

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Doccia fredda su Taranto e sui sogni di avere i dragaggi al Molo Polisettoriale

Nicola Capuzzo · Friday, August 2nd, 2024

Si complica a Taranto il sogno di vedere realizzati i dragaggi del Molo Polisettoriale.

Secondo quanto rivelato da fonti di stampa locale, in una riunione svoltasi tra l'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ionico e Grandi Lavori Fincosit, è arrivata la conferma tanto temuta che i lavori effettuati per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del Porto di Taranto e al dragaggio di 2,3 milioni di metri cubi di sedimenti in area Molo Polisettoriale, sono stati realizzati in grave difformità rispetto al progetto approvato. Le prove effettuate nei mesi scorsi da Fincosit hanno dimostrato che la vasca non ha né tenuta idraulica né tenuta statica e ciò significa che, per effettuare i lavori inerenti la riparazione e l'ultimazione della stessa vasca, servirebbero oltre 200 milioni di euro. Una cifra che, non solo blocca le speranze di un imminente intervento di escavo dei fondali come auspicato dal terminalista concessionario San Cataldo Container Terminal (Yilport) ma mette un enorme punto interrogativo sulla concreta fattibilità di questi dragaggi. Quantomeno nel prossimo futuro viste le somme in ballo.

Un eventuale ripensamento dell'escavo del fondale rimetterebbe ovviamente in discussione anche l'appetibilità commerciale dello scalo pugliese e il piano industriale dello stesso terminal container che non potrà, nel prossimo futuro, ambire ad attrarre e accogliere in banchina le navi portacontainer oceaniche di grande portata.

Come ricostruisce il *Corriere di Taranto* l'intervento in questione prevedrebbe il dragaggio della Darsena, del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del Molo Polisettoriale e la realizzazione del primo lotto funzionale (di capacità di 2,3 Mm<sup>3</sup>) della cassa di colmata prevista in P.R.P. ad Ovest del V sporgente (di volume complessivo pari a circa 9 Mm<sup>3</sup>), in cui dovevano essere refluiti i sedimenti dragati non pericolosi all'origine o resi tali a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti. Il dragaggio sulla carta avrebbe sia la finalità di bonifica ambientale, mediante la rimozione dei sedimenti contaminati, che di portualità, attraverso il raggiungimento della profondità di -16,50 metri che consentirebbe l'attracco di portacontainer fino a 18.000 Teu rispetto a quelle attuali da 8.000 Teu.

Dopo l'addio, sempre per ragioni di fondali non sufficientemente profondi e di dragaggi non realizzati, dell'allora Taranto Container Terminal, un grosso punto interrogativo sorge ora sulle

intenzioni del gruppo turco Yilport che ha in concessione per 49 anni il Molo Polisettoriale (attraverso la società San Cataldo Container Terminal) e che ancora pochi mesi fa, tramite il neoamministratore delegato Sandro Becce, aveva sottolineato l'importanza e la strategicità di questo intervento appena naufragato.

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

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

Alessandro Becce sbarca a Taranto: “Con i dragaggi il San Cataldo Container Terminal sarà un hub importante”

L'Adsp di Taranto ha firmato il contratto per il dragaggio del Molo Polisettoriale

This entry was posted on Friday, August 2nd, 2024 at 5:19 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.