



**RELAZIONE  
CONCLUSIVA  
DEL COORDINATORE**

28 FEBBRAIO 2025





# Indice

---

<b>IL DIBATTITO PUBBLICO</b>	<b>5</b>
LE ATTIVITÀ SVOLTE	6
MONITORAGGIO DELLA PARTECIPAZIONE	8
GLI INCONTRI TECNICI E IL TAVOLO INTERISTITUZIONALE	10
LA COMUNICAZIONE PUBBLICA	11

---

<b>DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO</b>	<b>13</b>
RAGIONI DELL'OPERA E INQUADRAMENTO	13
I CORRIDOI INFRASTRUTTURALI	14

---

<b>SINTESI DEI TEMI EMERSI</b>	<b>19</b>
LE UTILITÀ DELL'OPERA	19
I CORRIDOI INFRASTRUTTURALI (MAGGIO 2024): OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ EMERSE	21
LE OSSERVAZIONI DEI COMUNI E DEGLI ATTORI LOCALI	28

---

<b>CREDITI</b>	<b>39</b>
----------------	-----------

---

<b>ALLEGATO 1 - OSSERVAZIONI</b>	<b>41</b>
----------------------------------	-----------

---

<b>ALLEGATO 2 - CONTRIBUTI</b>	<b>273</b>
--------------------------------	------------

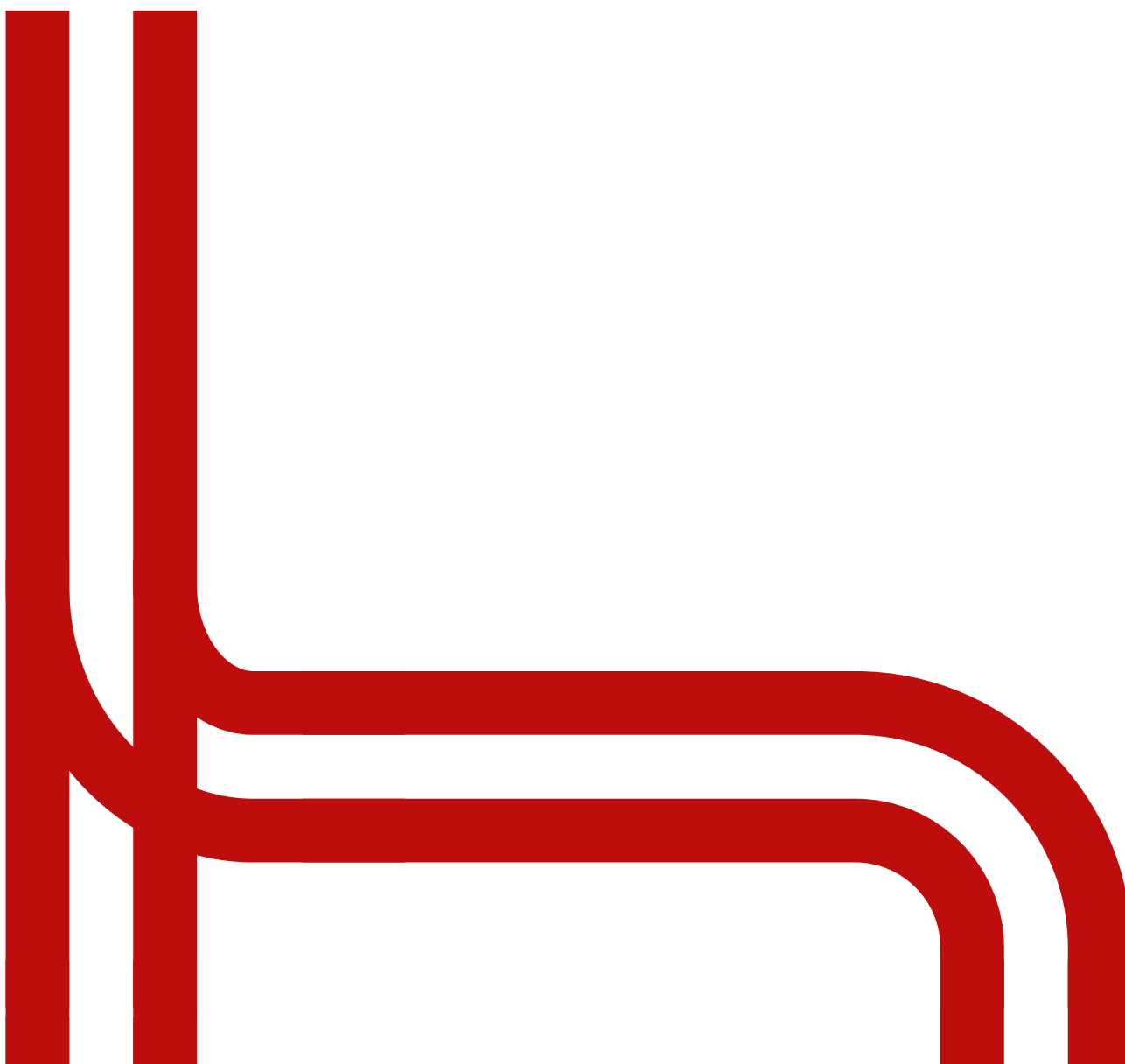
# IL DIBATTITO PUBBLICO

Le attività svolte

Monitoraggio della partecipazione

Gli incontri tecnici e il tavolo interistituzionale

La comunicazione pubblica



Il dibattito pubblico sul progetto del quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna - Castel Bolognese-Riolo Terme è stato indetto l'11 marzo 2024 da Rete Ferroviaria Italiana (da ora RFI) che ha comunicato, come prevede la normativa<sup>1</sup>, l'intenzione di avviare la procedura al Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali e alla Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Con l'indizione del dibattito, RFI ha individuato, così come previsto dalla normativa, il responsabile del dibattito pubblico<sup>2</sup> e le figure interne all'organizzazione dedicate al dibattito stesso<sup>3</sup>.

Il dibattito pubblico si è aperto l'8 maggio 2024 con la pubblicazione sul sito del dibattito pubblico<sup>4</sup> della Relazione di progetto e del Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DocFAP), elaborati da Rete Ferroviaria Italiana.

Il programma del dibattito, e il progetto dell'opera, è stato presentato alla conferenza stampa di lancio del processo, svoltasi l'8 maggio 2024 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti<sup>5</sup>, e successivamente illustrato alla Regione Emilia-Romagna e alle amministrazioni interessate alla realizzazione dell'opera<sup>6</sup>.

La progettazione del dibattito pubblico, così come previsto dalla normativa, si è svolta nei trenta giorni precedenti l'avvio del dibattito stesso.

Il dibattito pubblico si è svolto a cavallo delle elezioni amministrative del giugno 2024, che hanno coinvolto gran parte dei comuni interessati dalla realizzazione dell'opera. Gli impegni elettorali e le successive elezioni dei nuovi consigli comunali hanno evidenziato la necessità, e l'opportunità, di rivedere i tempi del dibattito e l'approccio rispetto al coinvolgimento degli enti locali.

Rispetto al primo punto, il responsabile del dibattito pubblico, di concerto con il proponente dell'opera (RFI) e su richiesta delle amministrazioni locali, ha proposto una prima proroga del termine della raccolta delle osservazioni al 9 agosto 2024 (inizialmente prevista per il 7 luglio), successivamente ulteriormente prorogata al 4 novembre 2024.

Gli eventi alluvionali che hanno colpito i territori interessati dalla realizzazione dell'opera hanno infine portato, su richiesta delle amministrazioni locali, ad una ulteriore dilazione dei tempi per la raccolta delle osservazioni che è stata fissata al 28 gennaio 2025.

Rispetto al secondo punto, il coinvolgimento degli enti locali, su iniziativa della Regione Emilia-Romagna è stato istituito un tavolo interistituzionale con l'obiettivo di analizzare le criticità emerse nel corso del dibattito pubblico e di approfondire i corridoi infrastrutturali inizialmente proposti (la descrizione delle attività è riportata nei paragrafi successivi), attraverso una attività congiunta delle amministrazioni locali e della Regione al fine di produrre valutazioni di sintesi coordinate.

Si segnala inoltre, che nonostante le numerose proroghe a cui è stata sottoposta la procedura, sono pervenute alcune osservazioni<sup>7</sup>, a ridosso della scadenza della raccolta delle osservazioni stesse, con la richiesta di sospensione del dibattito, per consentire alle comunità di analizzare più nel dettaglio le ipotesi progettuali.

Infine, si segnala l'osservazione del Coordinamento dei Comitati che contesta la validità della procedura in quanto l'ottimizzazione dei corridoi, presentata da RFI nell'ottobre del 2024, costituirebbe la proposizione di nuovi tracciati da sottoporre ad ulteriore procedura di dibattito pubblico<sup>8</sup>.

---

1 Decreto legislativo 36/2023, art. 40

2 Responsabile del dibattito pubblico: Andrea Pillon, Avventura Urbana Srl.

3 Responsabile del potere di indire il dibattito pubblico: Chiara De Gregori (RFI, Direzioni investimenti, responsabile Area Centro); responsabile centro di spesa: Salvatore De Rinaldis (RFI, Direzione Investimenti - Responsabile della struttura Progetti Bologna).

4 [www.dpbolognacastelbolognese.it/](http://www.dpbolognacastelbolognese.it/)

5 Hanno preso parte alla conferenza stampa: il Viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti; l'Amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, il rappresentante della Regione Emilia-Romagna, e il responsabile del dibattito pubblico.

6 Incontro svoltosi il 10.05.2024, presso la sede della Regione Emilia-Romagna.

7 Si veda le osservazioni del Comitato Alta Velocità di Solarolo del 24.01.2025, e dei gruppi consiliari Si Cambia Solarolo e Insieme Salviamo Solarolo del 25.01.2025.

