

# Al via nel 2026 i lavori per separare alta velocità e linea normale in Romagna

Verrà quadruplicato il tratto tra Bologna e Castel Bolognese a beneficio di pendolari e porto Un'opera da 3,6 miliardi di euro interamente finanziati. Iter autorizzativo di due anni

## ROMAGNA

Un'opera da 3,6 miliardi di euro interamente finanziati, con tre alternative progettuali in variante, pronta nel 2031. Con benefici anche per la movimentazione merci del porto di Ravenna e i pendolari che vedranno aumentate le frequenze dei convogli. Si è aperto ieri il dibattito pubblico per il quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna-Castel bolognese che porterà a separare l'Alta velocità dalla linea storica. «Un'infrastruttura fondamentale per rilanciare non solo l'Emilia-Romagna, anche le Marche e tutta la dorsale adriatica», sottolinea questa mattina alla stampa il viceministro ai Trasporti Edoardo Rixi.

L'intervento è infatti propeudeutico a quello che riguarda l'intera linea Bologna-Lecce, per cui «se non parte questo lotto va in ritardo tutta la dorsale adriatica», precisa. Da qui anche la necessità di garantire «tempi certi» così da dare la possibilità al settore industriale e agli operatori del trasporto merci di programmare il loro sviluppo. Dibattito pubblico e iter di autorizzazione occuperanno 2024 e 2025 mentre nel 2026 partiranno i lavori per la durata di cinque anni. Cantiere al via, dunque, fa notare Rixi al termine del Pnrr così da avere a disposi-



Un convoglio in stazione a Imola FOTO MPMH

zione la capacità produttiva necessaria. L'opera è nella pianificazione della Regione Emilia-Romagna da anni, ricorda il direttore generale della Cura del territorio di Viale Aldo Moro Paolo Ferrecchi, e offre «un'importante soluzione» al problema del trasporto passeggeri, data l'impossibilità attuale di aumentare i flussi. L'intervento arriva fino a Castel bolognese, pro-

segue, interconnettendosi dunque con la linea adriatica per Rimini e per l'ambito portuale ravennate dove circolano 9mila treni all'anno. Rispetto alle alternative progettuali generali, prosegue, in affiancamento all'attuale linea e in variante, la seconda, «anche alla luce dell'alluvione», è preferibile perché ha un minor impatto sul reticolo idraulico, anche se occorre «una ri-

flessione sul consumo di suolo». Di certo, conclude, si andrà a «stappare» tutta la linea adriatica. Più nel dettaglio entra per Rfi l'amministratore delegato e direttore generale Gianpiero Strisciuglio: la quadruplicazione Bologna-Castel bolognese, conferma, rappresenta «il primo segmento di potenziamento dell'intera direttrice adriatica. È fondamentale per lo sviluppo tra-

sportistico ed economico, e il presupposto per nuovi servizi ai passeggeri e per incrementare il trasporto regionale e metropolitano». Con più convogli e minori attese. Insomma la separazione dei flussi, con la nuova coppia di binari in variante di tracciato per il trasporto regionale e metropolitano, porterà «benefici evidenti». Anche per il trasporto merci a supporto del porto di Ravenna, chiosa. Per quanto riguarda le tre alternative in variante, in adiacenza al corridoio autostradale invece che alla ferrovia, continua l'amministratore delegato, è prevista l'uscita verso sud a Bologna, qui in affiancamento, per sette chilometri. Poi i tre tracciati alternativi, vicino all'A14, più a nord e più a sud. Con il dibattito pubblico, conclude, verrà costruito un «progetto condiviso» con gli stakeholder. L'obiettivo, spiega il responsabile Andrea Pillon, è presentare a enti e territorio il piano. Nel giro di due mesi, evidenzia, verranno realizzati quattro incontri pubblici e tre tecnici con le amministrazioni coinvolte. Con una relazione finale sui suggerimenti, proposte e criticità emersi. A quel punto Rfi avrà due mesi per produrre il documento finale e poi si aprirà l'iter progettuale con l'avvio dei lavori previsto nel 2026.