

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## A Taranto riemerge il dragaggio del Molo Polisettoriale

Nicola Capuzzo · Thursday, April 30th, 2026

Atteso da più di dieci anni, il dragaggio del Molo Polisettoriale del porto di Taranto, la cui mancata esecuzione è alla base dell'addio del primo inquilino del terminal container e della ridottissima attività dell'attuale (San Cataldo Container Terminal, gruppo Yildirim), riappare, seppur non del tutto definitivamente, nel futuro dello scalo ionico.

Del progetto che avrebbe dovuto rimediare all'insuccesso dell'appalto per la vasca di colmata (finito in un contenzioso con l'appaltatore Astaldi, di cui l'Autorità di sistema portuale non ha mai fornito chiaramente gli estremi), [si parlò nella seconda metà del 2024](#), seppur in termini molto vaghi, a partire da un costo ufficiosamente stimato in 200 milioni di euro (indisponibili, ammontando le risorse originarie, per giunta in parte spese, a circa 80 milioni). Dopodiché, al netto di fugace accenno di Gugliotti [nei primi mesi di presidenza](#), sul progetto affidato, dopo la rottura con Astaldi, a una cordata guidata da Fincosit è scesa una coltre così spessa che neppure nel bilancio previsionale 2026 si trovava traccia della cosa.

Ma a inizio marzo al Ministero dell'ambiente è stata avviata dall'Adsp, in relazione al dragaggio del Molo Polisettoriale, una procedura di “verifica di assoggettabilità a Via (Valutazione di impatto ambientale)” per un “Progetto di adeguamento della capacità di conterminazione idraulica del paramento a mare (vale a dire di risoluzione delle problematiche relative alla vasca di colmata che avevano portato al fallimento del progetto originario, *ndr*) e rimodulazione del Piano dei dragaggi”.

Il Mase ha chiesto integrazioni, ottenendole circa una settimana fa, ma ad oggi non ha ancora pubblicato documentazioni di tale progetto, i cui dettagli restano quindi ignoti. L'ente ha però spiegato come la proposta Fincosit sia stata superata, anche in relazione al ‘nuovo’ destino dell'area, votata a divenire in parte hub per l'[eolico offshore](#): “Come noto, ai fini del superamento di una non conformità tecnico-funzionale connessa all'intervento (l'eccessivo disallineamento di pali e palancole nel marginamento a mare della cassa di colmata) lo stesso ha subito una battuta d'arresto. A seguito della risoluzione contrattuale con l'appaltatore originario, il Rti interpellato ha proposto una progettazione di completamento che prevedeva la realizzazione di opere straordinarie di adeguamento/rifacimento di parte della cassa di colmata. Tale proposta è stata ritenuta non approvabile in quanto tecnicamente ed economicamente eccedente le disponibilità”.

Non è chiaro se ancora con l'apporto di Fincosit, ma “la soluzione alternativa individuata

successivamente dall'ente consiste in una strategia di rifunzionalizzazione per fasi della cassa nella sua configurazione attuale, supportata da un'analisi del rischio e dalla ridefinizione delle caratteristiche di conterminazione idraulica ai sensi del nuovo testo dell'art. 5 bis L. 84/94. La nuova soluzione di completamento tiene conto anche della intervenuta individuazione del porto di Taranto quale hub per la cantieristica navale di supporto all'eolico offshore”.

Ancora incerto l'ammontare delle risorse necessarie e il loro reperimento: “Il costo dell'intervento potrà essere definito con accuratezza solo a valle dell'espressione dei competenti pareri e delle eventuali prescrizioni/osservazioni che interverranno nel corso dell'iter approvativo avviato. L'Amministrazione ha avviato interlocuzioni per l'assegnazione di nuove risorse ministeriali ad integrazione di quelle attualmente disponibili”.

Quanto alla tempistica, per l'Adsp “l'acquisizione dei titoli autorizzativi necessari per l'utilizzo della cassa nell'attuale configurazione è prevista entro il mese di luglio 2026. Il progetto presentato prevede una funzionalizzazione per fasi della cassa di colmata in relazione alla quantità ed alla qualità del materiale dragato. Anche il dragaggio prevederà uno sviluppo per fasi distinte che tengano conto anche delle intervenute opportunità di sviluppo connesse alla realizzazione di un hub per l'eolico offshore”.

Quanto ai rapporti col terminalista turco Yildirim, l'Adsp ha confermato “l'impegno a eseguire i dragaggi per migliorare la capacità del terminal. Tuttavia, il nuovo quadro operativo prevede l'integrazione del Molo Polisettoriale con attività di cantieristica navale per energie rinnovabili, ridefinendo le strategie di utilizzo delle aree demaniali in accordo con i Ministeri competenti. È in corso un tavolo tecnico con la Scct per l'individuazione della migliore soluzione per la revisione della concessione”.

**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, April 30th, 2026 at 11:07 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.