8 Si veda osservazione del Coordinamento dei Comitati del 28.01.2025

## Le attività svolte

Le attività organizzate dal dibattito pubblico fanno riferimento a tre tipologie di incontri:

- **incontri pubblici**, svolti online in fascia preserale, volti a presentare al territorio il progetto e ad approfondire temi specifici relativi all'opera proposta;
- **tavoli istituzionali**, svolti in modalità mista, rivolti alle amministrazioni comunali e agli enti sovracomunali, per approfondire i temi emersi nel corso del dibattito pubblico e per discutere ed approfondire le modalità di gestione del dibattito stesso;
- **tavoli tecnici** dedicati alla discussione di particolari punti critici e per affrontare tematiche di interesse delle associazioni di categoria.

### Inclusione e accessibilità del processo

Nell'organizzazione e gestione del dibattito pubblico si è adottato un approccio inclusivo: il processo è stato aperto a tutte le persone che hanno mostrato interesse ai temi oggetto di discussione.

Per favorire il più possibile la partecipazione del pubblico, il dibattito pubblico ha previsto una serie di accorgimenti, che vengono riportati di seguito a scopo informativo:

- gli incontri pubblici si sono svolti in modalità online, per consentire a tutti e tutte di seguire gli incontri, tenendo in considerazione l'estensione dell'area dell'intervento;
- si è impiegata una piattaforma che ha consentito l'attivazione di sottotitoli e la possibilità di scrivere e inviare i propri contributi via chat, oltre che di chiedere la parola attivando la propria videocamera e il proprio microfono;
- le registrazioni degli incontri pubblici sono sempre state pubblicate sul sito del dibattito, per consentire anche a chi non ha potuto partecipare e seguirli in diretta di visionare il materiale e seguire la discussione;
- gli incontri pubblici si sono svolti nel tardo pomeriggio, al termine della giornata lavorativa, per rispettare il più possibile gli impegni lavorativi e personali di cittadini e cittadine;
- il sito web dedicato al dibattito pubblico è stato progettato e realizzato seguendo le linee guida WCAG 2.1 previste dallo standard internazionale WAI del W3C, in coerenza con i requisiti di accessibilità WCAG 2.1 - livello AA.

### Gli incontri pubblici

Il dibattito pubblico ha previsto l'organizzazione di quattro incontri pubblici aperti a tutti gli interessati (enti, organizzazioni, comitati, cittadini).

Nei mesi di maggio e giugno 2024 sono stati organizzati quattro incontri pubblici, che hanno riguardato i seguenti argomenti: *“Le ragioni dell'opera e gli aspetti trasportistici”*; *“Le alternative di tracciato”*; *“Gli aspetti realizzativi”*; *“Gli aspetti ambientali”*.

Le modalità di gestione degli incontri hanno consentito ai partecipanti di accedere alle informazioni disponibili, attraverso la documentazione presente sul sito web del dibattito, e di fornire il proprio contributo direttamente nel corso degli incontri oppure attraverso l'invio di domande, contributi e osservazioni.

Nel corso del primo incontro pubblico, dato l'elevato numero di partecipanti, è stato predisposto un sistema di raccolta di domande e commenti via chat e via mail.

Per quanto riguarda gli incontri successivi, si è optato per la suddivisione delle discussioni per stanze virtuali, per consentire a tutti i partecipanti di poter prendere la parola e soprattutto avere un rapporto diretto con i proponenti dell'opera.

Le stanze virtuali, moderate da facilitatori e facilitatrici, sono state create sulla base degli interessi dei partecipanti che potevano scegliere gli ambiti territoriali di maggiore interesse:

- Area Bologna - San Lazzaro di Savena
- Area Ozzano dell'Emilia - Dozza
- Area Imola
- Area Castel Bolognese - Solarolo - Faenza

## *Le ragioni dell'opera e gli aspetti trasportistici*

Il **primo incontro pubblico**, dedicato alle ragioni dell'opera e agli aspetti trasportistici, si è tenuto il 16 maggio 2024 in modalità online, attraverso la piattaforma Zoom, dalle ore 17.00 alle 19.00.

L'incontro ha visto la partecipazione di 115 persone ed è consistito in una sessione plenaria, dedicata all'illustrazione dei temi in discussione, seguita da una parte dedicata agli interventi dei partecipanti.

L'incontro è stato avviato dal responsabile del dibattito pubblico, che ha illustrato le modalità di svolgimento e partecipazione del dibattito.

In seguito, è intervenuto il Direttore Generale alla Cura del Territorio e dell'Ambiente della Regione Emilia - Romagna, che ha evidenziato la rilevanza dell'opera, l'impegno della Regione per ottenere i finanziamenti per la sua realizzazione e le ricadute positive che l'opera potrebbe avere per il trasporto ferroviario e metropolitano e regionale e sistema ferroviario regionale, ad oggi fortemente congestionato.

Successivamente hanno preso la parola i tecnici di RFI e ITALFERR che hanno illustrato:

- le ragioni dell'opera e il suo inquadramento nel contesto nazionale e internazionale;
- i contenuti del progetto e del documento di fattibilità delle alternative progettuali;
- gli aspetti trasportistici;
- le fasi progettuali e il processo autorizzativo.

A seguito delle presentazioni si è aperta la discussione al pubblico e si è data la parola ai partecipanti. Si sono raccolte 18 domande e interventi che hanno ricevuto riscontro, in parte nel corso dell'incontro stesso, e in parte in forma scritta attraverso la pubblicazione del report del primo incontro pubblico.

Il video dell'incontro, i materiali utilizzati e il report sintetico dell'incontro sono consultabili sul sito dedicato al dibattito, al seguente link: <https://www.dpbolognacastelbolognese.it/incontro-16-05/>

## *Le alternative di tracciato*

Il **secondo incontro pubblico**, dedicato alle alternative di progetto, si è svolto il 22 maggio 2024 in modalità online tramite la piattaforma Zoom dalle 17.00 alle 19.00 e ha visto la partecipazione di 160 persone.

A seguito dell'avvio dell'incontro a cura del responsabile del dibattito pubblico, sono stati presentati, dai tecnici di RFI e Italferr:

- i corridoi alternativi sottoposti a dibattito pubblico;
- i principi e le tecniche di progettazione che hanno portato all'individuazione e alla prima definizione dei tracciati stessi;
- le caratteristiche territoriali in relazione ai corridoi individuati.

Terminate le presentazioni, i partecipanti hanno potuto seguire i lavori nelle stanze virtuali di discussione. Complessivamente, dalle stanze di discussione, si sono raccolti 55 interventi e domande da parte dei partecipanti. I referenti di RFI e Italferr hanno risposto a una parte di queste durante l'incontro, mentre per le domande inevase è stato fornito un riscontro in forma scritta attraverso la pubblicazione del report della serata.

La registrazione audio-video, il materiale presentato nel corso dell'incontro, il report complessivo di tutti i tavoli di discussione e le risposte alle domande inevase sono consultabili al link: <https://www.dpbolognacastelbolognese.it/incontro-22-05>.

## *Gli aspetti realizzativi*

Il terzo incontro pubblico, volto ad approfondire gli aspetti realizzativi del progetto, si è tenuto il 29 maggio 2024 in modalità online tramite la piattaforma Zoom dalle 17.00 alle 19.00 e ha visto la partecipazione di 225 persone.

A seguito dell'avvio ai lavori a cura del responsabile del dibattito pubblico, nel corso della sessione plenaria i relatori di RFI e Italferr hanno esposto i temi in discussione e in particolare:

- i principali elementi realizzativi e la cantierizzazione dell'opera;

- i criteri, le procedure espropriative e gli indennizzi.

Nel corso della sessione di discussione, nelle diverse stanze virtuali, sono stati raccolti complessivamente 51 interventi e domande. I relatori hanno fornito un riscontro immediato nel corso della serata e un successivo riscontro scritto alle domande inevase pubblicate sul report dell'incontro.

La registrazione audio-video, il materiale presentato e il report complessivo di tutti i tavoli di discussione sono consultabili al link: <https://www.dpbolognacastelbolognese.it/incontro-29-05/>

### Gli aspetti ambientali

Il quarto incontro pubblico, dedicato agli aspetti ambientali, si è svolto il 5 giugno 2024 in modalità online tramite la piattaforma Zoom, dalle 17.00 alle 19.00 e ha visto la partecipazione di 241 persone.

Il responsabile del dibattito pubblico ha avviato i lavori e ha passato la parola ai relatori di RFI e Italferr, per la presentazione dei temi in discussione:

- gli aspetti territoriali relativi al progetto e le analisi del contesto paesaggistico e ambientale;
- la procedura di monitoraggio ambientale ante opera, in corso d'opera e post opera.

Terminata la sessione plenaria, i partecipanti sono stati suddivisi nelle stanze di discussione, da cui sono emerse complessivamente 57 interventi e domande. Gli esperti di RFI e Italferr hanno fornito un riscontro immediato alla maggior parte delle domande emerse, mentre per le risposte inevase si è fornita risposta scritta nel report dell'incontro. Le registrazioni audio-video, il materiale presentato e il report dell'incontro sono disponibili al link: <https://www.dpbolognacastelbolognese.it/incontro-05-06/>

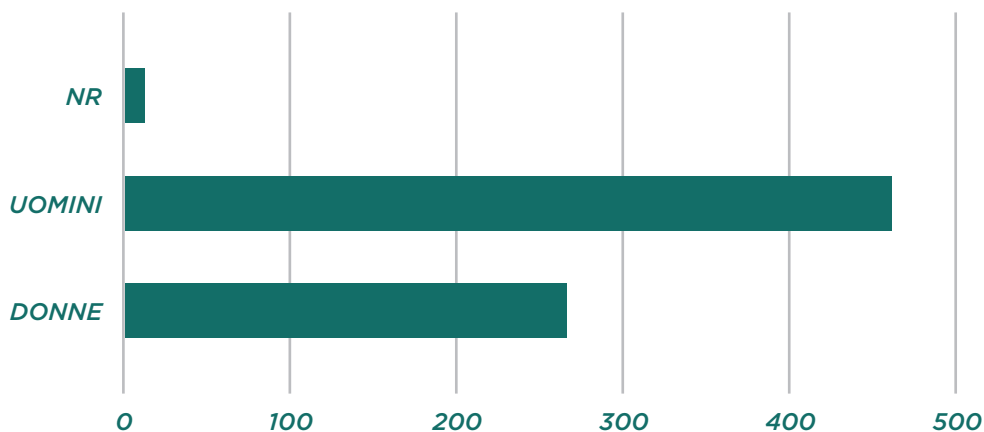
## Monitoraggio della partecipazione

Gli incontri pubblici hanno visto complessivamente 741 presenze, in rappresentanza delle amministrazioni comunali e sovracomunali, delle associazioni di categoria, dei gruppi ambientalisti e della cittadinanza.

