

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Per i suoi due nuovi ro-pax la Regione Siciliana chiede consigli al mercato

Nicola Capuzzo · Wednesday, September 15th, 2021

Dopo il fallimento della [prima procedura](#) (andata deserta tra le perplessità dei potenziali interessati rispetto a importo economico, specifiche tecniche e soprattutto clausole dell'eventuale contratto), la Regione Siciliana ha deciso di consultare direttamente il mercato per raccogliere pareri rispetto alla procedura che porterà alla realizzazione dei suoi due nuovi ro-pax ibridi di classe A da utilizzare sulla Trapani – Pantelleria e sulla Porto Empedocle – Lampedusa.

Nel dettaglio, l'ente ha pubblicato un avviso pubblico di consultazione preliminare rivolto a “esperti, partecipanti al mercato e autorità indipendenti” con l'obiettivo di approfondire temi quali “prezzi e le condizioni da tenere in considerazione per la nuova gara”, nonché di arrivare a una “preselezione degli operatori economici da invitare alla procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara”. Il termine per la partecipazione al procedimento è il prossimo 2 novembre.

Prima ancora, la Regione Siciliana aveva però scelto di rimettere mano alle specifiche tecniche delle due unità, correggendo leggermente alla fine dello scorso luglio i requisiti in tema di capacità di carico (leggermente diminuita) e dimensioni (al contrario, lievemente aumentate). Il progetto resta lo stesso, cioè quello identificato con la sigla ‘Naos P364’ ed elaborato dallo studio triestino Naos Ship and Boat Design per due “RoPax a propulsione Diesel/Elettrica che utilizzano come combustibile Lng e Mdo (Dual fuel – DF)” e in mancanza di indicazioni la ‘nave riferimento’ per questi due traghetti rimane la Elio di Caronte & Tourist. A discostarsi leggermente, dai dettagli indicati in precedenza, sono però innanzitutto come detto alcune delle caratteristiche ‘dimensionali’, in particolare la lunghezza fuori tutto (138,4 metri anziché i precedenti 133) e la larghezza massima (25,2 metri al posto di 24,4), mentre alle due navi si continuerà a richiedere di poter raggiungere una velocità di 19 nodi “con il 100% della potenza nominale del propulsore”.

Dal punto di vista della capacità di carico, ognuna delle due unità dovrà poter trasportare 1.000 persone (ma con 38 – anziché 45 – membri dell'equipaggio), per un totale di 336 letti passeggeri in 103 cabine (anziché 344 per 105 cabine). Saranno ancora previsti due ponti di carico, dei quali uno dedicato solo alle auto e in grado di accoglierne 53 in 255 metri di corsia (in precedenza erano indicate 58 unità in 265 metri), mentre l'altro, ‘misto’, avrà una capacità di 610 metri per trailer e 710 per auto (149 unità), anche in questo caso dunque con numeri ridotti rispetto alla precedente versione (650 metri per i trailer e 770 metri per le auto, per 157 unità).

Fatte queste precisazioni, come accennato sopra va ricordato che la perplessità degli operatori rispetto alla procedura risultava legata soprattutto alla presenza di una clausola di recesso unilaterale inserita [nello schema di contratto](#) che era stata ritenuta inaccettabile, così come all'importo (65 milioni di euro a nave), considerato troppo basso per la realizzazione dei due ropax. Entrambi punti su cui non si registrano al momento novità (il secondo, in particolare, è vincolato alla convenzione siglata tra la stessa Regione Siciliana e l'allora Mit) e su cui probabilmente si orienteranno le osservazioni degli interessati chiamati ora dall'ente a fornire valutazioni.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, September 15th, 2021 at 6:25 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.