

Alla cortese attenzione:

Sindaco del Comune di Reggio Calabria
e Sindaco della Città Metropolitana di Reggio Calabria

PEC: protocollo@pec.reggiocal.it
PEC Città Metropolitana:
protocollo@pec.cittametropolitana.rc.it

e p.c.

Presidente della Giunta Regione Calabria
On. Roberto Occhiuto
PEC: presidente@pec.regione.calabria.it

Autorità di Regolazione dei Trasporti – ART
Via Nizza n. 230
10126 Torino
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Richiesta di attivazione di un piano comunale e metropolitano per la mobilità urbana, serale, aeroportuale, ferroviaria e marittima – Coordinamento ATAM, aeroporto di Reggio Calabria, stazione centrale, porto, Stretto di Messina, Lamezia Terme e dorsale ionica – Profili turistici, ambientali, economici e tutela dei passeggeri.

Ill.mo Sindaco,

con la presente si sottopone all'attenzione del Comune di Reggio Calabria e della Città Metropolitana una criticità che incide direttamente sulla qualità urbana, sulla vivibilità serale, sulla capacità turistica, sull'accessibilità del territorio e sull'attrattività economica della città: l'insufficiente coordinamento tra trasporto pubblico urbano, aeroporto, stazioni ferroviarie, porto, collegamenti con Messina, dorsale ionica e collegamenti verso l'aeroporto internazionale di Lamezia Terme.

Reggio Calabria viene legittimamente rappresentata come città dello Stretto, porta della Calabria, terminale ferroviario meridionale, centro urbano a vocazione turistica e punto di connessione naturale con la Sicilia. Tuttavia, tale prospettiva deve essere sostenuta da servizi coerenti. Una città turistica non può essere tale soltanto nella comunicazione istituzionale: deve essere accessibile, fruibile e percorribile anche nelle ore serali, nei giorni festivi, nei fine settimana e nei periodi di maggiore afflusso turistico.

Il tema non riguarda soltanto il turista. Riguarda studenti, lavoratori, residenti delle periferie, cittadini senza auto, pendolari dello Stretto, utenti dell'aeroporto, passeggeri in arrivo da Lamezia Terme, persone che si recano o rientrano da Messina, famiglie, anziani, giovani e utenti che intendono

partecipare a eventi, spettacoli, attività culturali, iniziative commerciali e manifestazioni cittadine senza utilizzare necessariamente l'auto privata.

Il sistema dei collegamenti esiste, ma non appare ancora organizzato come rete integrata.

L'aeroporto di Reggio Calabria risulta collegato alla Stazione Centrale mediante servizio bus urbano/Airlink in collaborazione con ATAM. Tuttavia, il profilo essenziale è verificare se tale servizio sia effettivamente coordinato con tutti gli arrivi e con tutte le partenze dei voli, soprattutto nelle fasce serali e nelle prime ore del mattino. Se un passeggero atterra in tarda serata e non trova un collegamento pubblico stabile verso il centro, la stazione, il porto, il lungomare o le strutture ricettive, la città perde immediatamente credibilità come destinazione accessibile.

La stessa criticità emerge per il collegamento con Lamezia Terme. L'aeroporto internazionale di Lamezia costituisce, per Reggio Calabria, un'infrastruttura di fatto indispensabile. Tuttavia, se i voli arrivano tardi o partono presto e non esistono collegamenti ferroviari o bus coordinati da e per Reggio Calabria, l'utente resta vincolato all'auto privata, al noleggio, al taxi o ad accompagnamenti familiari. Questo non è un modello compatibile con una città che intenda attrarre turismo nazionale e internazionale.

Ulteriore profilo riguarda la costa ionica. Reggio Calabria non è soltanto centro urbano: è cerniera tra la direttrice tirrenica, lo Stretto e la dorsale ionica. Se i collegamenti serali verso Melito Porto Salvo, Bova Marina, Brancaleone, Locri, Siderno, Roccella Jonica e Catanzaro Lido sono insufficienti o non coordinati, l'intera area metropolitana viene percepita come frammentata e difficilmente accessibile.

Tale assetto penalizza non soltanto i turisti, ma anche residenti, studenti, lavoratori, utenti fragili, famiglie senza disponibilità di automobile e operatori economici. La mobilità pubblica non è un servizio accessorio: è infrastruttura essenziale di coesione territoriale. Peraltro, anche a causa delle criticità ben note della S.S. 106 Ionica, in attesa di interventi di "difficile" messa in sicurezza dell'importante arteria, imporrebbero una soluzione alternativa al trasporto su strada che ben potrebbe essere garantito dal trasporto ferroviario ben coordinato.