La maggior parte dei partecipanti ha compilato il modulo di accesso alla piattaforma fornendo i propri dati anagrafici, consentendo pertanto di delineare un quadro demografico dei partecipanti. Si segnala che alcune persone non hanno compilato tutti i campi richiesti. I dati, seppur non completi, restituiscono informazioni significative circa genere, fasce d'età e ambito territoriale di interesse.

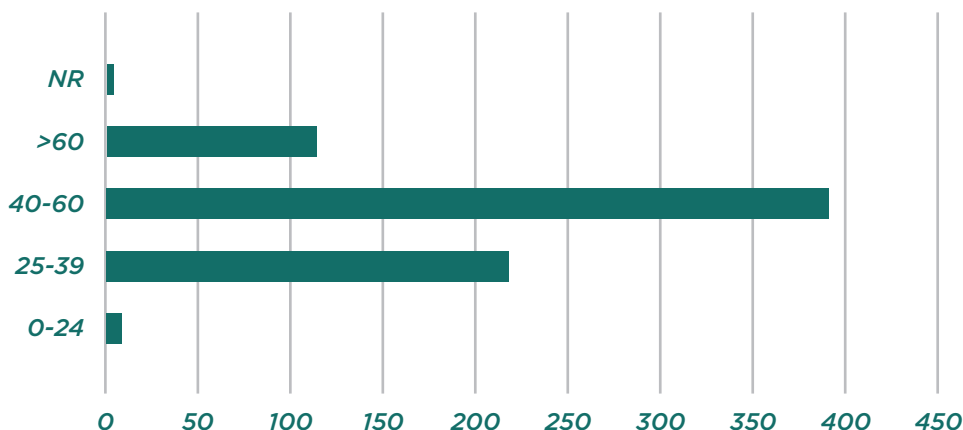
Rispetto al genere, si è registrata una maggiore partecipazione da parte degli uomini. In particolare, sul totale delle presenze, hanno preso parte agli incontri del dibattito 266 donne e 461 uomini, costituendo così rispettivamente il 36% e il 62% dei partecipanti complessivi; circa il 2% delle persone non hanno fornito informazioni sul proprio genere.

### GENERE



La maggior parte delle persone che hanno preso parte agli incontri e che hanno fornito i dati anagrafici rientrano in una fascia di età compresa tra i 40 e 60 anni (392 persone), costituendo così il 53% dei partecipanti complessivi; 219 persone hanno dichiarato di avere tra i 25 e i 39 anni, ovvero il 30% dei partecipanti; 114 persone hanno dichiarato di avere più di 60 anni, costituendo così il 15% dei partecipanti; 10 persone hanno dichiarato di avere meno di 24 anni, ovvero circa l'1% del totale dei partecipanti.

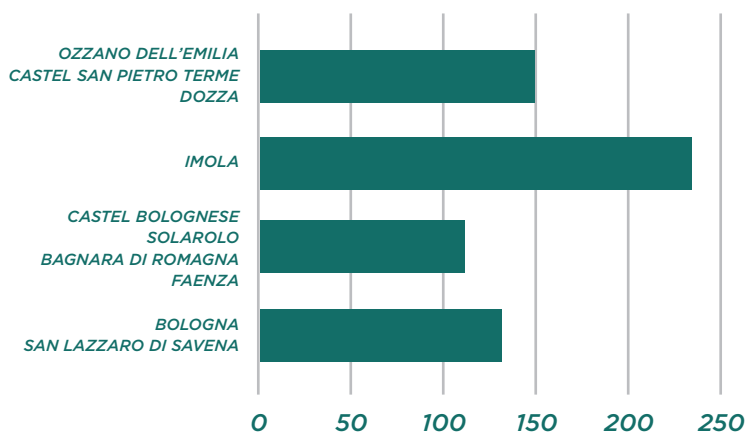
### FASCE D'ETÀ



Il modulo di iscrizione agli incontri richiedeva di indicare l'ambito territoriale di interesse, che veniva utilizzato per iscriversi alle stanze di discussione virtuali.

In particolare, la partecipazione complessiva alle stanze per ciascun ambito territoriale è così rappresentata: 234 persone per l'area di Imola, 149 persone per l'area di Ozzano dell'Emilia-Dozza, 133 persone per l'area di Bologna - San Lazzaro di Savena, 110 persone per l'area di Castel Bolognese - Solarolo- Faenza.

### AMBITO TERRITORIALE



## Gli incontri tecnici e il tavolo interistituzionale

Gli incontri pubblici, aperti a chiunque fosse interessato alla realizzazione dell'opera, sono stati accompagnati da incontri tecnici e istituzionali rivolti alle amministrazioni locali, sovracomunali e alla Regione Emilia-Romagna.

Nel periodo tra maggio e giugno 2024 sono stati organizzati 3 incontri tecnico/politici che hanno coinvolto i comuni interessati alla realizzazione dell'opera (10 maggio, 24 maggio, 12 giugno), volti a discutere ed approfondire le principali tematiche emerse nel corso del dibattito pubblico.

Parallelamente è stato attivato, su richiesta di Coldiretti Emilia-Romagna<sup>9</sup>, un tavolo di lavoro con le associazioni degli agricoltori. Il tavolo si è riunito, in presenza e on line, nelle date del 4 giugno, 14 giugno, 12 luglio, 18 ottobre. Agli incontri hanno partecipato le delegazioni locali, provinciali e regionali di Coldiretti, Confagricoltura, Confederazione Italiana Agricoltori, Cisl - Terra Viva.

Come accennato in precedenza, in seguito alla richiesta da parte delle amministrazioni interessate alla realizzazione dell'opera<sup>10</sup>, è stata formalizzata la costituzione di un tavolo interistituzionale, convocato dall'Assessorato alla Mobilità, Trasporti e Infrastrutture della Regione Emilia-Romagna, volto ad esaminare le criticità emerse nel corso del dibattito pubblico e ad approfondire i corridoi infrastrutturali presentati nel corso del dibattito.

La costituzione del tavolo è stata formalizzata il 29 luglio 2024 con Delibera della Giunta Regionale (n. 1686 del 29.07.24), con la partecipazione dei rappresentanti della Regione Emilia-Romagna, della Città Metropolitana di Bologna, della Provincia di Ravenna, dei Comuni di Bologna, San Lazzaro di Savena, Ozzano dell'Emilia, Castel San Pietro Terme, Dozza, Imola, Castel Bolognese, Solarolo, Bagnara di Romagna, Faenza e Cotignola, di RFI S.p.A. in qualità di proponente del progetto, e del responsabile del dibattito pubblico.

Nei mesi di giugno/ottobre 2024 il tavolo interistituzionale si è riunito 9 volte:

- tre incontri plenari<sup>11</sup> con la partecipazione di tutte le amministrazioni interessate all'opera;
- sei incontri territoriali<sup>12</sup> con la partecipazione delle amministrazioni coinvolte per discutere nel dettaglio le porzioni di tracciato di loro interesse.

### *Incontri tecnico specialistici*

È importante segnalare che nel corso del dibattito pubblico sono stati organizzati una serie di incontri tecnico-specialistici finalizzati ad approfondire alcune criticità e/o opportunità che il progetto avrebbe dovuto considerare nelle successive fasi di sviluppo, anche in relazione alle sollecitazioni e le richieste avanzate dagli enti locali nel corso del dibattito.

In particolare, sono stati organizzati incontri per affrontare:

**gli aspetti idraulici/idrogeologici**, legati soprattutto alla proposta di sottoattraversamento della Città di Imola. Gli incontri si sono svolti:

- 8 luglio 2024: incontro con Regione Emilia-Romagna (Direzione Cura del territorio e Ambiente; Settore Sicurezza territoriale, protezione civile – Presidio della sede di Ravenna); RFI; Italferr;
- 23 settembre 2024: incontro con Autorità di Bacino del Fiume Po; Regione Emilia-Romagna (Direzione Cura del territorio e Ambiente; Settore Sicurezza territoriale, protezione civile – Presidio della sede di Ravenna; Settore Sicurezza territoriale, protezione civile – Presidio della sede di Bologna); RFI; Italferr;

**il tema dell'affiancamento della nuova infrastruttura all'asse autostradale della A14**, al fine di ridurre le rispettive aree di rispetto e conseguentemente ridurre la porzione di territorio interclusa. Gli incontri si sono svolti:

- 29 maggio 2024: incontro MIT (Direzione generale strade ed autostrade); Regione Emilia-Romagna (Direzione Cura del Territorio e Ambiente), Autostrade per l'Italia; RFI; Italferr;
- 18 giugno 2024: incontro MIT (Direzione generale strade ed autostrade; Direzione per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie); Autostrade per l'Italia; RFI; Italferr, Regione Emilia-Romagna;

<sup>9</sup> Si veda l'Osservazione di Coldiretti Emilia-Romagna del 17.05.2024

<sup>10</sup> Si veda la lettera della Regione Emilia-Romagna del 29/07/2024.

<sup>11</sup> Incontri del: 19 giugno; 11 luglio; 27 settembre.

<sup>12</sup> Incontri del: 27 e 28 giugno; 3 luglio; 2 ottobre; 8 ottobre; 10 ottobre.



**le alternative di tracciato**, l'andamento e la conclusione del dibattito pubblico. Gli incontri si sono svolti:

- 24 settembre 2024: incontro con MIT (Struttura Tecnica di Missione; Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; Direzione generale strade ed autostrade; Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie); Regione Emilia-Romagna (Direzione Cura del territorio e ambiente); Autostrade per l'Italia; Rfi; Italferr;
- 21 gennaio 2025: incontro con MIT (Struttura Tecnica di Missione; Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie); Regione Emilia-Romagna (Assessorato all'ambiente, programmazione territoriale, mobilità e trasporto, infrastrutture e Direzione Cura del territorio e ambiente); Rfi.

