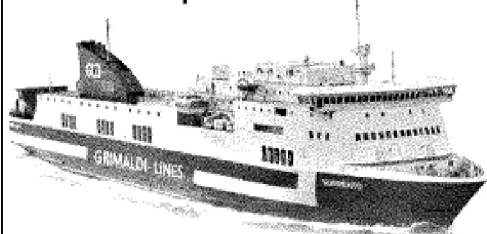


Intanto potrebbero affacciarsi nuove compagnie sul fronte delle rotte con la Grecia



Da Ravenna a Catania passando per Brindisi

La **Grimaldi** pronta ad aprire una linea di collegamento sulla dorsale adriatica

di GIANLUCA GRECO

BRINDISI – Ravenna – Brindisi – Catania in traghetto: la nuova linea di collegamento lungo la dorsale adriatica fa gola alla compagnia **Grimaldi**, già presente nel porto di Brindisi con due ferryboat (la motonave Sorrento e il Florencia) attivi sull'asse Brindisi – Igoumenitsa. L'armatore non ha ancora ufficializzato la volontà di collegare via mare tre fra i principali approdi dell'Adriatico, ma l'apertura della nuova rotta, stando ad alcune voci di corridoio, potrebbe essere ufficializzata a breve.

Se il progetto dovesse andare in porto, si aprirebbero opportunità interessanti per il porto messapico, alla prese ormai da anni con una grave emorragia di traghetti per la Grecia e L'Albania.

Basti pensare che un autotrasportatore del Nord Italia diretto in Grecia potrebbe affidarsi al trasporto via mare per raggiungere la sua meta, bypassando il traffico e i costi della rete autostradale.

Buona parte delle merci provenienti dal Nord e dal Sud Italia, insomma, potrebbero stazionare presso gli ampi spazi di cui dispone il porto brindisino, in attesa di prendere il largo alla

volta della penisola balcanica.

Questo non risolverebbe tutti i mali che affliggono lo scalo messapico, ma potrebbe contribuire a un piccolo rilancio del porto di Brindisi. Alcuni spiragli di ripresa arrivano anche sul fronte dei collegamenti con la Grecia.

Alla **Grimaldi** potrebbero infatti aggiungersi nel breve periodo almeno un altro paio di compagnie. Gli agenti marittimi, a quanto appreso, sono in contatto con alcuni armatori stranieri interessati allo scalo brindisino, ma la carenza di strutture che affligge lo scalo messapico è un gravissimo handicap.

L'unico attracco "long side" (quello di "Costa Morena – Punta delle terrare affiancato") di cui dispone lo scalo adriatico è già stato accaparrato alla **Grimaldi**. Gli altri sono tutti in andana. Cosa significa? Che un traghetto deve attraccare con la poppa rivolta verso la banchina per consentire le operazioni di sbarco; una volta sbarcati mezzi e passeggeri, il mezzo va collocato in posizione long side (parallela alla banchina) fino al mattino successivo, quando dovrà tornare in andana per consentire le operazioni di imbarco e ripartire. Ognuna di queste operazioni portuali comporta dei costi per i servizi forniti dagli ormeggiatori e dai piloti. Costi talmente elevati da rendere il porto di Brindisi poco conve-

niente.

Ma alla scarsa attrattiva dello scalo adriatico contribuisce anche la grave carenza di servizi per i passeggeri. Il terminal privato di Costa Morena est sembra troppo poco per sperare in una decisa ripresa del traffico passeggeri. Ma è lo stesso ammiraglio Ferdinando Lolli, commissario straordinario dell'Autorità portuale, ad aver messo una pietra tombale sulla possibilità di attirare nuovi traghetti.

"Gli armatori – aveva dichiarato Lolli nel corso della sua conferenza stampa di insediamento presso l'Authority – preferiscono Bari per la vicinanza alla rete autostradale. Meglio puntare sul crocierismo".

Ma gli agenti marittimi nutrono scetticismo sulle ambizioni crocieristiche di Brindisi. "Piccole navi da crociera con poco più di mille passeggeri l'una – dichiara l'agente marittimo Franco Aversa – non risolveranno i nostri problemi. Occorre invece puntare sulla retroportualità. Bisogna dar vita a un deposito di stoccaggio delle merci – dichiara ancora Aversa – a una rete ferroviaria in grado di far arrivare i treni in porto e a un potenziamento dei servizi per i passeggeri. Altrimenti gli armatori continueranno a restare alla larga da noi".

