

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nuovo bando per i traghetti nello Stretto: ammesse navi di 30 anni

Nicola Capuzzo · Monday, July 18th, 2022

Dopo l'[esclusione dell'unica offerente, Liberty Lines](#), dalla precedente procedura per [questioni legate all'età del naviglio](#), per l'affidamento del servizio pubblico di trasporto marittimo veloce di passeggeri tra Reggio Calabria e Messina il Mims ha ora pubblicato tramite Invitalia un nuovo bando di gara che va a modificare proprio i requisiti in questo ambito.

La nuova procedura approntata dal Ministero (con scadenza al prossimo 8 settembre) prevede infatti un importo a base di gara leggermente ridotto (si passa da 36,976 a 35,178 milioni) a fronte però della possibilità di impiegare sul collegamento navi – monocarena, aliscafo o catamarano – di fino a 30 anni di età ([e non più 20](#)), condizione valida sia per le due unità titolari che per la terza di riserva.

Invariata però la capacità minima, che dovrà essere sempre di 250 passeggeri, così come il fatto che queste dovranno essere in grado di sviluppare una velocità di crociera almeno di 28 nodi. E invariato è anche il programma di esercizio, dato che anche il nuovo bando stabilisce che questo dovrà essere garantito nei giorni feriali da lunedì a venerdì con 16 coppie di corse/giorno (nell'orario 5.30 – 21), con 6 coppie (tra le 8 e le 18) nelle giornate di sabato, domenica e nei festivi e che in aggiunta tutti i giorni, festivi inclusi, l'aggiudicatario dovrà effettuare una coppia di corse nella fascia oraria tra le 23 e le 24. Identici anche i tempi di percorrenza, stabiliti in un massimo di 30 minuti per la tratta Reggio Calabria – Messina e in 35 minuti per quella inversa.

Di rilevante, per quel che riguarda la documentazione di gara, è anche il permanere della clausola sociale, che stabilisce come, in caso di subentro di un nuovo aggiudicatario, sia il personale amministrativo che quello navigante impiegato prevalentemente sul collegamento verrebbe trasferito senza soluzione di continuità all'impresa subentrante (nei limiti “del personale previsto dalle tabelle di armamento e di quello, di terra ed imbarcato, previsto dalle tabelle di esercizio in rapporto al numero dei passeggeri per garantire lo svolgimento a bordo dei servizi previsti”). Un punto che potrà continuare a rasserenare i lavoratori di Blu Jet (a oggi titolare del servizio, sulla base di una aggiudicazione diretta da parte dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e i relativi rappresentanti sindacali, che nei mesi scorsi avevano espresso preoccupazione per la sua “messa in gara a mercato”.

Tornando infine al nodo dell'età del naviglio, va ricordato che Liberty Lines, ora peraltro nel

mezzo di un rimpasto dei suoi vertici, era stata estromessa dalla precedente procedura proprio per questioni legate a questo punto. Secondo quanto emerso da [una ordinanza del Tar del Lazio](#) (cui la compagnia si era rivolta per chiedere la sospensiva – che le era poi stata negata – della sua esclusione dalla gara), il nodo pareva stare proprio nell’età massima dei mezzi e nella possibilità (negata dalla stazione appaltante, ovvero Mims-Invitalia) che nel calcolo di questa potesse essere considerato l’eventuale certificato di ringiovanimento. Un nodo che, in attesa che i giudici amministrativi si pronuncino nel merito, il prossimo ottobre, potrebbe essere sciolto a favore di Liberty o di altri eventuali interessati direttamente dalla nuova procedura.

F.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, July 18th, 2022 at 7:00 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.