

Bonatesta invoca l'unione per far fronte alla crisi attuale

Traffici dirottati (a malincuore) da Brindisi a Bari guardando il business con la Bulgaria

Sig. Bonatesta, in che termini il suo Gruppo ha risentito della crisi dei traffici marittimi degli ultimi anni?

“Considerando i miei sforzi di creare in una ventina d'anni tutte queste aziende che si adattassero alle esigenze del sistema trasporti mare-strada-ferrovia, può ben capire quanto mi rincresca dovervi dire che dal 1° Gennaio 2010 i trasporti intermodali non passano più per Brindisi, ma da Bari, per proseguire nell'Est Europa e in Grecia. Questo perché il servizio multimodale a Brindisi è diventato molto oneroso a tal punto da perdere competitività per eccessivi costi ferroviari. Inoltre subiamo la concorrenza anche di compagnie marittime che si improvvisano anche trasportatori terrestri di container pur non essendo autorizzati a farlo, perchè non hanno licenze comunitarie per il trasporto combinato. E ciò rappresenta per noi una concorrenza sleale. A breve avremo un incontro con l'Assessore Regionale dei Trasporti, Minervini, in occasione della riunione di FITA-CNA. Intanto, per affrontare la crisi, stiamo dirigendo le nostre risorse verso l'attività terminalistica e di vettore multimodale, trasportando unità intermodali in arrivo alla stazione di Bari e su gomma a Brindisi per destinarli a Patrasso e Igoumenitsa”.

A maggio 2009 si è svolta la missione delle imprese brindisine presso le omologhe bulgare a Sofia, nell'ambito del progetto “The Near East”. Brindisi è dunque la vera candidata a diventare protagonista del famoso Corridoio VIII?

“È ciò che tutti noi del cluster marittimo brindisino ci auguriamo, ma per adesso vi sono ancora problemi per le aziende bulgare ad entrare nel mercato europeo, in quanto i loro costi nelle attività di trasporto sono di gran lunga inferiori alle nostre. Pensi che il personale costa meno del 20% rispetto all'Italia e le tasse sono solo il 5% dell'utile. Brindisi soffre molto della concorrenza di aziende internazionali

che riescono ad appropriarsi di lavoro che spetterebbe ad aziende locali”.

In conclusione cosa chiede alle istituzioni locali e all'Autorità Portuale affinché il suo Gruppo possa sperare di continuare a crescere nei trasporti nazionali e internazionali?

“La mia speranza è che vengano organizzati presto dei tavoli di lavoro con tutti i protagonisti del sistema logistico e

trasporti per trovare la soluzione ai reali problemi e in cui si possa spendere nei progetti qualcosa che ritorni utile a tutti gli operatori di Brindisi. Ciò che noto è la mancanza di unione e di spirito di gruppo per ottenere dei risultati positivi o per opporsi alle azioni che non si condividono”.

Francesco Fischetto



Il gruppo LogBrin si è evoluto parallelamente al sistema trasportistico internazionale ma ora rischia il soffocamento

L'intraprendenza di Giovanni Bonatesta, che ha avuto l'intuizione di evolvere verso un sistema trasportistico intermodale, ha fatto sì che nel corso degli anni '80 e '90 si sviluppassero le aziende Bontrans (impresa portuale che movimenta e coordina anche il flusso merci su strada fondata nel 1990), Bonatesta (gestisce il trasporto su rotaia, 1993) e T.I.B. (specializzata nella trazione di semirimorchi e casse mobili, 1996). Alla fine degli anni '90, il Gruppo ha completato la catena logistica con la creazione di Bonatesta Srl e con la nascita della compagnia di navigazione LogBrin Shipping. Il coordinamento e l'integrazione sistemica dei servizi multimodali è garantita dal Consorzio LogBrin, cui tutte le aziende del Gruppo aderiscono.

La principale base operativa del Gruppo Bonatesta è a Brindisi, snodo strategico del Mediterraneo Meridionale per i traffici verso i Balcani, la Grecia, gli altri Paesi del Mar Egeo, nonché per i traffici verso il Nord Africa e il Medio Oriente. Il Gruppo brindisino opera nella zona portuale doganale di Sant'Apollinare, area recintata di proprietà di 20.000 mq,



adiacente a banchina di 280 m., e dista 2 km dal terminal ferroviario Cemat e 8 km dall'aeroporto civile e militare. Ivi sono presenti capannoni con superficie complessiva di 6000 mq, di cui 500 mq adibiti a deposito doganale, 3.000 mq utilizzati per stoccare merci prive di vincoli doganali. Nel porto medio di Brindisi, località Costa Morena, è presente l'area demaniale di 10.000 mq in concessione per deposito merci in attesa di imbarco e distribuzione. Anche in Grecia, in prossimità del porto di Patrasso, il Gruppo detiene un'area recintata di 12.000 mq per stoccaggio

materiale e manovra mezzi dove ha sede operativa l'azienda Bonatesta Srl.

Il Gruppo negli anni è riuscito a costituire un articolato parco mezzi che comprende: la nave Sabrina, una ro-ro self-sustained da 3.650 dwt, idonea al trasporto di contenitori, casse mobili, cisterne, trailers e general cargo; 2 reach staker da 45 tonnellate per movimentazione container di 20'/30'/40'/45'; 1 tug master per movimentazione trailers a bordo e a terra, 300 unità di carico di 45' per trasporto intermodale; 150 container di 20', 30' e 40'; 50 trattori stradali per trasporto container e casse mobili; 10 carrelli elevatori con portata 2-15 tonnellate; 2 autogru da 25 tonnellate e un carroponte da 5 tonnellate.

Bonatesta opera sia in ambito nazionale che internazionale e oggi può contare su di una collaudata rete di corrispondenti che permette di collegare agevolmente i principali mercati europei ed extraeuropei. I maggiori clienti sono importanti aziende italiane ed internazionali come Polimeri Europa, Colgate Grecia, Johnson&Johnson, P&O Ferry Master, Cemat Spa, e altri ancora.

Attualmente il Gruppo conta una

sessantina di dipendenti ed è un operatore intermodale che utilizza una catena logistica integrata per offrire servizi di trasporto door to door: la merce presa in carico viene movimentata dal luogo di origine fino alla destinazione finale combinando modalità diverse di trasporto, strada-ferrovia-mare. In questo ambito l'azienda T.I.B. svolge l'attività di trazione dei semirimorchi e delle casse mobili che assicura la disponibilità tempestiva all'imbarco delle diverse tipologie di unità carico e garantisce la massima integrazione tra le diverse modalità di trasporto.

Il flusso merci marittimo e stradale è gestito e coordinato dalle altre aziende del Gruppo, Bontrans, Bonatesta Srl e LogBrin Shipping.

Quest'ultima società di navigazione nel 2002 ha inaugurato la linea marittima Brindisi-Patrasso destinata esclusivamente al traffico mercantile non accompagnato, e dall'iniziale collegamento bisettimanale, è passata a garantire partenze giornaliere da entrambi i porti fino al 2007. Ma oggi per la crisi del traffico nel porto brindisino e per una serie di venti che non sto qui ad indicare, la nave è ferma da oltre due anni.

F.F.