

Speter solleva più in alto il polo delle merci varie

Nuova maxi-gru per Failla & C. che continua il programma di investimenti pluriennale mirando a nuovi filoni di business

La Spezia – È qui lo sviluppo dei traffici. È questo il porto che marcia sicuro. Lontano dai riflettori che altri scali cercano di ritagliarsi quotidianamente, senza grandi clamori abusati altrove, sfoderando una riservatezza che – storicamente tipica dell'operatore leader assoluto delle banchine spezzine, Contship Italia – sembra una caratteristica endemica, il porto del Golfo dei Poeti mette in luce un altro gioiellino terminalistico, ancora in fieri nel proprio disegno evolutivo, ma che ha già fatto alcuni sostanziali passi avanti.

Dopo la totale riorganizzazione societaria ((S2S n. 28 e 44/2008) ed in vista di una ridefinizione dei propri spazi vitali, la Speter Spa – nella quale da novembre 2008 sono confluiti mezzi e risorse della vecchia Compagnia dei Lavoratori Portuali; le quote azionarie oggi sono così ripartite: 73,5% a Finporto Srl (Failla), 22,5% a Spedemar (Contship Italia) e il 4% a Sarfim – presenta al mercato l'ultimo grido in fatto di macchine per la movimentazione portuale.

La nuova fiammante Gottwald HMK7608 si staglia sulla Calata Paita

– prossimamente destinata a fare parte della città secondo il famoso progetto di Waterfront – in attesa di essere poi riposizionata sul prospiciente Molo Garibaldi, dove sono in corso (previsione di terminare ad inizio 2012) gli attuali lavori di raddoppio della banchina, in modo da conservare alla società gli stessi spazi di banchina complessivi di quelli attuali (circa 110mila mq) seppure più razionalmente concentrati e con due accosti paralleli lunghi circa 600 metri su una larghezza di circa 120 metri. Coerentemente con la policy di “poche

parole, tanti fatti” vigente alla LSCT ed alle società parte della sua costellazione, l'Amministratore Delegato Riccardo Failla rimane coi piedi ben saldi per terra, senza esaltarsi pure a fronte di risultati decisamente incoraggianti.

“Stiamo seguendo un percorso condiviso con l'Autorità Portuale. Il nostro è un terminal medio piccolo, rispetto alla concorrenza nazionale ed internazionale; dunque è fondamentale fare sistema, ed in questa chiave si deve leggere la razionalizzazione attuata nello scorso biennio per condensare diverse attività nel polo delle merci varie spezzine” spiega il manager-imprenditore, che ha riacquisito quasi integralmente le quote societarie (96%), una volta metabolizzata la fusione con i ‘camalli’.

“Il fatturato nel 2010 è stato di circa 14,5 milioni, in linea con l'anno precedente. Siamo in fase espansiva e coltiviamo ambizioni che traggono obiettivi ventennali” afferma Failla con riferimento al prolungamento di 18 anni della concessione scaduta il 31 dicembre 2010, mostrando poco timore per il ricorso amministrativo presentato dal Gruppo Gavio, interessato allo stesso Molo Garibaldi, per il fresco rinnovo della concessione a Speter.

“Nel 2011 coroneremo un programma di investimenti da oltre 11 milioni di euro per corroborare un parco gru che oggi consta di sette macchine e che verrà progressivamente rimodernato; abbiamo assunto una decina di addetti lo scorso anno ed altrettanti arriveranno nel 2011. Il nostro atout è la massima flessibilità sul mercato. Quando sono cambiate –



Speter è in procinto di lasciare Calata Paita

Tecnologia tedesca già collaudata a La Spezia

Il nuovo mezzo di sollevamento della Speter è un modello Gottwald HMK 7608 del valore di oltre 3 milioni di euro, che era arrivato via nave lo scorso 22 novembre e poi assemblato su Calata Paita. La gru, da 150 tonnellate di portata, ha uno sbraccio di 51 metri ed è equipaggiata con *spreader twin-lift*. Si tratta del terzo mezzo Gottwald acquistato dalla Speter negli ultimi anni ed una delle sette macchine consegnate dalla società tedesca – affiliata alla Demag, la cui commercializzazione in Italia da quest'anno fa capo allo stabilimento di Agrate Brianza – ad operatori italiani nell'ultimo esercizio, come spiega Gino Gherri, Head of Sales

Centre East Mediterranean.

Speter opera dal 1968 – a fine anni '90 ha incorporato la Porto della Spezia srl - su due aree in concessione da oltre 50 mila mq. cadauna, divise tra Calata Paita, Molo Garibaldi, Calata Artom e Molo Malaspina, sulle quali insistono pure le concessioni di Monfer, Rolcim, Sepor e Silos Granari. L'azienda spezzina ha in atto un programma di investimenti di oltre 11 milioni di euro nel periodo 2008-2011, di cui 5,42 nel 2008, 2,70 milioni euro nel 2009, 3,6 milioni nel 2010, 1,72 milioni quest'anno. I dipendenti sono cresciuti da 154 nel 2008 a 156 nel 2010 (saliranno a 164 nel 2011).



processo in pieno corso – alcune ragioni di scambio con i paesi di maggiore nostro traffico (ad es. l'Algeria ha imposto di utilizzare navi portacontainer anziché rinfusiere), siamo stati in grado di rivedere le relazioni commerciali. Oggi molto del nostro traffico siderurgico va in container, dunque in partite piccole anziché su navi complete, su linee quali Brointermed, CNAN e Sahel. Peraltra la crisi generale ha ridimensionato notevolmente il mercato delle rinfuse break bulk (non solo a La Spezia, ma in tutta Italia), il che ci ha costretto a cercare nuove tipologie di traffici. Così nel settore delle merci unitizzate abbiamo movimentato 90.612 teus con un incremento del 68,7% sul 2009” conclude Failla.