La mobilità turistica e la mobilità quotidiana restano così subordinate al possesso di un mezzo privato. Ciò produce un effetto particolarmente negativo proprio sulla fascia ionica, che presenta un potenziale turistico e ambientale rilevante, ma che rischia di restare isolata nelle ore in cui la domanda turistica, culturale e ricreativa è più elevata: sera, tarda sera, weekend, primavera ed estate.

Particolare attenzione merita anche il collegamento Reggio Calabria – Messina. Lo Stretto non può essere considerato soltanto come confine amministrativo: è uno spazio urbano, economico e sociale integrato. I collegamenti veloci passeggeri e i traghetti hanno un valore decisivo, ma devono essere coordinati con ATAM, porto, stazione ferroviaria, aeroporto e servizi serali cittadini.

Se un passeggero arriva al porto di Reggio Calabria in tarda serata e non trova un servizio urbano utile, l'intermodalità resta solo teorica. Lo stesso avviene se chi parte da Reggio Calabria non può raggiungere agevolmente porto, stazione o aeroporto mediante trasporto pubblico.

La questione assume particolare rilievo nelle ore serali e notturne. Una città che punta su turismo, ristorazione, cultura, eventi, lungomare, centro storico, aeroporto e collegamenti con Messina non può lasciare scoperta la mobilità dopo la prima serata. L'assenza o insufficienza di un servizio ATAM serale stabile, leggibile e coordinato riduce la fruibilità del centro, aumenta la pressione del traffico privato, penalizza chi non dispone di auto e limita la stessa economia urbana.

Per tali ragioni la presente viene trasmessa per conoscenza anche all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, quale Autorità competente per i profili di regolazione, qualità del servizio e tutela dei diritti dei passeggeri nei settori del trasporto ferroviario, del trasporto con autobus e del trasporto via mare e per vie navigabili interne, anche in relazione all'applicazione del Regolamento UE 2021/782, del Regolamento UE 181/2011 e del Regolamento UE 1177/2010.

La segnalazione non riguarda un singolo episodio isolato, ma un problema sistemico di accessibilità, informazione, continuità e coordinamento tra modalità di trasporto diverse. Il passeggero che si muove nell'area metropolitana di Reggio Calabria può trovarsi a utilizzare, nello stesso itinerario, aliscafo o traghetto, bus urbano, treno regionale, navetta aeroportuale e collegamento con scalo aereo. Se tali servizi non sono coordinati, il diritto alla mobilità resta compromesso nella sua dimensione effettiva.

Le ricadute negative sono rilevanti.

Sul piano economico, la carenza di trasporto pubblico serale limita la spesa turistica e cittadina. Meno mobilità significa minore accesso a ristoranti, bar, eventi, strutture ricettive, musei, spettacoli, attività commerciali e servizi. Il visitatore che non riesce a spostarsi facilmente riduce la permanenza, evita alcune aree della città o sceglie destinazioni alternative.

Sul piano ambientale, la dipendenza dall'auto privata produce congestione, maggiore domanda di parcheggi, incremento delle emissioni, rumore, traffico nelle aree centrali e minore qualità dello spazio pubblico. Una città che incentiva l'arrivo di visitatori ma non offre alternative collettive di trasporto finisce per trasferire i costi ambientali sulla collettività.

Sul piano sociale, l'assenza di mobilità serale penalizza giovani, anziani, studenti, lavoratori senza auto, residenti delle zone periferiche e cittadini economicamente più fragili. Il trasporto pubblico non è solo servizio turistico: è infrastruttura di uguaglianza urbana.

Sul piano istituzionale, una città che si propone come turistica, metropolitana e dello Stretto deve poter dimostrare che l'intermodalità non è una formula astratta, ma un servizio concreto: aeroporto, stazione, porto, centro, lungomare, periferie e collegamenti extraurbani devono essere parte di un unico sistema.

Per tali ragioni si chiede all'Amministrazione comunale e alla Città Metropolitana di promuovere un piano operativo per la mobilità turistica, serale e intermodale di Reggio Calabria, da costruire in raccordo con Regione Calabria, ATAM, SACAL, Trenitalia, RFI, operatori dei collegamenti sullo Stretto e Comuni dell'area metropolitana.

Si formulano le seguenti proposte operative:

1. verifica pubblica degli orari ATAM effettivamente disponibili dopo le ore 20:30, linea per linea, con particolare attenzione ad aeroporto, stazione centrale, porto, lungomare, centro, università, periferie e aree ricettive;
2. istituzione di una linea urbana serale/notturna, almeno nei fine settimana e nel periodo primaverile-estivo, con percorso aeroporto – stazione centrale – centro – lungomare – porto – principali poli ricettivi;
3. coordinamento tra arrivi e partenze dei voli dell'aeroporto di Reggio Calabria e corse ATAM/Airlink, prevedendo ove possibile attese programmate in caso di ritardi contenuti;
4. attivazione o potenziamento di una navetta porto – centro – stazione – aeroporto in coincidenza con gli aliscafi e con i principali collegamenti Reggio Calabria – Messina;