## La comunicazione pubblica

Il dibattito pubblico è stato accompagnato da alcuni strumenti di comunicazione ed interazione con il pubblico.

Il principale strumento di comunicazione al pubblico è stato il sito web del dibattito ([www.dpbolognacastelbolognese.it](http://www.dpbolognacastelbolognese.it)) organizzato attraverso sei sezioni dedicate a:

- l'illustrazione delle ragioni dell'opera;
- l'inquadramento dell'opera nel contesto nazionale ed internazionale;
- la descrizione sintetica del progetto e dei corridoi infrastrutturali proposti;
- la descrizione delle finalità e dell'organizzazione del dibattito pubblico;
- la descrizione delle modalità di partecipazione al dibattito pubblico, con il calendario degli incontri e la pubblicazione di tutto il materiale prodotto ed utilizzato nel corso degli incontri;
- la raccolta delle osservazioni e dei contributi da parte dei cittadini e delle cittadine.

L'home page del sito riportava, oltre alle notizie di maggior rilievo, gli elaborati di progetto e in particolare:

- la Relazione di progetto, documento previsto per legge con cui si apre il dibattito pubblico;
- il Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DocFAP), per consentire anche ad un pubblico più tecnico di avere informazioni di dettaglio sul progetto sottoposto a dibattito pubblico;
- il Documento integrativo, elaborato da RFI nell'ottobre del 2024, contenente l'ottimizzazione dei tracciati e gli approfondimenti del proponente dell'opera rispetto ad alternative di tracciato proposte dagli enti locali nel corso dei tavoli interistituzionali.

Il sito web, pubblicato l'8 maggio 2024, ha ottenuto sino al 2 febbraio 2025:

- 8.648, utenti unici;
- 18.322, pagine visitate;
- 996 file scaricati;
- 1m 48sec di tempo medio di permanenza sul sito.

Come previsto dalla normativa<sup>13</sup>, il proponente dell'opera all'avvio del dibattito pubblico ha chiesto a tutte le amministrazioni interessate di dare visibilità sui propri siti istituzionali dell'avvio e dello svolgimento del dibattito.

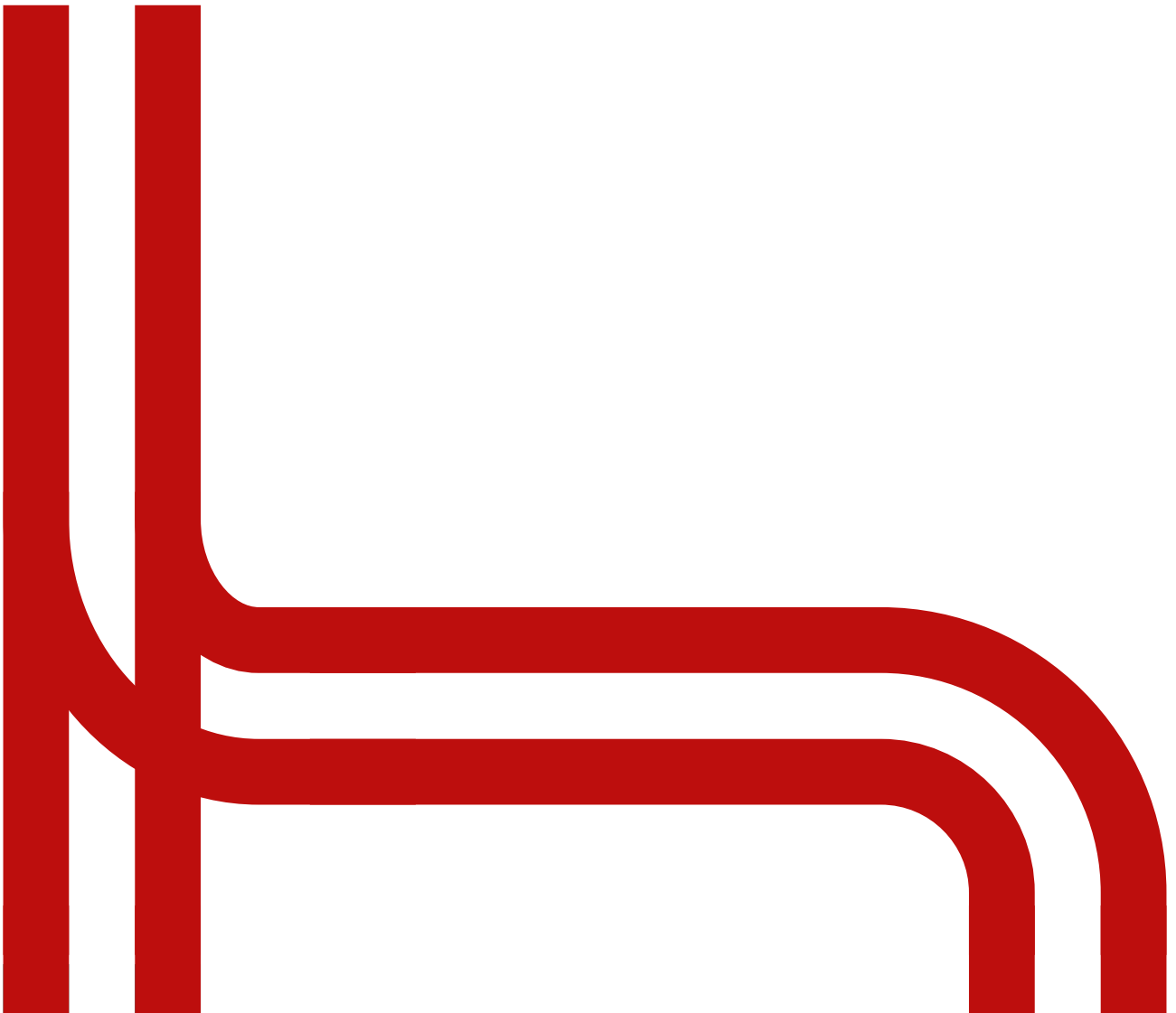
Oltre al sito web, per comunicare gli incontri è stata attivata una pagina social<sup>14</sup> dedicata al dibattito pubblico, dove sono stati pubblicati 12 post che hanno raggiunto complessivamente 288 reazioni, 65 commenti, 50 condivisioni e 5.428 Interazioni. Si rileva inoltre una stima nella copertura dei post pari a 59.766 persone raggiunte. La metrica relativa alle impression - ovvero il numero di volte in cui i post sono stati visualizzati - indica complessivamente un valore di 162.405.

<sup>13</sup> Art. 5, comma 1, lettera b dell'Allegato I.6 al D.Lgs 36/2023.

<sup>14</sup> <https://www.facebook.com/profile.php?id=61559096473523>

# DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO

Ragioni dell'opera e inquadramento  
I corridoi infrastrutturali



## Ragioni dell'opera e inquadramento<sup>15</sup>

L'intervento sottoposto a dibattito pubblico riguarda il quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna - Castel Bolognese-Riolo Terme, ovvero il primo tratto del potenziamento con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) della Direttrice Adriatica.

Questa si estende da Bologna a Lecce e costituisce un asse fondamentale a livello nazionale per il collegamento e il potenziamento del trasporto passeggeri e lo sviluppo logistico del paese, in particolare per le connessioni con i porti del centro e del sud Italia.

Dalla Relazione di progetto, si evince che l'investimento di quadruplicamento della linea ferroviaria attuale deve essere analizzato e valutato in un quadro più ampio in grado di cogliere i principali effetti trasportistici, facendo riferimento al global project che include l'intervento sottoposto a dibattito pubblico e il potenziamento dell'itinerario formato dalla successione di tratte poste tra la Stazione di Castel Bolognese-Riolo Terme e Ravenna.

Il progetto di quadruplicamento della tratta Bologna - Castel Bolognese-Riolo Terme rappresenta il primo segmento del più ampio progetto di potenziamento della direttrice, così come previsto dalla Legge di Bilancio 2022 che ha erogato i relativi finanziamenti.

Il progetto si inserisce nel contesto della rete strategica transeuropea di trasporto (TEN-T Core Network) individuata dall'Unione Europea ed in particolare nel corridoio Scandinavia-Mediterraneo.

Il completamento della rete TEN-T permetterà infatti di migliorare i collegamenti tra i 27 paesi dell'Unione Europea e di migliorarne l'interoperabilità con adeguati standard.

Attualmente la linea ferroviaria nella tratta Bologna - Castel Bolognese-Riolo Terme è impegnata da importanti volumi di traffico di breve e lungo raggio, per la mobilità di passeggeri e merci. L'elevato numero di treni che giornalmente la percorrono unito alla differenza di velocità commerciale dei diversi servizi costituisce un limite al previsto incremento dei servizi ferroviari: in primis rispetto alle esigenze di crescita del trasporto pubblico locale che sono state programmate dalla Regione nell'Accordo Quadro con RFI, oltre che per le possibilità di sviluppo del mercato della lunga percorrenza, sia viaggiatori che merci.

Mediamente nella tratta tra Bologna e Castel Bolognese-Riolo Terme, il traffico vede il passaggio di circa 140 treni per direzione al giorno con una prevalenza dei servizi di trasporto a carattere metropolitano e regionale.

In questo scenario, come si evince dalla Relazione di progetto, si rende necessario un intervento di potenziamento dell'infrastruttura che possa consentire di incrementarne la capacità della rete e le velocità di percorrenza. Ciò consentirebbe di incrementare l'offerta di trasporto pubblico locale, dei treni a lunga percorrenza e di aumentare il trasporto merci tra i porti lungo la dorsale adriatica e le località italiane ed estere poste a nord del nodo di Bologna, in un quadro di collegamenti di scala internazionale, nazionale e locale.

In particolare, l'intervento proposto vede la realizzazione di due nuovi binari che consentirebbero di incrementare significativamente la capacità di trasporto della linea, che si avvantaggerebbe anche della possibilità di separare i flussi del traffico ferroviario riducendo i vincoli di orario dovuti alla diversa velocità dei convogli che determinano un utilizzo non ottimale della capacità.

