

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

In corsa per una nuova concessione a Brindisi sia Grimaldi che Grendi-Romeo-Gozzi (con partner locali)

Nicola Capuzzo · Monday, May 5th, 2025

Doppia richiesta di concessione per le aree attualmente pubbliche di Costa Morena nel porto di Brindisi.

La prima, cronologicamente e dimensionalmente, è stata presentata dalla Logiport del gruppo Grimaldi, che ha domandato per 15 anni – si legge nell’avviso pubblicato dall’Autorità di sistema portuale – “l’occupazione e l’uso esclusivo di circa mq. 55.139 di aree e banchine, comprensive degli ormeggi e della Stazione marittima, situate nella zona portuale di Costa Morena del porto medio di Brindisi, zona extra Schengen, allo scopo di espletare le operazioni portuali ex art. 16 della legge n. 84/1994 s.m.i, per conto proprio e di terzi, e i servizi portuali, per conto proprio e di terzi, connessi alla gestione e potenziamento del traffico traghetti passeggeri (ro-pax) e ro-ro sulle linee di navigazione Brindisi – Grecia e viceversa e Brindisi in collegamento con i porti nazionali di Ravenna e Catania, con possibilità di attivazione di nuove linee di navigazione eventualmente anche con porti extra Ue”.

Detto che di un interessamento di Grimaldi anche per altre zone del porto brindisino [si vocifera da tempo](#), l’avviso dell’Adsp pugliese specifica che oltre ai traffici ro-ro e ro-pax la proposta di Logiport contempla anche la gestione di “traffico connesso all’automotive, stoccaggio e movimentazione auto”.

E un piano di investimenti “ammontanti a circa euro 6.500.000,00, con previsione della ristrutturazione del Terminal passeggeri di Costa Morena Terrare e realizzazione di un punto di ristoro per autisti, l’implementazione di un sistema di videosorveglianza oltre al rifacimento del manto stradale e della relativa segnaletica”. Caratteristiche che, seppur a una “una preliminare e sommaria valutazione”, fanno ritenere all’Adsp l’istanza di Logiport “coerente per quanto concerne la durata in relazione agli investimenti previsti e ai traffici da espletare (...) nonché coerente con le previsioni del Dpss e del Piano Regolatore Portuale di Brindisi”.

Nessuna valutazione, neppure sommaria, invece, per la seconda istanza, anch’essa riguardante Costa Morena, ma per spazi diversi da quelli chiesti di Grimaldi. In particolare la richiesta riguarda “il rilascio di una concessione demaniale marittima quadriennale, per l’occupazione e l’uso di un’area d.m. di complessivi mq.20.473 per la realizzazione di un parco container quale hub portuale dedicato ai flussi di import-export da/per l’Italia centro meridionale”.

L'avviso riporta che "l'attività che si mira ad avviare nel porto di Brindisi si basa sull'ipotesi che venga svolto un regolare servizio di linea con cadenza settimanale, per la qual ragione prevede che la compagnia di navigazione che effettuerà il servizio in questione avanzerà formale richiesta di accosto preferenziale nei giorni del previsto approdo sulla scorta di un programma approdi da trasmettere presumibilmente con cadenza mensile".

La natura della società proponente potrebbe aiutare a dettagliare meglio la proposta.

South Adriatic Container Terminal è infatti una joint venture fra operatori locali e soggetti di caratura nazionale e internazionale. Il 30% è infatti della Titi Shipping del locale agente marittimo Teodoro Titi (che è anche rappresentante legale dell'aspirante concessionaria), il 20% della Cerca Srl (che fa interamente capo ad Antonio Roma, alla guida dell'impresa portuale brindisina Sir), il 15% della Compagnia Portuale Briamo (fornitore della manodopera temporanea dello scalo) e il 5% dell'altra agenzia marittima locale Albatros.

Il restante 30% è invece controllato dalla società genovese Star – Shipping transport and reliability, che per il 45% fa capo al gruppo Grendi, per il 45% alla Sider Navi (gruppo Nova Marine Carriers della famiglia Romeo) e per il 10% a Fena Srl, a sua volta controllata al 90% dalla cittadina greca Eleni Chrysopoulou e al 10% da Franco Cupolo, ex manager Contship Italia, consigliere d'amministrazione della società cagliaritana Mito di Grendi e amministratore delegato di Duferco Terminal Mediterraneo (società del gruppo Duferco, il cui patron Antonio Gozzi è in società con la famiglia Romeo nella shipping company svizzera Nova Marine Carriers).

Proprio a proposito di Grendi, lo scorso febbraio l'amministratore delegato Antonio Musso aveva preannunciato il progetto di avviare una nuova linea feeder per il trasporto via mare di container da e per il terminal Mito di Cagliari verso altri porti italiani; il coinvolgimento in questa operazione lascerebbe presupporre una possibile sinergia con il futuro terminal pugliese e la nuova linea marittima anch'essa in gestazione.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Ecco il programma definitivo del Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" del 9 Maggio a Genova

This entry was posted on Monday, May 5th, 2025 at 10:30 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

