

Camionista

& marinaio

Autotrasportatore-armatore. Per primo, il gruppo pugliese Bonatesta ha avviato un servizio terra-mare. Con capitali e nave propri

■ Qui a fianco, il carico di un container e, in basso, un camion esce dalla Sabrina, nave del gruppo

mentale", sottolinea Bonatesta. "Volevamo migliorare il servizio con un pacchetto door to door. E visto che nel porto di Brindisi non era-

sfuttando, al tempo stesso, l'esperienza nel campo del trasporto della ditta Giovanni Bonatesta. La specializzazione nell'intermodale è stata possibile grazie a ingenti investimenti in tecnologie, mezzi e addetti: oggi la rosa dei servizi offerti va dal trasporto conto terzi al combinato strada-mare-costa fino alla movimentazione e deposito doganale in uno spazio di 500 metri quadrati.

"Un'esperienza unica, con capitali propri e rischio d'impresa", aggiunge Iata, "che ci fa ritenere che altri imprenditori seguiranno l'esempio. Per questo siamo predisponendo uno studio di fattibilità il cui obiettivo è verificare la possibilità di collegare senza tramite le autostrade del mare tra Brindisi e Ravenna". ■

Da autotrasportatore ad armatore. Chi lo avrebbe mai detto? Eppure, è successo che in Puglia un'azienda di trasporto su gomma, specializzata nel tempo in servizi logistici, si è comprata una nave per fare trasporti combinati strada-mare. Un'iniziativa che contribuisce a smentire un'antica convinzione: che gli autotrasportatori, cioè, di intermodalità proprio non vogliono sentire parlare. "Più che un'idea è stata una necessità", spiega Giovanni Bonatesta, presidente dell'omonimo gruppo che dalla scorsa aprile ha messo in pista una propria nave, battezzata col nome Sabrina, e gestita da un'azienda all'interno del pool, costituita ad hoc, la Loghen Shipping. Un traghetto in grado di trasportare fino a 333 contenitori ma idoneo a ospitare anche rimorchi e trarre varie. "Un passo fonda-

no disponibili servizi di trasporto terra-mare cosiddetti non accompagnati, abbiamo pensato di farceli da noi. Con un nostro mezzo". Per ora la Sabrina è impegnata sulle trate verso la Grecia, con partenze bisettimanali e prevalentemente per le spedizioni dei clienti del gruppo, ma all'occorrenza può essere affittata anche ad altri trasportatori.

L'intenzione per il prossimo futuro è estendere la sfera d'azione lungo l'Adriatico e più in generale verso l'area dei Balcani, i mercati turchi e il bacino del Mediterraneo. "Le premesse ci sono tutte", afferma Annalisa Iata, presidente Fita Cna Puglia, "a dimostrazione che si può fare trasporto anche andando oltre la logica del tutto gomma". Non a caso il gruppo Bonatesta nasce come tale nel 1993, diventando una Sd per esigenze di ottimizzazione dei percorsi e dei flussi di merci

I VANTAGGI DEL CABOTAGGIO

Linea	Percorso stradale evitato	Costi evitati	Tariffa 1998	Tariffa
			per autotreno da 19 metri	costi evitati
	Km	Euro	Euro	%
Genova-Palermo	1250	542,27	690,50	+27
Livorno-Palermo	1.150	498,89	500,44	-
Ravenna-Catania	1.150	498,89	667,26	+34
La Spezia-Messina	1.050	455,51	500,44	+10
Civitavecchia-Messina	980	425,04	-	-
Venezia-Bari	770	334,14	471,00	+41
Ravenna-Bari	750	325,36	-	-
Vallò-Napoli	750	325,36	-	-
Napoli-Palermo	700	303,07	422,97	+39
La Spezia-Napoli	650	281,98	-	-

Fonte: Centro Studi Confetra

Nel suo «Progetto di fattibilità per l'attivazione di trasporti combinati strada-mare (ra-ra) lungo l'Adriatico e il Tirreno, la Confetra, dopo aver individuato il tratto di autostrada del mare, stima i possibili risparmi per l'autotrasporto, in termini chilometrici e, quindi, di vantaggi economici.

