

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Da Art rilievi e integrazioni richieste sull'istanza di Grimaldi a Brindisi

Nicola Capuzzo · Thursday, January 22nd, 2026

L'iter per il rilascio di una concessione a Costa Morena, nel porto di Brindisi, [chiesta la primavera scorsa](#) dal Gruppo Grimaldi, è più accidentato del previsto.

Lo rivela il previsto parere appena rilasciato dall'Autorità di regolazione dei trasporti all'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico meridionale, da cui emerge un ping pong di diversi mesi fra il Garante e Logiport (Logistica Italiana Porti e Terminals S.p.a.), con l'ente portuale a far da intermediario, in merito alla rispondenza del Pef (Piano economico finanziario) del terminalista ai criteri fissati da Art.

Detto che, se la richiesta temporale è stata confermata in 15 anni, l'area interessata è stata leggermente ridimensionata (52mila mq) e l'ammontare degli investimenti previsti è salito a 8,6 milioni di euro, Art, rilevando alcune incongruenze, ha chiesto che "il Programma degli investimenti" e il "Piano ammortamento, siano compilati correttamente, onde consentire la comprensione della programmazione temporale dei singoli interventi e del rientro dei relativi investimenti".

Inoltre il garante ha rilevato come "all'ultimo anno di concessione risultano ancora 235.169 € di immobilizzazioni", definendo ciò "circostanza in apparente contrasto con le disposizioni, nonché con la ratio, delle norme applicabili in materia di commisurazione della durata delle concessioni al piano degli investimenti, atte anche ad evitare il costituirsi di oneri di subentro in capo ai nuovi concessionari alla scadenza della concessione". Da cui l'invito alla corretta compilazione degli "Schemi contabili" e a rendere coerente "il periodo di ammortamento degli investimenti effettuati con la durata della concessione interessata".

Da ultimo "non risulta fornito il calcolo del Van (Valore attuale netto), né l'eventuale metodologia alternativa utilizzata, che, sulla base degli investimenti previsti a cronoprogramma, assicuri la congruità della determinazione della durata della concessione: appare, pertanto, opportuna un'integrazione in tal senso della documentazione fornita".

Rilievi anche nel parere rilasciato da Art all'Adsp di Ancona per la richiesta di Icop di avere in concessione per 4 anni la banchina 22 dello scalo dorico e la relativa area di retrobanchina.

In questo caso Art osserva “che il ‘Programma ex art. 18, c. 8, l. 84/1994’, allegato all’istanza, non prevede la realizzazione di opere infrastrutturali aggiuntive in quanto l’area è già dotata di tutte le strutture necessarie per lo svolgimento delle operazioni portuali. Tale circostanza non consente di considerare – e, quindi, valutare – ai fini della verifica di congruità della durata della concessione, il numero di anni necessari all’ammortamento delle opere finanziate e realizzate, né il numero di anni necessari a remunerare il capitale investito. Si ritiene, pertanto, che la durata della concessione debba attestarsi su un valore minimo, nel rispetto del principio di proporzionalità in relazione alle finalità individuate dall’Adsp”.

Inoltre, ha rilevato l’Authority, in altre sezioni del Pef risultano inseriti valori che “non appaiono immediatamente riconciliabili con l’assenza di investimenti di cui *supra*”. Da cui la necessità che il documento “Schemi contabili sia compilato correttamente e che siano forniti gli opportuni chiarimenti in relazione agli aspetti evidenziati”.

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**

This entry was posted on Thursday, January 22nd, 2026 at 9:15 am 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.