

Alla cortese attenzione del
Presidente della Giunta Regionale della Calabria
On. Roberto Occhiuto
PEC: presidente@pec.regione.calabria.it

e p.c.

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

Oggetto: Richiesta di istituzione di un tavolo regionale per il coordinamento dei servizi di trasporto pubblico locale, ferroviario, aeroportuale e marittimo – Collegamenti Reggio Calabria, Lamezia Terme, costa ionica e Stretto di Messina – Profili turistici, ambientali, economici e tutela dei diritti dei passeggeri ai sensi della normativa europea.

Ill.mo Presidente,

con la presente si intende sottoporre all'attenzione della Giunta Regionale della Calabria una criticità strutturale che incide direttamente sulla credibilità della Calabria quale destinazione turistica accessibile, sostenibile e competitiva: l'insufficiente coordinamento tra trasporto pubblico locale, servizi ferroviari regionali, collegamenti aeroportuali, servizi marittimi sullo Stretto e mobilità serale/notturna.

La Regione Calabria viene costantemente promossa come territorio a forte vocazione turistica, culturale, ambientale e paesaggistica. Tale prospettiva è certamente condivisibile. Tuttavia, una destinazione turistica non può fondarsi soltanto sulla qualità del paesaggio, del patrimonio storico, della costa, dell'enogastronomia o delle campagne promozionali. La turisticità di un territorio dipende anche, e in misura decisiva, dalla sua accessibilità.

Il turista, il cittadino, il pendolare, lo studente, il lavoratore e l'utente occasionale devono poter arrivare in Calabria, spostarsi tra i principali poli urbani e turistici, raggiungere gli aeroporti, utilizzare le stazioni ferroviarie, accedere ai porti e fruire dei collegamenti sullo Stretto senza essere obbligati all'uso dell'auto privata o al ricorso esclusivo a taxi, noleggi e accompagnamenti familiari.

Il problema appare particolarmente evidente nell'area di Reggio Calabria, nella dorsale ionica, nei collegamenti con Lamezia Terme e nei rapporti funzionali con Messina.

L'aeroporto di Reggio Calabria costituisce un'infrastruttura essenziale per l'area metropolitana e per l'intero quadrante meridionale della Regione. Esso risulta collegato alla Stazione Centrale tramite servizio bus urbano/Airlink in collaborazione con ATAM, ma il dato rilevante non è la mera esistenza

nominale del collegamento: occorre verificare se tale servizio sia effettivamente coordinato con tutti gli arrivi e con tutte le partenze dei voli, in particolare nelle fasce serali, tardo-serali e nelle prime ore del mattino.

Un aeroporto servito da voli in arrivo serale o da partenze mattutine non può essere considerato pienamente integrato nel sistema di mobilità regionale se l'utente, una volta atterrato o prima della partenza, non dispone di un collegamento pubblico certo, stabile e riconoscibile verso la stazione, il centro urbano, il porto, le strutture ricettive e le principali aree della città.

Analoga criticità riguarda l'aeroporto internazionale di Lamezia Terme, che rappresenta il principale scalo regionale e il naturale punto di accesso alla Calabria per una parte significativa dell'utenza nazionale e internazionale. Esiste un collegamento tra aeroporto e stazione di Lamezia Terme Centrale tramite Lamezia Airlink, ma il problema si sposta immediatamente sul collegamento successivo verso Reggio Calabria, verso l'area dello Stretto e verso la costa ionica.

Se un volo arriva in tarda serata a Lamezia Terme e l'utente diretto a Reggio Calabria o alla fascia ionica non trova un treno utile o un servizio bus integrativo, l'intermodalità resta soltanto teorica. Lo stesso avviene per le partenze aeree nelle prime ore del mattino: in mancanza di collegamenti ferroviari o automobilistici coordinati, il passeggero è costretto a partire la sera precedente, attendere per ore o ricorrere a mezzi privati.

La direttrice ferroviaria Lamezia Terme Centrale – Reggio Calabria Centrale presenta un'offerta diurna significativa, ma non appare strutturata come collegamento aeroportuale esteso alle fasce serali e notturne. Il punto critico non è soltanto quante corse siano disponibili durante il giorno, ma se esista una soluzione pubblica effettiva per chi atterra tardi o deve partire presto.

Ancora più rilevante è la situazione della dorsale ionica. La linea Reggio Calabria – Melito Porto Salvo – Bova Marina – Brancaleone – Locri – Siderno – Roccella Jonica – Catanzaro Lido attraversa località di rilevante valore turistico, ambientale, culturale e balneare. Nonostante ciò, l'offerta ferroviaria serale e tardo-serale risulta insufficiente rispetto alle esigenze di una destinazione turistica moderna. In assenza di corse serali e di collegamenti sostitutivi o integrativi, chi arriva in Calabria dagli aeroporti, dalla rete ferroviaria tirrenica o dallo Stretto non può raggiungere agevolmente la costa ionica se non disponendo di un mezzo privato.