5. interlocuzione formale con Regione Calabria e Trenitalia/RFI per potenziare i collegamenti serali e festivi sulla direttrice ionica e per garantire coincidenze utili con Reggio Calabria Centrale;
6. richiesta alla Regione Calabria di attivare un servizio integrativo bus Lamezia Aeroporto – Reggio Calabria nelle fasce non coperte dal treno, in particolare per arrivi serali e partenze mattutine;
7. creazione di una pagina istituzionale unica, sul sito del Comune o della Città Metropolitana, denominata ad esempio “Come muoversi a Reggio Calabria e nello Stretto”, con orari aggiornati di ATAM, treni, aeroporto, aliscafi, traghetti e navette;
8. predisposizione di informazione integrata, anche in lingua inglese, presso aeroporto, stazione centrale, porto, terminal bus, strutture ricettive e siti istituzionali;
9. valutazione di forme di bigliettazione integrata o convenzionata tra bus urbano, treno, aliscafo e collegamenti aeroportuali;
10. sperimentazione, durante primavera, estate e grandi eventi, di servizi aggiuntivi finanziati come mobilità turistica sostenibile;
11. mantenimento, anche nel periodo autunnale e invernale, di un servizio minimo serale nei fine settimana, con particolare riferimento ad ATAM e alla dorsale ionica;
12. monitoraggio pubblico dei risultati, con dati su passeggeri trasportati, corse serali utilizzate, riduzione stimata dell’uso dell’auto privata, impatto su eventi e attività economiche.

L’obiettivo non è moltiplicare corse vuote, ma costruire un servizio calibrato sulla domanda reale e sulle fasce oggi scoperte. La sperimentazione può essere progressiva: prima nei weekend, nei mesi primaverili ed estivi e in coincidenza con voli, aliscafi ed eventi; poi, sulla base dei dati, stabilizzata o rimodulata.

Si propone, in particolare, una programmazione articolata in tre livelli:

- a) servizio ordinario annuale, con garanzia dei collegamenti essenziali tra aeroporto, stazione, porto, centro e principali aree urbane;
- b) servizio rafforzato primaverile-estivo, con estensione serale delle linee ATAM, navette aeroportuali, collegamenti con il porto, coordinamento con lo Stretto e corse integrative verso la dorsale ionica;
- c) servizio weekend/festivo permanente, anche in forma ridotta, per garantire mobilità urbana serale e collegamenti minimi da e per la fascia ionica.

Tale impostazione consentirebbe di conciliare sostenibilità economica del servizio e tutela effettiva dell’utenza. Non si chiede un potenziamento indistinto per tutto l’anno, ma una programmazione intelligente, proporzionata e coerente con la domanda turistica, sociale ed economica.

Reggio Calabria ha una posizione geografica straordinaria: è città dello Stretto, porta della Sicilia, terminale meridionale ferroviario, sede aeroportuale, accesso naturale alla costa ionica e centro urbano con potenzialità turistiche rilevanti. Ma questa posizione diventa valore economico solo se accompagnata da mobilità efficiente.

Senza trasporto pubblico serale, senza navette aeroportuali coordinate, senza collegamenti utili con Lamezia Terme, senza integrazione con Messina e senza accessibilità verso la ionica, parlare di città turistica rischia di rimanere un’affermazione astratta. Una città turistica deve poter essere vissuta anche da chi arriva senza auto.

Si chiede pertanto alla S.V.:

- a) di istituire un tavolo comunale e metropolitano sulla mobilità turistica, serale e intermodale;
- b) di convocare ATAM per una verifica degli orari serali, delle linee aeroportuali e delle possibili estensioni nei weekend e nel periodo primavera-estate;
- c) di promuovere un'interlocuzione formale con Regione Calabria, SACAL, Trenitalia, RFI e operatori dello Stretto;
- d) di predisporre una proposta operativa di collegamento coordinato tra aeroporto, stazione, porto, centro urbano e lungomare;
- e) di sostenere presso la Regione Calabria la necessità di corse aggiuntive o servizi integrativi verso Lamezia Terme e lungo la dorsale ionica;
- f) di coinvolgere ART per i profili di qualità, accessibilità, informazione e tutela dei passeggeri nei settori di competenza;
- g) di pubblicare un cronoprogramma delle misure adottabili, distinguendo tra interventi immediati, sperimentazione stagionale e programmazione permanente.

Si resta in attesa di cortese riscontro e si chiede che la presente venga formalmente acquisita agli atti dell'Amministrazione comunale e della Città Metropolitana.

Distinti saluti.

Reggio Calabria, 30.06.2026

CODACONS RC

Il Presidente Provinciale

A

