



Al Signor Presidente del Consiglio Regionale
Dott. Filippo Mancuso

E p.c.

Al Consigliere
Raffaele Mammoliti

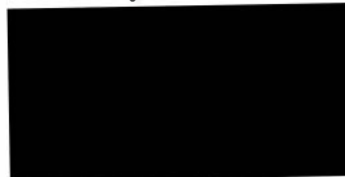
Segretariato Generale
Settore Atti del Presidente
e Rapporti con il Consiglio Regionale

LORO SEDI

Oggetto: Interrogazione a risposta scritta n.119/12^ "In merito alla realizzazione del collegamento multimodale "Stazione Lamezia Terme – Aeroporto Lamezia Terme" – Proponente il Consigliere regionale Mammoliti. Trasmissione risposta.

Con riferimento all'interrogazione consiliare in oggetto, si trasmette per gli adempimenti di competenza, la risposta della Direzione Generale del Dipartimento Infrastrutture, Lavori Pubblici, prot. 115651 del 13 marzo 2023.

**D'ordine del Presidente
Il Capo Gabinetto**



All.01



Capo di Gabinetto
dott. Luciano Vigna

e p.c. On. Presidente Dott. Roberto Occhiuto

Oggetto: Interrogazione a risposta scritta n.119/XII "Realizzazione collegamento multimodale "Stazione Lamezia Terme – Aeroporto" (prot. n. 57016 del 7.02.2023).

In riscontro all'interrogazione in oggetto, promossa dal Consigliere Dott. Mammoliti, riguardo alla Realizzazione collegamento multimodale "Stazione Lamezia Terme – Aeroporto", si rappresenta quanto segue.

Il collegamento tra la Stazione ferroviaria di Lamezia Terme e l'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme costituisce un importante collegamento volto a garantire una confacente modalità di fruizione intermodale delle due tipologie di trasporto, tra loro complementari nell'ambito della mobilità regionale.

L'attuale servizio di collegamento tra le due infrastrutture di trasporto, distanti circa 1200 m (in teoria circa 12 minuti a piedi), è effettuato mediante un sistema di navette gestite dal Comune di Lamezia. Al fine di ottimizzare tale collegamento, nell'anno 2021 la Regione ha affidato la realizzazione di un progetto di fattibilità volto a studiare una soluzione per una tipologia di collegamento stabile tra l'attuale stazione ferroviaria e l'aeroporto. L'incarico prevedeva lo studio preliminare di tre differenti alternative rispetto alle quali sarebbe poi stato redatto il progetto definitivo/esecutivo della soluzione prescelta dalla Regione. Lo studio preliminare ha restituito tre differenti alternative, dai costi tra loro decisamente differenti (riferiti al 2021 e non aggiornati): a) collegamento mediante linea ferroviaria, a singolo o doppio binario - costo stimato, rispettivamente, circa 135 o 185 milioni di euro; b) collegamento mediante people-mover - costo stimato circa 120 milioni di euro; c) collegamento con bus navetta ecologica - costo stimato circa 30 milioni di euro.

Deve considerarsi che l'affidamento dell'incarico è stato conferito, cronologicamente, prima che avvenissero due importanti mutazioni, l'una nel quadro normativo e l'altra in termini di scenario di riferimento. Per ciò che riguarda il quadro normativo è stato introdotto un differente, e alternativo, livello di progettazione, il progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) redatto ai sensi delle linee guida del CSLP, che consente di acquisire pareri e andare in gara con tale livello di progettazione, accorciando in modo significativo i tempi di realizzazione delle opere. Rispetto a tale ambito, conseguentemente, lo studio fino ad ora condotto può ritenersi comparabile con il "Documento delle fattibilità alternative progettuali" (DocFAP) previsto dal PFTE. In termini di scenario, invece, vi è la decisione del Governo nazionale di realizzare l'alta velocità ferroviaria tra Salerno e Reggio di Calabria, che vede oggi già disponibile la copertura economica, tra i fondi del PNRR e quelli del Piano Complementare, per la realizzazione dei lotti funzionali che arrivano proprio fino a Lamezia. A questo proposito la Regione ha avuto numerose interlocuzioni con RFI, organizzate dall'Assessore prof. [redacted] proprio per indagare e valutare le diverse soluzioni circa la posizione della fermata dell'Alta Velocità nella città di Lamezia Terme ed il collegamento tra la Stazione di Lamezia Centrale e l'Aeroporto. Ne è scaturito che, per ragioni tecniche, non risulta possibile "introdurre" i binari dell'alta velocità all'interno della Stazione ferroviaria esistente, neanche in sotterraneo o in elevazione, a meno di una pesante penalizzazione che produrrebbe l'interruzione dell'attuale linea tirrenica, cosa ritenuta inammissibile sia da RFI che dalla Regione. Ciò detto, per molteplici ragioni, comprese l'orografia e la minimizzazione degli effetti sull'urbanizzazione presente, la soluzione individuata vede la fermata dell'AV ferroviaria proprio dinanzi all'Aeroporto così da realizzare un nodo di interscambio primario tra il trasporto su ferro ed il trasporto aereo. Sulla scorta di questo scenario, pertanto, sono state valutate tutte le possibilità, compresa