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.

Analoga riflessione deve essere svolta per i collegamenti sullo Stretto di Messina. Reggio Calabria e Messina costituiscono un sistema urbano, sociale, economico e turistico fortemente integrato. I collegamenti veloci passeggeri e i servizi marittimi rappresentano un elemento fondamentale della mobilità interregionale. Tuttavia, anche in questo caso, il problema non è solo l'esistenza delle corse marittime, ma il loro coordinamento con i treni, il trasporto urbano ATAM, il porto, l'aeroporto di Reggio Calabria e le coincidenze verso la dorsale ionica e la direttrice tirrenica.

Se un passeggero arriva al porto di Reggio Calabria in orario serale e non trova un bus urbano, un treno o una navetta utile per proseguire, il collegamento marittimo perde parte rilevante della propria efficacia. Lo Stretto deve essere trattato come un'infrastruttura integrata, non come una somma di servizi separati.

La presente viene trasmessa per conoscenza anche all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, in ragione delle competenze dell'ART quale organismo nazionale di tutela e regolazione nei settori del

trasporto ferroviario, del trasporto con autobus e del trasporto via mare e per vie navigabili interne, con riferimento all'applicazione dei Regolamenti europei sui diritti dei passeggeri.

In particolare, vengono in rilievo il Regolamento UE 2021/782 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, il Regolamento UE 181/2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e il Regolamento UE 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne.

La questione oggetto della presente non riguarda soltanto l'opportunità amministrativa di migliorare i collegamenti, ma investe il corretto funzionamento del sistema di mobilità collettiva rispetto agli standard europei di accessibilità, continuità, informazione, qualità del servizio e tutela dell'utenza. Restano naturalmente salve le competenze di ENAC per gli eventuali profili strettamente connessi al trasporto aereo; tuttavia, i collegamenti terrestri e marittimi verso aeroporti, stazioni e porti rientrano pienamente nel tema dell'intermodalità e della tutela effettiva del passeggero.

Le ricadute negative dell'attuale frammentazione sono evidenti.

Sul piano turistico, un territorio che non consente spostamenti serali, collegamenti aeroportuali certi, coincidenze leggibili e accesso pubblico alle principali località costiere viene percepito come meno affidabile rispetto ad altre destinazioni mediterranee. Il turista non valuta soltanto la bellezza dei luoghi, ma anche la possibilità concreta di raggiungerli, visitarli e lasciarli senza difficoltà.

Sul piano economico, la carenza di mobilità pubblica riduce la permanenza media, limita la spesa turistica, penalizza strutture ricettive, ristorazione, commercio, eventi, servizi culturali, operatori del tempo libero e attività collegate all'accoglienza. Se il visitatore non può spostarsi dopo cena, raggiungere la costa ionica, rientrare da Messina, partire da Lamezia o arrivare a Reggio Calabria senza auto privata, l'intera filiera economica locale subisce un pregiudizio.

Sul piano ambientale, la dipendenza dall'auto privata aumenta traffico, emissioni, congestione urbana, inquinamento acustico, domanda di parcheggi e consumo di spazio pubblico. Una Regione che intende promuovere turismo sostenibile deve incentivare il trasferimento modale verso treno, bus, navette e collegamenti collettivi, specialmente nei periodi di maggiore pressione turistica.

Sul piano sociale, l'assenza di mobilità serale e di collegamenti coordinati produce una disuguaglianza sostanziale nell'accesso al territorio: chi dispone di auto può muoversi; chi non la possiede resta escluso.

Per tali ragioni si chiede alla Regione Calabria di promuovere con urgenza un tavolo tecnico-operativo con Regione, Trenitalia, RFI, SACAL, ATAM, Città Metropolitana di Reggio Calabria, Comune di Reggio Calabria, Comuni della fascia ionica, operatori dei collegamenti marittimi sullo Stretto, rappresentanze del comparto turistico e Autorità di Regolazione dei Trasporti per i profili di competenza.