In particolare, si prevede di riservare la linea storica al passaggio di servizi metropolitani e regionali, ma non in via esclusiva, garantendo anche l'effettuazione dei servizi Intercity che fermano a Imola e la quota residuale di traffico merci da/per i raccordi che sono collegati con la linea storica; invece la nuova coppia di binari verrebbe dedicata al transito di servizi lunga percorrenza a mercato (Alta Velocità) e merci, che proprio in ragione dell'ampiezza del loro raggio d'azione possono bypassare le zone a più elevata antropizzazione attualmente attraversate dalla linea storica.

Lo spostamento dei servizi a lunga percorrenza viaggiatori e merci dalla linea storica consente di decongestionare l'utilizzo della linea e pone le condizioni per il programmato sviluppo del trasporto ferroviario regionale e metropolitano, fornendo la possibilità di introdurre nuovi servizi, di ridurre i tempi di attesa e di aumentare le frequenze, continuando a garantire l'accessibilità al sistema ferroviario da parte della mobilità a carattere sistematico e non, generata/attratta dal territorio, e contribuire all'adozione di modalità di trasporto più sostenibili sotto il profilo economico, ambientale e sociale.

Il miglioramento della coesistenza tra servizi ferroviari di diverse tipologie e velocità di percorrenza sui nuovi

<sup>15</sup> Testo tratto dalla Relazione di progetto che ha aperto il dibattito pubblico.

binari AV/AC sarà garantito non solo dalla realizzazione di una linea dedicata e specializzata, ma anche dall'introduzione di un posto di movimento, che permetterà il sorpasso dei treni più lenti.

## I corridoi infrastrutturali

Il proponente ha sottoposto a dibattito pubblico diverse soluzioni progettuali ed alternative di tracciato che sono state definite "corridoi infrastrutturali", in quanto rappresentano scenari di intervento entro i quali dovrà definirsi il progetto finale.

L'intervento ha inizio in corrispondenza del Bivio San Vitale, a ovest della fermata di San Lazzaro di Savena, per terminare dopo Castel Bolognese, con bretelle di collegamento rispettivamente verso Rimini e Ravenna.

L'infrastruttura, per ragioni idrauliche ed idrogeologiche, verrebbe realizzata prevalentemente in viadotto, eccezion fatta per gli innesti sulla linea esistente e per il posto di movimento. In funzione degli esiti degli studi idraulici che verranno condotti nella successiva fase progettuale, sarà possibile valutare puntualmente una riduzione della quota del piano ferro, sostituendo al viadotto nelle zone meno critiche opere di minore impatto, quali ad esempio scatolari dotati di fornici di trasparenza.

Nel corso del dibattito pubblico sono stati presentati e discussi tre possibili corridoi infrastrutturali e in particolare:

- Alternativa 1 - corridoio in affiancamento all'autostrada A14;
- Alternativa 2 - corridoio a sud dell'autostrada A14;
- Alternativa 3 - corridoio a nord dell'autostrada A14.

Il percorso delle tre alternative presentate, funzionalmente equivalenti, ha inizio nel Comune di Bologna e coincide per i primi 7 km, per proseguire e differenziarsi in seguito, fino al collegamento con le linee ferroviarie esistenti verso Rimini e Ravenna, dopo i comuni di Castel Bolognese e Solarolo.

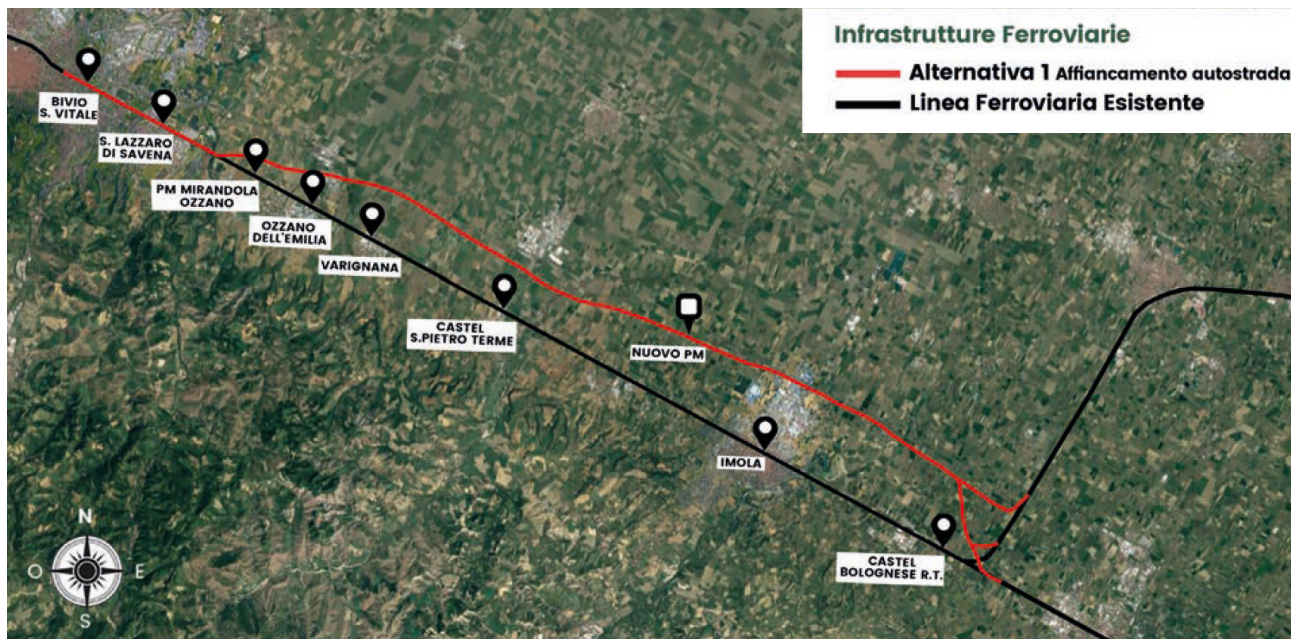
Dalla relazione di progetto si evince che l'ipotesi di realizzare i due nuovi binari in affiancamento stretto - in sede - alla linea storica esistente è stata valutata negativamente in quanto poneva vincoli realizzativi e funzionali molto stringenti, tra cui:

- le considerevoli interferenze dell'infrastruttura e dei cantieri con il tessuto urbano;
- le interferenze "di taglio" tra diversi flussi nei punti di confluenza tra più linee;
- l'incremento del passaggio di traffico merci in ambito urbano;
- la necessità di intervenire per adeguare tutte le stazioni e la linea esistente;
- la complessità della fase realizzativa, che avrebbe richiesto prolungate interruzioni dei servizi ferroviari sulla linea storica;
- la vulnerabilità idraulica della linea che, essendo a raso o in rilevato basso, in caso di eventi estremi potrebbe essere soggetta al potenziale sormonto della sede ferroviaria;
- l'incremento dell'effetto barriera da parte dell'infrastruttura ferroviaria nei confronti del deflusso delle acque e la diminuzione di volumi di espansione della zona alluvionale con conseguente incremento dei tiranti idrici;
- la limitata resilienza dell'infrastruttura che, in casi di emergenza, avrebbe potuto comportare un'interruzione dei servizi su tutti i binari;
- la riduzione della velocità di percorrenza dei treni che, in presenza di banchine con accesso diretto ai nuovi binari, dovrebbe essere limitata a 200 km/h (invece che ai previsti 250/300 km/h), oltre a presentare un'analisi costi benefici negativa.

Queste ragioni hanno pertanto condotto il proponente ad approfondire e studiare soluzioni in variante che consentissero di ridurre gli impatti sul tessuto urbano, soprattutto dell'abitato di Imola, rispondendo comunque alle esigenze di potenziamento dei servizi ferroviari.



## Corridoio in affiancamento all'autostrada - alternativa 1



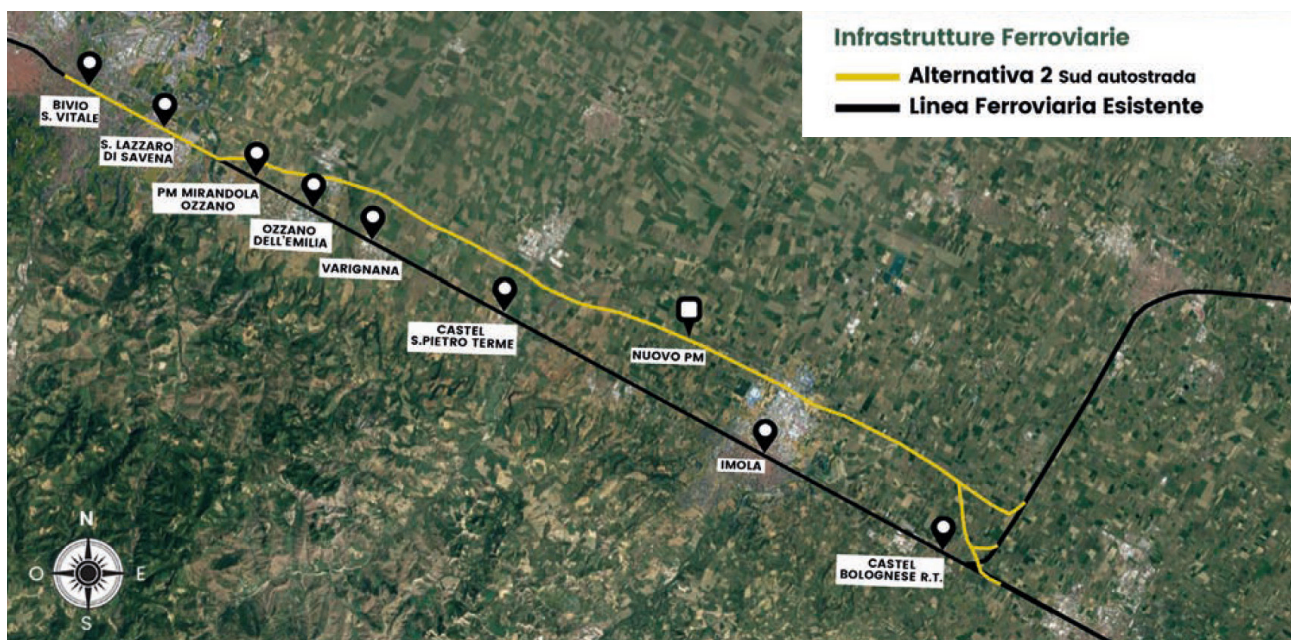
Il corridoio in affiancamento all'autostrada vede la nuova linea AV/AC separarsi dalla linea storica dopo il torrente Idice per avvicinarsi all'autostrada A14 dopo il torrente Quaderna, mantenendo una distanza dall'infrastruttura di circa 100 metri.