quella di integrare, nella fermata AV, anche l'eventuale binario, o gli eventuali due binari, divenendo per esso/i una "stazione" di testa, proveniente dalla stazione di Lamezia. Prescindendo dal fatto che tale soluzione richiederebbe tempi più lunghi di quelli con cui si vorrebbe attuare il collegamento, proprio in ragione dell'ovvia esigenza di rendere tale soluzione integrata ed interoperante con la nuova linea ferroviaria AV, oltre che con la linea esistente, lo scenario appena descritto configura, nella sostanza, un'esigenza nuova e completamente aggiuntiva, rispetto a quelle sino ad ora considerate, quale quella, per i viaggiatori fruitori della ferrovia, anche del collegamento tra la Stazione della ferrovia tirrenica, che per semplicità definiamo "storica", e la fermata della linea ad Alta Velocità. Il traffico ferroviario di lunga percorrenza, infatti, viaggierebbe sull'Alta Velocità che avrebbe la sua fermata in aeroporto, con un conseguente flusso per, e da, la Stazione di Lamezia Centrale in cui passa la linea storica, che consentirebbe il trasferimento verso i comuni ricompresi tra le due fermate AV consecutive, rispettivamente precedente e successiva, a quella di Lamezia. Ciò produce esigenze di orari e flussi di utenza completamente diversi da quelli relativi ai voli, oltre che la fisiologica necessità di cambiare, comunque, il mezzo di trasporto (in gergo tecnico "rottura di carico").

Evidentemente, tale scenario modifica significativamente il quadro rispetto a quello presente all'atto dell'affidamento dell'incarico di progettazione e, quindi, rispetto alle diverse soluzioni che erano state studiate. In proposito, nell'anno 2022, l'Assessore prof. [REDACTED] ha organizzato numerose riunioni proprio sulla specifica tematica, facendo studiare a RFI una serie di scenari circa le prestazioni di servizio, ed interagendo anche con ARTCAL, SACAL e con il Comune di Lamezia, anche in ragione dell'impatto che ciascuna soluzione comporta sul territorio.

L'insieme di quanto sopra ha visto la necessità di introdurre lo studio, tra le alternative, anche di nuove soluzioni che possano risultare attuabili in più breve tempo rispetto ad alcune di quelle ipotizzate, consentendo così il futuro collegamento "permanente" tra le due "stazioni" ferroviarie e, al contempo, sin da subito (in termini di facilità di attuazione rispetto ad una linea ferrata) soddisfare l'esigenza del collegamento tra l'Aeroporto e la Stazione di Lamezia Centrale. Tra le ipotesi, quindi, si è ritenuto opportuno valutare anche un percorso pedonale sopraelevato, protetto e coperto, dotato di tapis-roulant con la predisposizione di diverse possibilità di accesso lungo il percorso, con una soluzione analoga a quella che, a Roma ed a Trieste, collegano la Stazione ferroviaria con l'Aeroporto, rispettivamente, di Fiumicino e di Ronchi dei Legionari. Tale soluzione, così come altre che potranno essere individuate dai progettisti, avrebbe il pregio di un costo inferiore alle altre soluzioni, di un minore impatto sul territorio (se si prescinde dalla soluzione con navette su strada), servendo anche gli eventuali fruitori dei parcheggi di interscambio (che risultano distanziati dall'attuale Stazione e di cui è in corso il loro potenziamento da parte del Comune). Questi ultimi, infatti, risulterebbero tagliati fuori da una soluzione su ferro. L'ipotesi del percorso pedonale meccanizzato determinerebbe una sorta di "unificazione" delle due "stazioni" ferroviarie (l'esistente e la futura fermata AV), così da rendere lo stesso percorso integrabile nel sedime della "stazione unificata", consentendo la presa in carico della gestione da parte di RFI.

Per quanto sopra, pertanto, è in corso la valutazione amministrativa della prosecuzione del contratto di progettazione in corso alla luce del nuovo quadro delineatosi, in una logica di ampliamento degli studi di fattibilità, per pervenire alla definizione di un progetto che benefici anche dell'approvazione di RFI.

Il Dirigente Generale

