

Ravenna

Il futuro del porto

**Il fondo americano** Davidson Kempner (DK Capital Management LP) sarebbe sul punto di firmare l'acquisto del terminal portuale Setramar di proprietà della famiglia Poggiali. Negli ultimi giorni la notizia ha trovato più conferme. La trattativa Setramar-DK va avanti da diversi mesi. Fino a qualche mese fa è rimasto interessato all'operazione anche il fondo italiano F2i. Ancora non si conoscono i dettagli dell'accordo, è trapietato che Poggiali ha mantenuto una quota azionaria minoritaria.

**In prospettiva** DK Capital e Poggiali dovrebbero dar vita a una nuova società per la gestione dell'area logistica del gruppo, che comprende anche il terminal Lloyd, Soco, quote in Eurodocks e le società Setrasped, Marisped e Spedra. David-

## Americani vicini all'acquisto del terminal della Setramar

La trattativa con il fondo statunitense DK va avanti da mesi

vidson Kempner Capital Management LP è una società globale di gestione di investimenti alternativi istituzionali con oltre 36 miliardi di dollari di asset in gestione. DK ha sede a New York City, con uffici a Londra, Hong Kong, Dublino, Filadelfia, Shenzhen e Mumbai. Conta circa 500 dipendenti. Come consociata ha la David-son Kempner European Partners, LLP. Il presidente della società è Anthony Yose-

luff. In Italia il fondo è particolarmente attivo: l'ultima acquisizione, nell'autunno scorso, è di Gelati Italia, player di primo piano in campo europeo di proprietà di altri fondi di investimento. Da tempo detiene, invece, la società immobiliare Prelis.

**A metà 2018**, fu il Gruppo Sapir a presentare al Gruppo Poggiali una 'richiesta di disponibilità a trattare' per l'acquisto del

terminal Setramar, molto attivo nel settore dei container. L'offerta si sarebbe aggirata tra i 45 e i 50 milioni di euro. Setramar confina con il Terminal Container Ravenna di proprietà di Sapir e Contship. Chiare le sinergie che potevano scaturire dall'operazione e, soprattutto, con l'acquisizione si evitava la possibilità di un nuovo pericoloso concorrente.

Segui l'interessamento, anche in questo caso molto concreto, di F2i, fondo presieduto da Umberto Masucci, che parlò chiaramente delle trattative avviate ma anche successivamente sospese. Nel frattempo F2i ha fatto acquisizioni sia sul Tirreno che in Adriatico, a Livorno e Monfalcone.

lo. tazz.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Viaggio nella penisola Trattaroli, dove nasce il nuovo hub portuale

Il cantiere voluto da Sapir avrà tempi lunghi e darà vita al nuovo terminal container, strade e scalo ferroviario

di Carlo Raggi

**Questo** è il regno dei gabbiani reali, è l'estremità nord della penisola Trattaroli, il porto canale a sinistra e i Piomboni a destra, sullo sfondo si stagliano la centrale Enel e Marina; un'area di oltre duecento ettari, ultimo lembo selvaggio di quelle terre su cui sessant'anni fa iniziarono i lavori per il nuovo porto, quello della darsena San Vitale.

E oggi sotto l'occhio allarmato di qualche migliaio di gabbiani, che volteggiano, garriscono, planano sul terreno a due passi dalle persone considerano intrusi, questa relitta testimonianza di un'era e di un ambiente naturale lontani sta scomparendo perché qui, a dirla con le parole del presidente Riccardo Sabadini, sta «nascondendo il grande hub portuale da tempo progettato e preteso da Sapir e che si realizzerà a step successivi e a scadenza molto lunga». E basta muoversi in questi spazi immensi con le scarpe che navigano nel fango, per rendersi conto che i tanti cantieri all'opera fanno rivivere l'epopea del progetto Greco, primo sviluppo del sistema portuale di oltre mezzo secolo fa quando il 3 maggio '63 Benigno Zaccagnini tagliò il nastro dell'avvio dei lavori fortissimamente voluti dalla Ravenna illuminata di allora con a capo il presidente della Camera di Commercio Luciano Cavalcoti che di lì a breve fu il primo presidente della Sapir (all'epoca solo pubblica), la società concessionaria delle aree su cui si sviluppò il porto.