L'altezza del viadotto si attesterebbe intorno ai 10-11 metri e a circa a 18 metri per il superamento di cavalcavia stradali. Il corridoio attraverserebbe aree agricole e strade senza impattare significativamente le zone edificate.

Proseguendo, la linea si allontana dall'A14 per evitare interferenze con il casello di Castel San Pietro Terme e lo svincolo di Toscanella di Dozza.

Successivamente, l'infrastruttura si abbassa a circa 5 metri per permettere la costruzione di un Posto di Movimento (PM), che consentirà ai treni merci più lenti di dare precedenza ai treni AV più veloci, così da garantire un incremento della capacità e della puntualità del traffico ferroviario. Dopo il Posto di Movimento, la linea attraversa la zona industriale di Imola e prosegue poi in viadotto verso Castel Bolognese, attraversando ulteriori cavalcavia e il fiume Santerno. Oltre il Santerno, la linea si collega alla tratta per Ravenna e si riallaccia alla linea storica prima di Faenza.

## Corridoio a sud dell'autostrada - alternativa 2





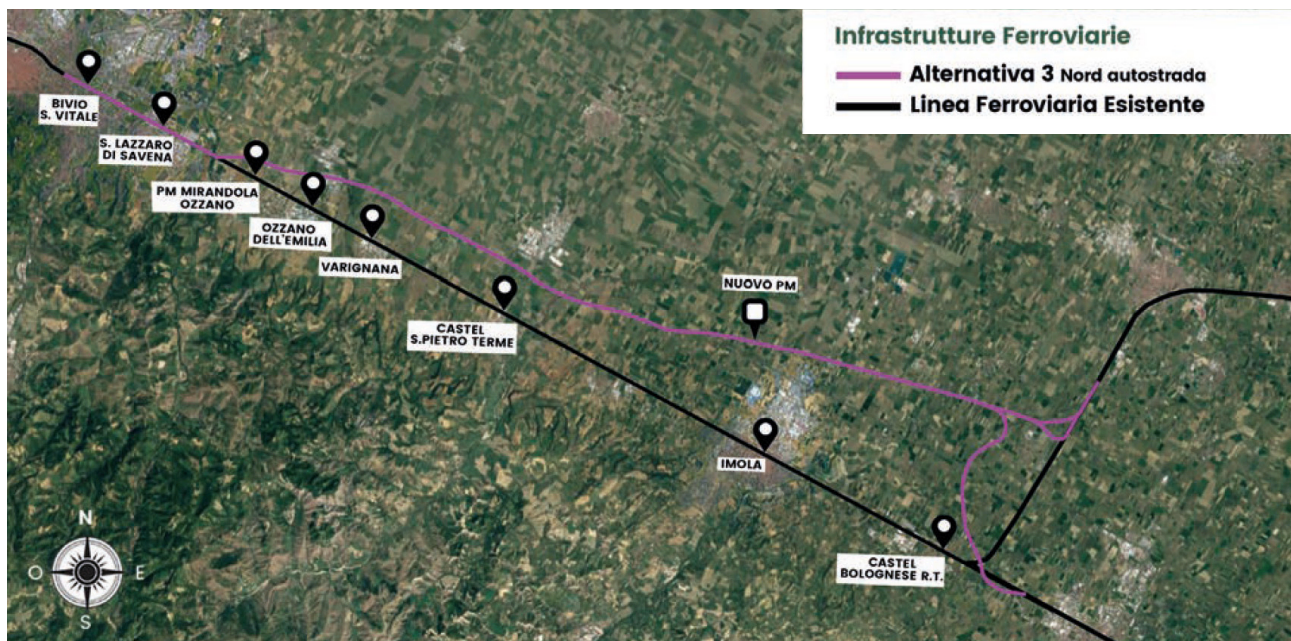
Il corridoio a sud dell'autostrada si distingue dal precedente poiché evita completamente la sovrapposizione con la fascia di rispetto autostradale, mantenendo il viadotto ferroviario a un'altezza media di 10-11 metri.

Per fare ciò, la linea si allontana maggiormente dall'autostrada A14 in due tratti: tra la zona industriale di Quaderna e il torrente Gaiana (circa 5 km) e nel comune di Imola, tra via Ortodonico e il fiume Santerno (circa 7 km).

Nel primo tratto, il tracciato corre parallelo all'A14, ma a una distanza di circa 260 metri, consentendo di mantenere l'altezza del piano del ferro a circa 10-11 metri, riducendo l'altezza dei viadotti di circa 8 metri rispetto all'alternativa 1.

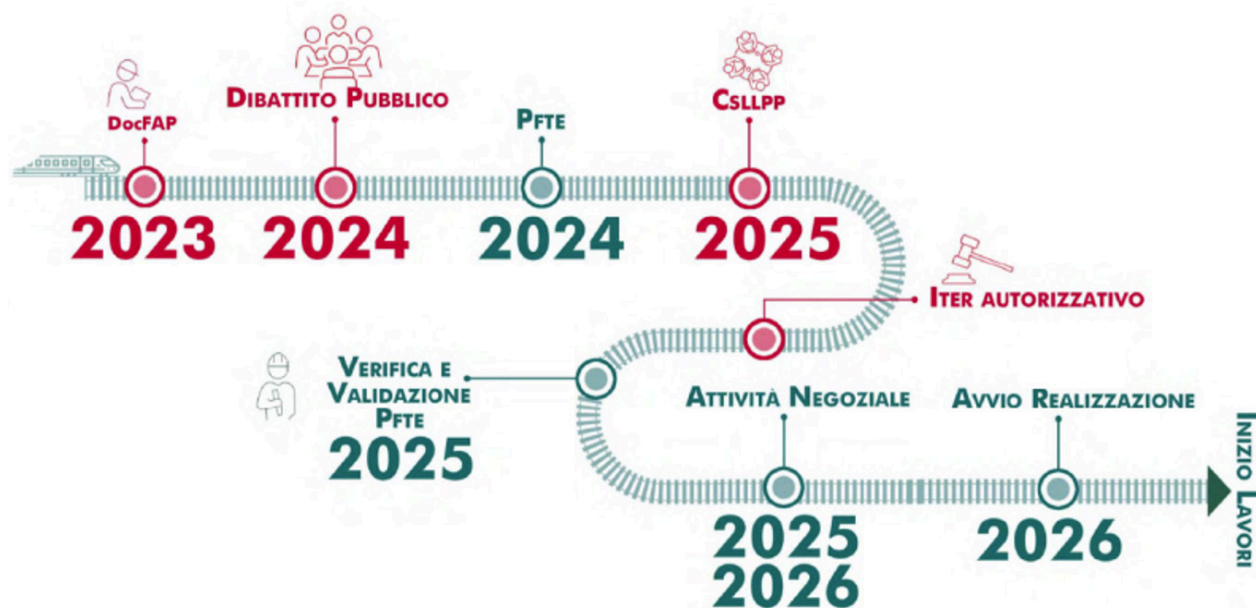
Nel secondo tratto, il tracciato, dopo il PM, si allontana dall'autostrada, evitando la fascia di rispetto autostradale, ma comportando la demolizione di alcuni edifici nella zona industriale di Imola e la creazione di un'area interclusa sulla quale insistono edifici residenziali e ricettivi. Dopo la zona industriale, il tracciato si riallinea con quello dell'alternativa 1 fino al termine dell'intervento.

### Corridoio a nord dell'autostrada - alternativa 3



Il percorso dell'alternativa 3 coincide con le precedenti per i primi 23 km, fino al futuro svincolo di Toscanella di Dozza, dove si sposta verso l'autostrada A14, attraversando la SP 30 e il Torrente Sellustra, per poi proseguire a nord dell'autostrada fino a fine intervento. Dopo l'attraversamento dell'A14, il tracciato si abbassa a circa 5 metri dal piano campagna, permettendo la costruzione del nuovo posto di movimento. Successivamente, la linea evita la zona industriale e il casello autostradale di Imola, attraversando la piana alluvionale e diverse strade. Dopo il fiume Santerno, il tracciato si divide in due diramazioni: una bretella di collegamento verso Ravenna di 4-6 km, una seconda bretella di collegamento verso la linea storica Bologna-Rimini di 10-11 km.

## L'iter autorizzativo



Il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) è stato completato nel 2023 e condiviso con la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e con la Regione Emilia-Romagna, per essere sottoposto a dibattito pubblico nel 2024, il cui termine era inizialmente previsto per settembre 2024.

Terminato il dibattito pubblico, la fase successiva di progettazione riguarda l'elaborazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), che sarà successivamente sottoposto all'iter autorizzativo. In particolare, il PFTE sarà sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP), alla Verifica di assoggettabilità dell'Interesse Archeologico<sup>16</sup>, alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)<sup>17</sup>.

Acquisito il parere positivo da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, l'iter autorizzativo si concluderà con la Conferenza di Servizi (CdS) e con il procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità.

Oltre al dibattito pubblico sul DocFAP sono previsti ulteriori momenti partecipativi e consultivi, nella fase di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e nell'ambito della Conferenza di Servizi.

A seguito della verifica e validazione del PFTE e delle attività negoziali, si prevede l'avvio della fase realizzativa di durata indicativa pari a circa 5 anni, che verrà definita con maggiore precisione nelle successive fasi progettuali.

<sup>16</sup> Ai sensi dell'art. 41, comma 4, del D.Lgs. 36/2023.

