

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il rinnovo flotte navali per il Tpl prende il largo: dal Mit una procedura da 339 milioni

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 2nd, 2025

Il piano di rinnovo della flotta navale impiegata in Italia nel trasporto pubblico locale, definito nei suoi contorni già nel 2018, torna a riprendere velocità con un nuovo procedimento del valore complessivo di 339 milioni di euro appena varato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit).

Più precisamente il Comando Generale delle Capitanerie di Porto – soggetto cui il ministero ‘delega’ l’espletamento delle pratiche relative all’acquisto di unità navali, anche quando non a esso destinate – ha avviato una nuova procedura pubblica in due lotti per la fornitura di fino a due ro-ro (con lunghezza di 71 metri) e di cinque mezzi Hsc (hi speed craft), entrambi di classe B. Obiettivo del procedimento è la stipula di accordi quadro (della durata di 48 mesi) con lo stesso Comando, che saranno poi seguiti da specifici contratti siglati dall’aggiudicatario con le Regioni interessate dal piano.

Nel dettaglio, come detto sono previsti due lotti. Il primo, relativo ai mezzi ro-ro, ha un valore di 58 milioni di euro per singola unità, e un massimale di 116 milioni (a coprirne quindi due). Relativamente ai mezzi veloci, oggetto del secondo lotto, il budget a disposizione è di 10,7 milioni di euro a mezzo, per un massimo di cinque e quindi una spesa di 53,5 milioni, e per un valore complessivo delle due tranche quindi di 169,5 milioni. Un importo che però, chiarisce il bando, potrà raddoppiare toccando i 339 milioni di euro, considerando che questo prevede la possibilità di esercizio di una ulteriore opzione per entrambi i lotti nell’arco di ulteriori 48 mesi.

Relativamente alle specifiche tecniche dei mezzi, il bando ministeriale rimanda per entrambi i lotti ad alcuni documenti elaborati dal Rina già nel 2022. Riguardo il primo, si chiarisce innanzitutto che la nave – una “moderna unità ro-ro passeggeri di classe B” –, realizzata in acciaio, dovrà avere stazza lorda di 1.650 tonnellate, lunghezza fuori tutto di 71,15 metri, larghezza massima di 14, ed essere in grado di accogliere 650 passeggeri più 17 membri dell’equipaggio. Il traghetto, dotato anche di garage di 240 metri lineari, dovrà inoltre poter raggiungere una velocità a pieno carico di almeno 18 nodi.

Per il secondo lotto, si evidenzia che l’unità, con stazza lorda di 237 tonnellate, dovrà essere “del tipo aliscafo con configurazione delle ali a V”, con lunghezza fuori tutto di 31,5 metri e larghezza tra le ali di 14,5. Il mezzo dovrà inoltre raggiungere a pieno carico una velocità di 35 nodi, nonché

poter ospitare 249 passeggeri e 8 membri dell'equipaggio.

Questi dunque i dettagli della nuova procedura ministeriale, ultimo passaggio di un percorso avviato già con la Finanziaria 2016, che aveva istituito presso il Mit un fondo per l'acquisto e la riqualificazione di mezzi per il Tpl locale e regionale, anche con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta.

In seguito il decreto ministeriale n.52/2018 (poi modificato dal n.397/2019) aveva definito un piano di ripartizione tra le diverse regioni delle risorse destinate specificamente alle flotte per il trasporto marittimo, lacuale e lagunare (262 milioni di euro, cui si aggiungevano 87 milioni di cofinanziamento regionale, per un ammontare di circa 350 milioni di euro). Il decreto stabiliva anche che sarebbe stato lo stesso Mit, tramite il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, ad agire come centrale di committenza, con lo scopo di favorire economie di scala, e che poi ogni Regione avrebbe regolato i rapporti con il dicastero con la firma di apposite convenzioni. Da questa impostazione erano state escluse però in partenza le unità per il trasporto nella Laguna di Venezia, date le peculiari caratteristiche tecniche, e quelle destinate ai laghi della Lombardia, per motivi simili.

Successivamente lo stesso decreto n.397/2019 aveva stabilito che le Regioni potessero chiedere in deroga di svolgere autonomamente le procedure concorsuali, fissando inoltre già che l'acquisto di unità per le Regioni Puglia e Umbria fosse svolto direttamente da queste.

Come visto, negli anni passati il piano di rinnovo flotte Tpl ha preso il via proprio con diverse gare 'extra' ministeriali, ovvero al di fuori della gestione centralizzata. Tra queste quelle della Regione Siciliana (con un [primo traghetto già commissionato a Fincantieri](#)), così come sono state numerose quelle avviate finora da Actv per conto della Regione Veneto per la flotta da impiegare nella Laguna di Venezia.

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**

Il Business Meeting "Traghetti e Ro-Ro" del 9 Maggio ha già superato quota 200 accreditati

This entry was posted on Wednesday, April 2nd, 2025 at 9:00 pm and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.