**Dal mare** arrivano soffi freddi di



L'area dei lavori in corso e un'elaborazione grafica di come apparirà la penisola

bora alternata a folate più temperate da ovest e nel cielo fanno a gara a rincorrersi umida foschia e sprazzi di sole: tutt'intorno è un muoversi indaffarato di tecnici e operai, un centinaio di uomini sigillati nelle tute arancioni, il volto coperto dai passamontagna per attenuare il fred-

do, elmetto in testa, mani guantate che si muovono svelte nell'armare le colate, ruspe, autocarri carichi di sedimenti destinati lungo l'asta del Candiano, nei punti, chimicamente omogenei, in cui necessitano rialzi, gigantesche gru che con il maglio affondano nel terreno

per quasi trenta metri tubi in ferro dall'enorme diametro, le 'camicie' dentro cui sarà colato il calcestruzzo armato, colonne affogate nel sottosuolo che sorreggeranno le nuove banchine e i binari per le gigantesche gru del Nuovo Terminal Container, società che nascerà in continuità con l'attuale Terminal Container Ravenna. Mentre nel primo tratto della penisola, là dove per ora termina la 'Classicana' (che poi proseguirà), stanno prendendo forma il grande piazzale che sarà parcheggio per vetture e autotreni diretti al terminal e

**L'ULTIMO (E LONTANO) STEP**  
**Solo quando verrà avviato il dragaggio del porto canale a -14,5 sarà realizzato l'immenso piazzale per le merci**

una vasta area che si affaccia sui Piomboni fino alla banchina ove si consumò il disastro 'Berkani B', sulla quale, nella visione della Sapir, dovrebbe sorgere il Polo Nautico.

**Partiti** a settembre, i lavori procedono a ritmo rapido, anche con turni notturni, ma nelle ultime settimane la pioggia ha imposto rallentamenti non previsti. Ad operare sulle banchine (l'ente appaltante è l'Autorità Portuale) è una società del gruppo Rainone, di Salerno, la Rcm Costruzioni, uno dei principali gruppi italiani attivi da una quarantina di anni nei lavori portuali, capofila del Consorzio Stabile Grandi Lavori. Mentre è la Coo-

**ALL'OPERA**

**I lavori, partiti a settembre, saranno eseguiti per fasi successive. La prima parte rallentata dalla pioggia**

perativa Braccianti Riminese che esegue le opere di urbanizzazione, le strade, l'approntamento dei piazzali, appaltati da Sapir. Occupa quasi un'intera mattinata questa nostra esplorazione al cantiere dei Trattaroli e ad accompagnarci sono il direttore del Servizio infrastrutture e sviluppo della Sapir, ingegner Davide Serrau e il coordinatore tecnico, geometra Gianni Savorelli: «I fronti dei lavori, finalizzati allo sviluppo delle aree logistiche Sapir sono diversi: le banchine del Nuovo Terminal sulla sponda sinistra della penisola; la strada di accesso, una rotonda, lo scalo merci composto da un fascio di sette binari, il piazzale con i parcheggi da cui si accederà ai 'gates' del Nuovo Terminal Container; infine l'immenso piazzale per le merci». Che a vista d'occhio occuperà quasi la metà della penisola Trattaroli. Ma questo sarà l'ultimo step e se ne parlerà solo quando sarà avviato il dragaggio del porto canale a meno 14,50 metri per permettere l'attracco delle super navi post-Panama con anche 21 file di container. Un orizzonte ben lontano se si considera che attualmente le draghe all'opera porteranno la profondità del canale a 12,50.

**«E c'è dell'altro»** ricorda Gianantonio Mingozzi, presidente del Terminal Container Ravenna. «Mi auguro che quando dovremo trasferire le nostre gru dall'attuale banchina a quelle del Nuovo Terminal, Terna abbia interrato i cavi dell'alta tensione che sorpassano a 50 metri il canale. Altrimenti dovremo smontare le gru ed è impensabile!»