

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cosa prevedono i bandi per i collegamenti con le isole minori della Sardegna

Nicola Capuzzo · Friday, April 1st, 2022

Sui collegamenti con le sue isole minori di San Pietro e della Maddalena, la Regione Sardegna prevede un significativo incremento dei traffici da qui al 2028, anno in cui scadranno le due nuove concessioni che si prepara ad assegnare tramite la gara di cui ha pubblicato il bando nei giorni scorsi.

Lo si evince dalla documentazione a corredo della procedura, che analizza l'andamento del mercato partendo dal 2019 e stima quello dei prossimi sei anni.

Per quel che riguarda la linea Palau – La Maddalena, è previsto uno sviluppo della domanda di trasporto passeggeri dal 2019 al 2028 del 6,4%, per un totale di 1.047.049 unità. Per le auto il trend atteso è simile, con una crescita nello stesso intervallo del 7,7% e 299.800 mezzi. In metri lineari la progressione prevista è del 16,4%, con uno sviluppo del trasporto annuo dai 593.868 del 2019 ai 691.475 attesi nel 2028, un andamento analogo a quello atteso sul numero di mezzi commerciali, pari al 17,2% (da 86.156 ai 100.962 alla fine dei prossimi sei anni).

Nell'ambito dei servizi verso l'Isola di San Pietro, ovvero sulle linee che toccano Portovesme, Calasetta e Carloforte, le previsioni sono dello stesso tono. Per il 2028 sono stimati 1.186.385 passeggeri (+7,5% sul 2019), con uno sviluppo simile a quello delle auto (+7,42%, 335.674 unità). Più deciso lo sviluppo in termini di metri lineari, per il quale ci si aspetta un incremento del 22% (dai 255.737 del 2019 ai 312.127 del 2028), in linea con il numero di mezzi commerciali (da 38.701 a 47.249).

Le stime presentate nelle due analisi accompagnano e fanno da supporto alla presentazione dei requisiti per i due lotti della gara fissati dalla Regione Sardegna.

Partendo con la linea Palau – La Maddalena, i documenti ricordano che ad oggi questa prevede l'impiego di tre mezzi, che effettuano 68 corse/giorno durante le 24 ore (24.820 l'anno), per un totale di 49.640 miglia. La nuova concessione incrementa questi numeri, chiedendo che siano effettuate ogni giorno 72 corse (36 per direzione), per complessive

52.560 miglia/anno. Al servizio del collegamento sono previsti tre ro-ro di classe D (di cui uno in grado di trasportare almeno alcune tipologie di merci pericolose), con una capacità passeggeri di 300 unità e garage di almeno 320 metri lineari (di cui almeno 130 per veicoli commerciali).

Più articolate le richieste per le linee Carloforte – Portovesme e Carloforte – Calasetta. Nel

complesso il bando chiede che siano impegnati sulle linee almeno 4 ro-ro di classe D, di cui uno abilitato al trasporto di alcune categorie di merci pericolose. La tratta Carloforte – Portovesme, in particolare, dovrà essere percorsa da navi in grado di trasportare almeno 300 passeggeri e con garage di almeno 240 metri lineari (110 per i soli veicoli commerciali), mentre sulla Carloforte – Calasetta la capacità passeggeri dovrà essere di almeno 150 unità e per i veicoli lo spazio a disposizione dovrà essere di almeno 80 metri lineari (40 per quelli commerciali).

Anche per le due tratte che costituiscono il secondo lotto della gara è previsto un incremento delle percorrenze: ad oggi la “produzione”, si legge nella documentazione, è complessivamente di 97.430 miglia/anno, mentre con la nuova procedura, insieme a una riorganizzazione del servizio per riequilibrare l’offerta diurna e notturna, vi sarà un incremento per portarla a 69.500 miglia per la linea Carloforte – Portovesme e a 46.720 miglia per la linea Carloforte – Calasetta, per un totale quindi di 116.220 miglia/anno.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, April 1st, 2022 at 3:15 pm and is filed under Navi, Porti
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.