

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La Regione Lazio ritenta la gara per la continuità marittima con Ponza e Ventotene

Nicola Capuzzo · Thursday, December 28th, 2023

Fallita la precedente edizione (per via – si apprende ora – dell’esclusione dell’offerta dell’unica partecipante Laziomar), la Regione Lazio riprova ad aggiudicare il servizio di trasporto di passeggeri, veicoli e merci (anche pericolose) in continuità territoriale marittima con le sue isole di Ponza e Ventotene per una durata di 5 anni, un appalto attualmente in capo alla stessa Laziomar sulla base di un contratto decennale in scadenza il prossimo 15 gennaio e prorogabile per al massimo un anno. Di questi giorni è infatti il varo di una nuova procedura pubblica con scadenza prevista al 5 marzo 2024.

Rispetto alla versione precedente, risulta innanzitutto **invariato il quadro economico** della gara. Sul tavolo la Regione Lazio ha disposto un budget identico, pari quindi a un importo a base di gara di 89.835.635,00 per la concessione di durata quinquennale, al quale si aggiungono 8,983 milioni per l’eventuale proroga tecnica di 6 mesi. Considerate poi le imposte (15,744 milioni) e le spese accessorie (5,415 milioni), il valore complessivo risulta quindi ancora pari a 114,563 milioni di euro.

A essere rivista è invece in primis l’operatività del servizio, che nell’insieme prevede però sempre linee tra le due isole di Ponza e Ventotene e i porti di Formia, Anzio e Terracina. Il livello minimo, viene stabilito ora, dovrà essere pari a una produzione annua di **220.607 miglia marine** (contro le 218.551 del bando precedente), la quale dovrà sempre essere integrata da un massimo di 10 corse annue per trasporti sanitari urgenti.

Più significativa la variazione prevista rispetto al naviglio da mettere a disposizione. Se il bando precedente fissava infatti la necessità di “tre unità veloci e quattro ro-ro” (questi ultimi di tipo B, con capacità di trasporto di almeno 300 passeggeri, garage di almeno 60 metri lineari e velocità minima a pieno carico di 12 nodi, mentre per i mezzi veloci si chiedeva velocità di 30 nodi a pieno carico e capacità di almeno 190 passeggeri), la nuova gara prevede invece sia messa a disposizione una flotta di 8 navi, composta da **quattro unità veloci, un ro-ro e tre ro-pax**. In particolare il capitolato tecnico chiarisce che i ro-pax dovranno avere una capacità di trasporto di almeno 500 passeggeri ma sempre garage di almeno 60 metri lineari, mentre per i ro-ro si chiede sia almeno 120 metri lineari. Invariate infine le caratteristiche relative ai mezzi veloci.

Tra i punti di interesse della gara (anche in virtù di certe considerazioni emerse da parte degli

interessati al procedimento nell'edizione precedente) c'è poi sempre quello relativo alla **clausola sociale**, che non risulta essere stato modificato. Pertanto, l'aggiudicatario sarà ancora obbligato “ad assumere, senza soluzione di continuità in via prioritaria [...], il personale precedentemente impiegato dal gestore uscente”, sempre però “qualora ciò sia compatibile con le esigenze della propria organizzazione di impresa e sulla base del fabbisogno organizzativo richiesto dall'esecuzione del contratto”.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, December 28th, 2023 at 11:34 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.