Il tavolo dovrebbe avere obiettivi concreti e misurabili:

1. redigere una mappatura completa delle coincidenze tra voli, treni, bus urbani, navette aeroportuali, collegamenti sullo Stretto e direttrici ferroviarie regionali;
2. individuare le fasce orarie scoperte, con particolare attenzione agli arrivi serali a Lamezia Terme e Reggio Calabria, alle partenze mattutine, alla mobilità urbana serale, alla dorsale ionica e ai collegamenti Reggio Calabria – Messina;
3. istituire, almeno in via sperimentale, un servizio bus navetta Lamezia Aeroporto – Lamezia Terme Centrale – Reggio Calabria nelle fasce non coperte dal treno, con particolare riferimento agli arrivi serali e alle partenze mattutine;
4. prevedere un collegamento integrativo, ferroviario o automobilistico, tra Lamezia Aeroporto, Catanzaro Lido, Locri, Roccella Jonica e Reggio Calabria, almeno nei periodi turistici e nei fine settimana;

5. potenziare, nel periodo primaverile ed estivo, i treni o i bus regionali serali sulla direttrice ionica Reggio Calabria – Melito Porto Salvo – Bova Marina – Brancaleone – Locri – Siderno – Roccella Jonica – Catanzaro Lido;
6. garantire, anche nel periodo autunnale e invernale, un livello minimo di corse weekend e festive sulla dorsale ionica, evitando che il servizio venga integralmente ridotto alla sola logica pendolare feriale;
7. coordinare gli orari dei collegamenti marittimi sullo Stretto con il trasporto urbano di Reggio Calabria, con i treni e con l'aeroporto;
8. verificare la possibilità di istituire servizi serali e notturni urbani ed extraurbani nei giorni di venerdì, sabato, domenica e prefestivi, in particolare nel periodo primavera-estate;
9. predisporre un portale unico regionale, anche multilingue, con voli, treni, bus, navette, aliscafi, traghetti e coincidenze effettive;
10. valutare forme di bigliettazione integrata o, quantomeno, di informazione integrata tra aeroporto, ferrovia, autobus urbano, autobus extraurbano e collegamenti marittimi;
11. monitorare i risultati mediante indicatori pubblici: passeggeri trasportati, corse utilizzate, fasce scoperte, coincidenze garantite, riduzione stimata dell'uso dell'auto privata, impatto su presenze turistiche, eventi e attività economiche.

Si propone che le misure siano articolate secondo un criterio di proporzionalità stagionale.

Nel periodo primaverile ed estivo, indicativamente da aprile/maggio a settembre/ottobre, dovrebbe essere previsto un potenziamento specifico dei servizi di trasporto pubblico connessi alla domanda turistica, agli eventi, alla mobilità serale e agli arrivi/partenze aeroportuali. In tale periodo occorre assicurare estensione serale dei collegamenti urbani, corse aggiuntive sulla ionica, navette aeroportuali e coordinamento con lo Stretto.

Nel periodo autunnale e invernale, il servizio potenziato potrà essere ridotto, ma non dovrebbe essere soppresso integralmente. Devono continuare a essere garantite almeno le corse strategiche del fine settimana, con particolare riferimento alla mobilità urbana ATAM, alla dorsale ionica e ai collegamenti essenziali con porto, stazione e aeroporto.

In altri termini, occorre distinguere tra servizio ordinario annuale, servizio rafforzato primaverile-estivo e servizio weekend/festivo permanente. Tale distinzione consentirebbe di contenere i costi, evitare corse inutilizzate nelle fasce di bassa domanda e, al tempo stesso, assicurare una risposta effettiva nei periodi e nei giorni in cui la domanda turistica, commerciale, culturale e sociale è più elevata.

La questione non è meramente trasportistica. È una questione di politica turistica, ambientale, economica e territoriale. Una Regione che investe nella promozione turistica deve assicurare che il turista possa arrivare, muoversi e ripartire. Diversamente, si finanzia la comunicazione della destinazione senza garantire la fruizione concreta della destinazione stessa.

Si chiede pertanto alla S.V.:

- a) di istituire un tavolo tecnico regionale permanente sulla mobilità turistica e intermodale dell'area dello Stretto, della dorsale ionica e dei collegamenti con gli aeroporti di Reggio Calabria e Lamezia Terme;
- b) di coinvolgere ART per i profili di regolazione, qualità del servizio e tutela dei diritti dei passeggeri nei settori ferroviario, automobilistico e marittimo;
- c) di acquisire da Trenitalia, RFI, SACAL, ATAM e operatori marittimi un quadro aggiornato degli orari effettivi, delle fasce scoperte e delle coincidenze non garantite;

d) di predisporre un piano sperimentale primavera-estate per il potenziamento dei collegamenti turistici, aeroportuali, ionici e serali;

e) di garantire un servizio minimo weekend/festivo permanente per la dorsale ionica e per la mobilità urbana di Reggio Calabria;

f) di pubblicare un cronoprogramma delle misure da adottare e degli enti responsabili dell'attuazione.

Si chiede cortese riscontro alla presente e si resta in attesa di conoscere le determinazioni che la Regione Calabria intenderà assumere.

Distinti saluti.

Reggio Calabria, 30.06.2026

CODACONS RC

Il Presidente Provinciale

A