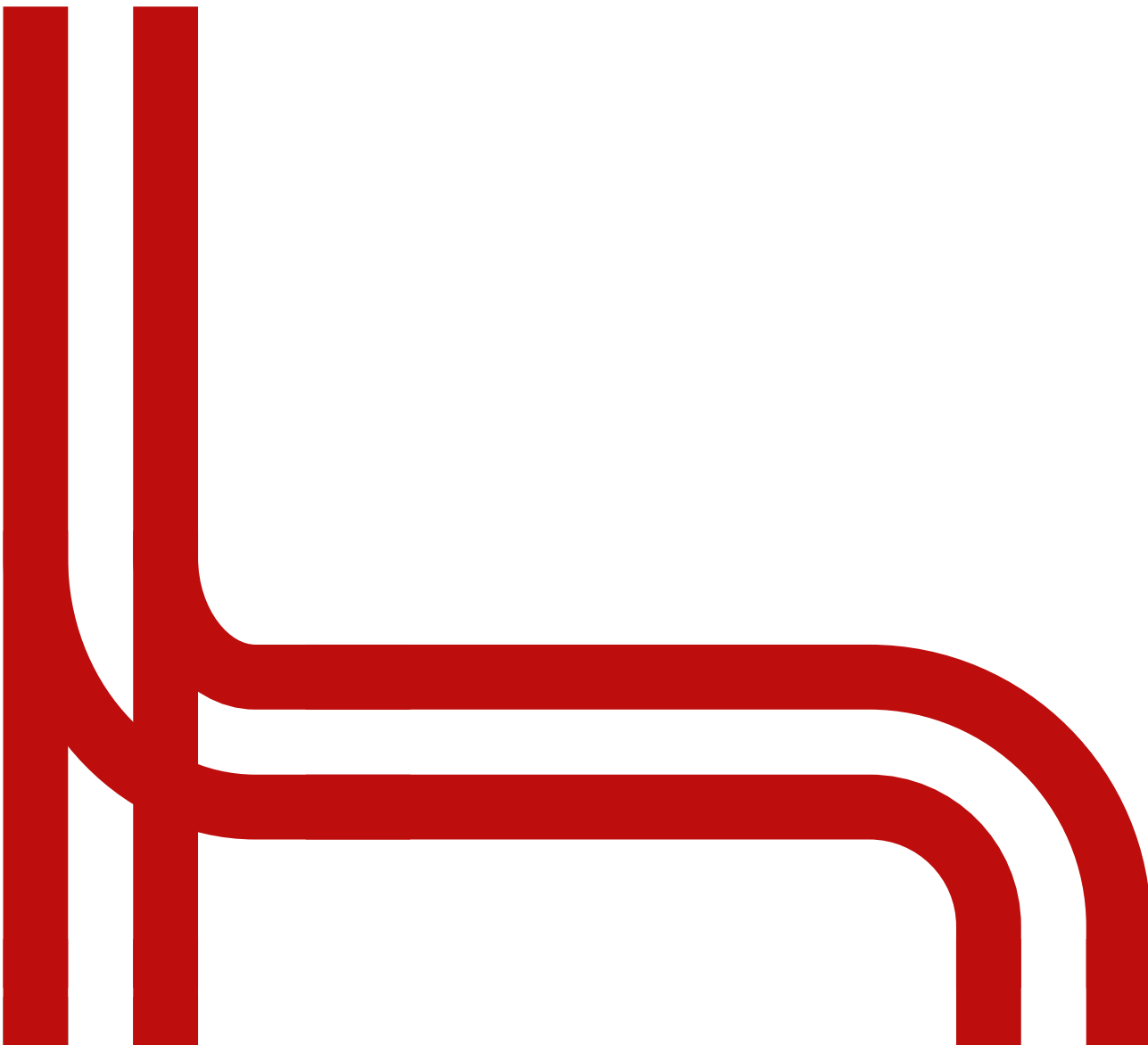
<sup>17</sup> Ai sensi degli art. 23 e ss. del D.Lgs. 152/2006.

# SINTESI DEI TEMI EMERSI

Le utilità dell'opera

I corridoi infrastrutturali (maggio 2024):  
opportunità e criticità emerse

Le osservazioni dei comuni e degli attori locali





Nei successivi paragrafi vengono brevemente descritti i temi emersi nel corso dibattito pubblico, relativi alle ragioni dell'opera, alle osservazioni sui tracciati presentati all'avvio del dibattito pubblico (maggio 2024), ai contributi sulle successive ottimizzazioni (ottobre 2024), nonché le proposte di nuovi tracciati e le richieste degli enti locali relative agli approfondimenti tecnici e alla fase autorizzativa.

La presente relazione riporta pertanto le principali questioni emerse nel corso del dibattito pubblico raccolte attraverso gli incontri pubblici, gli incontri tecnico-istituzionali e le osservazioni e i contributi ricevuti, che rappresentano parte integrante della relazione conclusiva del dibattito.

## Utilità dell'opera

Nel corso del dibattito è emersa una sostanziale adesione verso l'utilità dell'opera, considerata un'opportunità per il territorio in quanto condizione indispensabile per risolvere il problema della saturazione della linea storica, offrendo così la possibilità di incrementare la capacità e i servizi del sistema ferroviario regionale e metropolitano, e di conseguenza favorire una migliore implementazione delle politiche regionali e comunali legate alla mobilità sostenibile<sup>18</sup>.

Inoltre l'intervento, considerato strategico per lo sviluppo dei sistemi ferroviari, è ritenuto efficace dalla Regione Emilia-Romagna, anche in una logica di velocità di tracciato di 200 km/h.

Richieste di approfondimento sono emerse rispetto alla funzionalità e alle caratteristiche costruttive dell'opera, ed in particolare rispetto:

- alla garanzia dell'adeguata capacità del nodo di Bologna e del primo tratto di linea in uscita dalla stazione di Bologna Centrale di attuare lo sviluppo di tutti i servizi ferroviari (Sistema Ferroviario Metropolitano, regionali, lunga percorrenza, alta velocità), secondo i progetti di potenziamento pianificati dalla Regione e dagli Enti locali e di sviluppo commerciale<sup>19</sup>;
- allo sviluppo complessivo della linea AV/AC, di cui il tratto Bologna Castel Bolognese costituisce la prima tratta, che dovrà comprendere, per essere realmente efficace, lo sviluppo verso Rimini<sup>20</sup>;
- al potenziamento infrastrutturale della Castel Bolognese-Ravenna e alle relazioni tra la nuova linea e l'interconnessione con il Porto di Ravenna<sup>21</sup>, alle relazioni con lo scalo merci di Faenza e l'interconnessione Faenza-Ravenna<sup>22</sup>;
- alla capacità dell'opera di rispondere adeguatamente alle previsioni di incremento del trasporto merci nazionali ed internazionali, e all'adeguatezza delle caratteristiche costruttive della nuova linea in relazione anche alla velocità massima raggiungibile dei treni merci<sup>23</sup>.

Inoltre, la riflessione sui possibili impatti socioeconomici, ambientali e paesaggisti che si potrebbero determinare ha spinto gli enti locali ad avanzare esplicite richieste affinché il progetto infrastrutturale fosse accompagnato da un piano complessivo, in grado di inquadrare l'opera nel più ampio contesto della programmazione territoriale e degli strumenti di pianificazione già attivi<sup>24</sup>.

Le preoccupazioni emerse rispetto alla funzionalità e agli impatti della nuova linea hanno indotto i partecipanti al dibattito pubblico a chiedere che il confronto tecnico/istituzionale non si interrompa e possa proseguire

18 Si vedano le lettere del Comune di Imola del 24.05.2024, della Città Metropolitana di Bologna del 27.05.2024, del 17.07.2024, e del 30.12.2024, della Regione Emilia-Romagna del 27.01.2025; e dei Comuni di Dozza, Solarolo e Castel Bolognese del 27.01.2025; del Nuovo circondario Imolese del 28.01.2025; di Ance Emilia-Romagna; di Coldiretti Emilia-Romagna; di Cia Agricoltori Italiani Emilia-Romagna; del Comitato Imolese No Viadotto del 09.08.24 quando afferma che "il potenziamento ferroviario della linea adriatica sia condivisibile e auspicabile, ma solo se concepito e realizzato in strategica con i territori e i cittadini interessati".

19 Si vedano le osservazioni della Città Metropolitana di Bologna del 30.12.2024; della Regione Emilia-Romagna del 27.01.2025; del Comune di Castel Bolognese del 27.01.2025; del Coordinamento dei Comitati del 28.01.2025.

20 Si vedano le osservazioni della Città Metropolitana di Bologna del 30.12.2024, della Regione Emilia-Romagna del 27.01.2025; del Comune di Solarolo del 27.01.2025; del Comune di Castel Bolognese del 27.01.2025; del Coordinamento dei Comitati del 28.01.2025;

21 Si veda Osservazione della Città Metropolitana di Bologna del 30.12.2024

22 Si vedano le osservazioni del Comune di Solarolo e del Comune di Castel Bolognese del 27.01.2025

23 Si veda Osservazione della Città Metropolitana di Bologna del 30.12.2024.

24 Si vedano lettere del Comune di Imola del 06.06.2024, della Città Metropolitana di Bologna del 17.07.2024; le osservazioni del Comune di Castel Bolognese del 27.01.2025, del Nuovo Circondario Imolese del 28.01.2025

oltre la chiusura del dibattito pubblico<sup>25</sup>.

In particolare, è stata richiesta<sup>26</sup>:

l'istituzione di un tavolo ministeriale finalizzato a discutere ed affrontare, come accennato in precedenza:

- i nodi e gli elementi di sistema che interessano e inquadrano la nuova linea rispetto alle strategie nazionali ed internazionali relative al trasporto merci e passeggeri;
- la reperibilità delle risorse necessarie al potenziamento del trasporto ferroviario e metropolitano<sup>27</sup>;

la prosecuzione dei lavori del tavolo interistituzionale (formalizzato con delibera della Giunta Regionale n. 1686 del 29.07.2024), al fine di:

- aprire un dialogo puntuale e un confronto diretto circa il tracciato maggiormente sostenibile, le ricadute che interessano i diversi territori, le necessarie mitigazioni e compensazioni, nonché congrui indennizzi nel caso di espropri e/o occupazioni temporanee<sup>28</sup>;
- definire gli interventi necessari al fine di inserire l'opera nel più ampio contesto di sviluppo economico e sociale dei territori attraversati.

