

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## L'Adsp di Taranto prosegue a testa bassa avviando i dragaggi per le crociere

Nicola Capuzzo · Friday, February 16th, 2024

Il mancato completamento della vasca di colmata che dal 2016 avrebbe dovuto ospitare i fanghi dragati nel porto di Taranto ([in primis quelli del Molo Polisettoriale](#)) è costato caro anche in termini di crociere.

Emerge infatti dalla procedura definita dall'Autorità di sistema portuale nelle scorse settimane per dragare il fondale prospiciente l'accosto di levante del Molo San Cataldo, che la procrastinazione di questo intervento – spiegava l'ente nel novembre scorso – “ha determinato l'impossibilità di confermare i previsti ormeggi alla banchina di Levante del molo San Cataldo con conseguenti cancellazioni di toccate programmate (Adsp non ha specificato quante, *nda*) e rischia ormai di compromettere anche la futura stagione crocieristica”. Cioè quella del 2024, che stante la programmazione fornita dal terminalista Global Ports Holding conta 45 toccate.

Il problema è risalente. Malgrado il progetto riguardi il dragaggio di soli 4.100 metri cubi di sedimenti per il raggiungimento della profondità minima di 9,50 metri in un'area a mare di circa 13.400 mq, il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche lo ha bocciato “evidenziando una serie di mancanze e criticità” una prima volta nell'ottobre 2022 e una seconda il 21 settembre scorso.

Le date sono importanti, perché il progetto era aggiornato e riproposto dall'Adsp il successivo 26 settembre. E all'inizio di novembre la stessa port authority scriveva al Provveditorato comunicando che a far data dal 27 ottobre si riteneva “il decreto di approvazione in linea tecnico-economico reso in senso favorevole”, in forza della norma (Decreto legge n.1/2015) che attribuiva al presidente dell'ente portuale Sergio Prete poteri commissariali, fra cui quello di beneficiare di termini più brevi (30 giorni) per ottenere pareri positivi per silenzio-assenso.

Il Provveditorato è però di altro avviso e nella nuova bocciatura decretata il 21 dicembre scorso spiega perché. Solo il 31 ottobre il Ministero dell'ambiente e dello sviluppo energetico, infatti, inviava i pareri di Arpa e Ispra all'Autorità di sistema portuale, chiedendone l'integrazione, cui l'ente provvedeva il 29 novembre. Sarebbe questo il termine di completamento del progetto e quindi di decorrenza dei 30 giorni secondo il Provveditorato, che infatti riunitosi il 21 dicembre ha comunicato il parere il 29 dicembre, bocciando il progetto anche sulla base del fatto che non ottemperava a quanto chiesto dai due enti ambientali.

Siccome tutti i sedimenti sono classificati come “rossi” (massima pericolosità) e devono essere confluiti in vasca o trattati come rifiuti e siccome – dicono Ispra e Arpa – “la costruenda cassa di colmata collocata a levante del V sporgente del porto mercantile di Taranto non è attualmente nelle condizioni strutturali di poter ospitare materiali provenienti da dragaggio”, occorre “la caratterizzazione in cumulo del materiale scavato con individuazione del codice rifiuto ai fini dell’individuazione del sito autorizzato al ricevimento”.

Ma quando il 21 dicembre esamina se la documentazione dell’Adsp riscontri tale prescrizione, il Provveditorato verifica che ancora “occorre procedere all’aggiornamento di tutti gli elaborati progettuali interessati dalle modifiche determinate dai pareri forniti dagli enti” ed “è necessario fornire un’adeguata relazione di gestione dei rifiuti e dei fanghi di dragaggio” (Adsp non ha fornito chiarimenti sulla destinazione). Sicché, anche in ragione di altre criticità, sancisce che il progetto “non sia meritevole di approvazione”.

Inoltre, a sostegno della tesi sulla decorrenza, il Provveditorato evidenzia come ancora il 15 dicembre, quando cioè, nell’interpretazione dell’Adsp il termine avrebbe già dovuto essere considerato ampiamente superato, la Direzione generale sui porti chiedeva invece il parere (evidentemente non considerandolo reso per silenzio-assenso). Salvo cambiare idea quando il 19 dicembre il presidente Sergio Prete perorava alla direttrice Patrizia Scarchilli la propria interpretazione normativa, inducendola il 29 dicembre, lo stesso giorno della bocciatura del Provveditorato, a decretare formalmente l’approvazione “in linea tecnico-economica” del progetto di dragaggio.

Cogliendo la palla al balzo Prete invitava il 2 gennaio il progettista Sogesid a procedere alla definizione della procedura per i lavori, effettivamente bandita pochi giorni fa per 385mila euro e 30 giorni di durata. La stagione crocieristica – che delle 45 toccate ne prevede 2 in contemporanea 3 volte a partire da agosto – parrebbe salva, ma resta l’ombra dei possibili strascichi.

Secondo il provveditore Placido Migliorino, infatti, “il nostro parere è vincolante. Realizzare un’opera in contrasto con esso comporta quindi il rischio di una denuncia con profili civilistici e penali da parte degli organi che devono vigilare. La Direzione porti, che ha dato l’ok, vigila sulle Adsp, ma ogni progetto ha rilevanza anche per altri ministeri e direzioni, tenuti a vigilare con i propri organi territoriali”.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, February 16th, 2024 at 8:30 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.