediterraneo nei prossimi anni riguarda direttamente Ravenna, che deve attrezzarsi per attrarne una parte importante.

In questa direzione va sicuramente il progetto di ulteriore approfondimento dei fondali, ma anche la partnership che Sapis ha saputo costruire con uno dei più grandi operatori europei del settore, dimostrando che nel campo dei container è sempre stata attenta e operativa. In cinquant'anni, Sapis si è sempre mantenuta un'azienda moderna, che ha saputo adeguarsi al cambiamento dei compiti e dei mercati.

Merito di una dirigenza, che è qui presente, sempre attenta, composta da persone esperte di portualità, che non si sono mai accontentate dei risultati raggiunti, conoscendo la potenzialità del porto e le dinamiche internazionali.

A loro va riconosciuto il merito di avere consolidato una realtà imprenditoriale di alto profilo, che ha connessioni internazionali, che si conferma tra le eccellenze non solo del territorio, ma di tutta la portualità italiana.

Il futuro, i prossimi cinquant'anni, sarà ancora più fitto di sfide, di occasioni da cogliere: sono certo che Sapis ha le armi, l'esperienza e le intelligenze in grado non solo di mantenere la propria posizione all'interno del mercato, ma anzi di anticiparne le dinamiche.

La comunità provinciale guarda al porto con molta attenzione e grande aspettative: guarda quindi con interesse alle scelte strategiche di Sapis, perché è cosciente che sono il segno di dove andrà il porto.

E come amministratore pubblico, di un ente che tra l'altro di Sapis è azionista, mi sento coinvolto direttamente in ogni situazione che riguarda il benessere e lo sviluppo della comunità.

Sono quindi lieto del successo di Sapis, di questi cinquant'anni in cui è cresciuta fino a diventare la una realtà che produce ricchezza, occupazione e che è un valore aggiunto di questo territorio.

Ringrazio ancora i vertici attuali e tutta la dirigenza passata per questo risultato, augurando a tutti buon lavoro e soprattutto buon compleanno.

*** Presidente della Provincia di Ravenna**