---

25 Si veda l'osservazione del Coordinamento dei comitati del 28.01.2025 quando si chiede "che gli studi di impatto ambientale e paesaggistico vengano resi disponibili al pubblico e agli enti competenti prima di proseguire con il progetto, permettendo una valutazione informata delle alternative progettuali: che vengano organizzati ulteriori incontri pubblici per discutere dettagliatamente le implicazioni dell'opera sugli aspetti ambientali e paesaggistici, e che tali incontri avvengano prima della definizione dell'effettiva ubicazione dei tracciati ferroviari".

26 Si vedano le osservazioni della Regione Emilia-Romagna del 27.01.2025; della Città Metropolitana di Bologna del 30.12.24; di Legambiente Imola Medicina del 27.01.2025.

27 Si vedano le osservazioni della Regione Emilia-Romagna del 28.01.2025 e del Comune di Solarolo 27.01.2025.

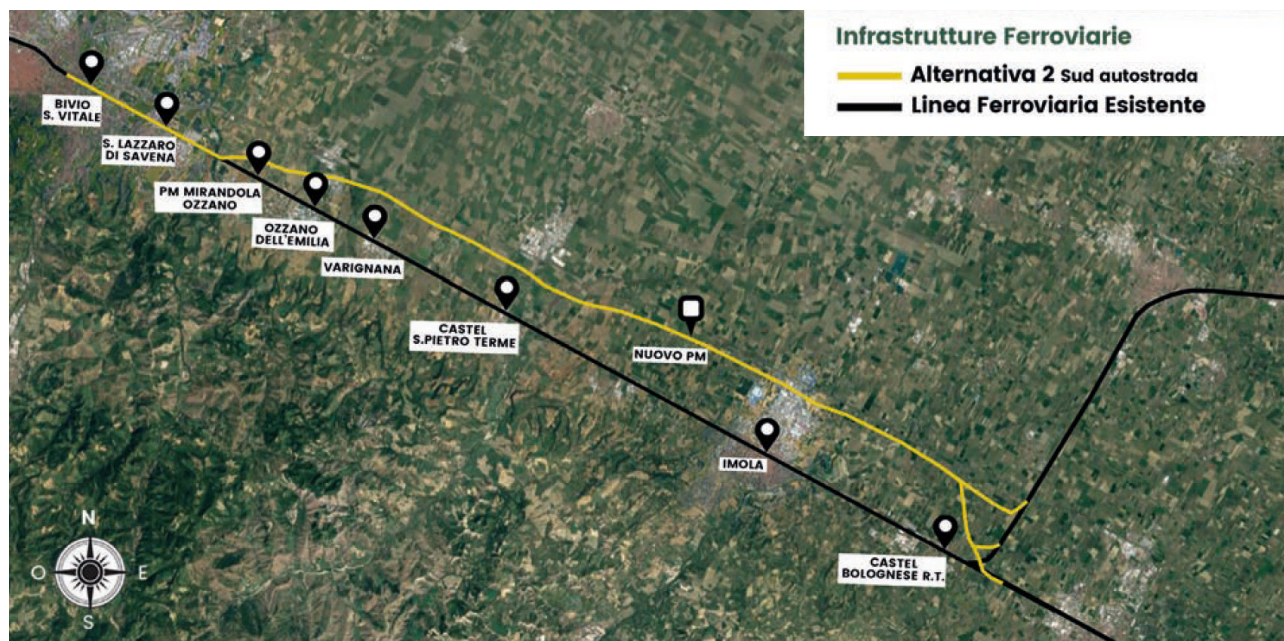
28 Si vedano le osservazioni della Regione Emilia Romagna del 28.01.2025; del Comune di Solarolo del 27.01.2025; del Comune di Castel Bolognese del 28.01.2025; di Coldiretti Emilia-Romagna del 28.01.25; del Nuovo Circondario Imolese del 28.01.2025 quando si afferma che "per consentire la gestione delle necessarie delocalizzazioni di immobili, di avere conferma dell'applicabilità e dell'attuale declinazione operativa della LR N° 38/1998 allo scopo di rilocalizzare gli edifici che dovranno essere demoliti o siano resi inutilizzabili in conseguenza alla realizzazione dell'opera ferroviaria, prevenendo nelle indennità espropriative anche i costi di demolizione e nuova realizzazione, nonché declinando le procedure urbanistiche di eventuali varianti agli strumenti".

## I corridoi infrastrutturali (maggio 2024): opportunità e criticità emerse

Se da un lato la realizzazione dell'opera è stata giudicata positivamente, ad aver suscitato preoccupazione sono stati i corridoi infrastrutturali presentati nel corso del dibattito.

Le principali criticità hanno riguardato essenzialmente l'impatto che l'opera potrebbe avere sulle abitazioni, sulle aziende agricole e le attività produttive, e più in generale l'impatto paesaggistico e quello relativo all'occupazione di suolo.

In particolare, l'alternativa che ha destato le maggiori preoccupazioni è stata l'Alternativa 2 (gialla nella mappa) che si sviluppa a sud dell'autostrada A14.



L'alternativa presentata, come ribadito nel corso del dibattito pubblico, è stata elaborata con l'intento di evitare le possibili interferenze tra la nuova linea ferroviaria e l'autostrada, prevedendo un tracciato in viadotto compatibile con la fascia di rispetto autostradale (60 m.) e con i cavalcavia esistenti, con un'altezza tale (10-12 metri dal piano campagna) da superarli senza dover intervenire con demolizioni e ricostruzioni.

Tale tipologia di tracciato ha fatto emergere, nel corso del dibattito pubblico, numerose criticità<sup>29</sup>.

In particolare, secondo i partecipanti al dibattito, la scelta di questo corridoio comporterebbe:

- un forte impatto sulle abitazioni del Comune di Imola (in particolare per quanto riguarda la frazione di San Prospero);
- interferenze importanti sulle attività economiche, in particolare quelle agricole e quelle localizzate nell'area industriale di Imola;
- interferenze ambientali e paesaggistiche (come, ad esempio, l'interferenza con l'oasi naturalistica nel Comune di Ozzano dell'Emilia).

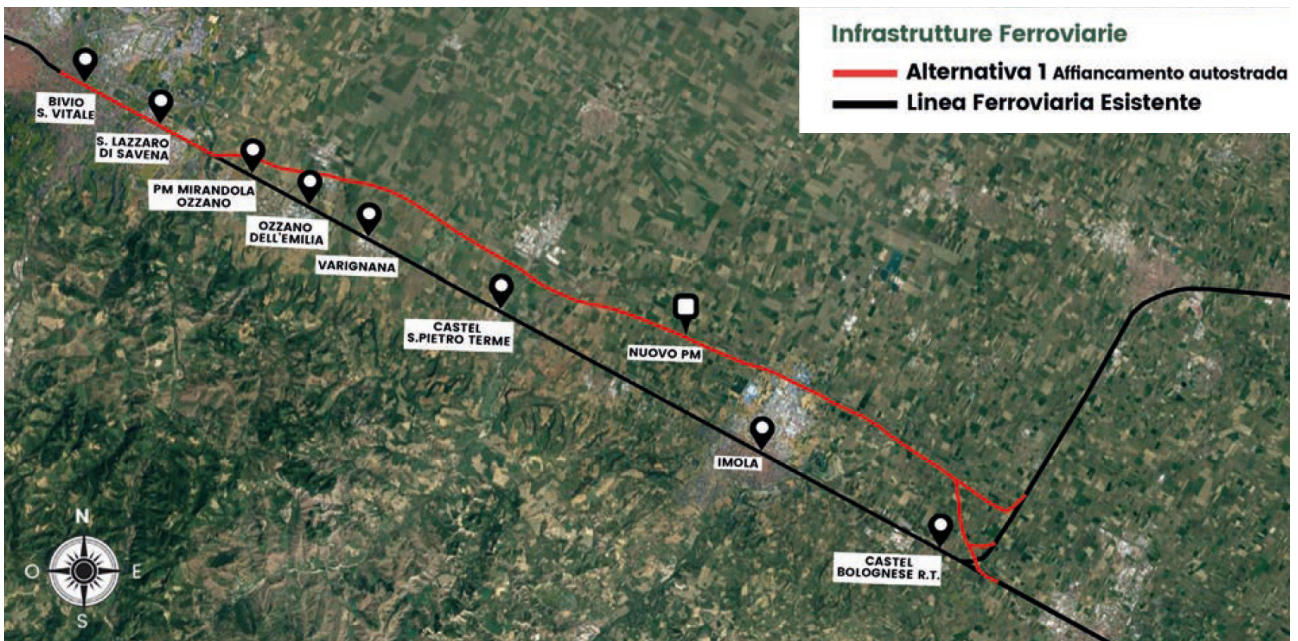
Nel corso del dibattito sono emerse criticità<sup>30</sup> anche rispetto all'Alternativa 1 (rossa nella mappa), che prevede il passaggio della nuova infrastruttura in affiancamento stretto a sud a dell'autostrada A14, con la realizzazione di un viadotto dall'altezza massima di circa 18 metri, finalizzata a minimizzare le interferenze con i cavalcavia autostradali presenti.

Tale soluzione è stata ritenuta di forte impatto paesaggistico generato principalmente dall'altezza dei viadotti da realizzare, anche se per alcuni rappresenta il corridoio migliore perché insiste in un corridoio già impegnato da un'altra infrastruttura di trasporto.

<sup>29</sup> Si vedano le lettere del Comune di Imola del 24.05.2024; della Città Metropolitana di Bologna del 27.05.2024.

<sup>30</sup> Si vedano le lettere del Comune di Imola del 24.05.2024, della Città Metropolitana di Bologna del 27.05.2024, e le osservazioni del Comitato tutela aziende Bicocca-Colombarotto.

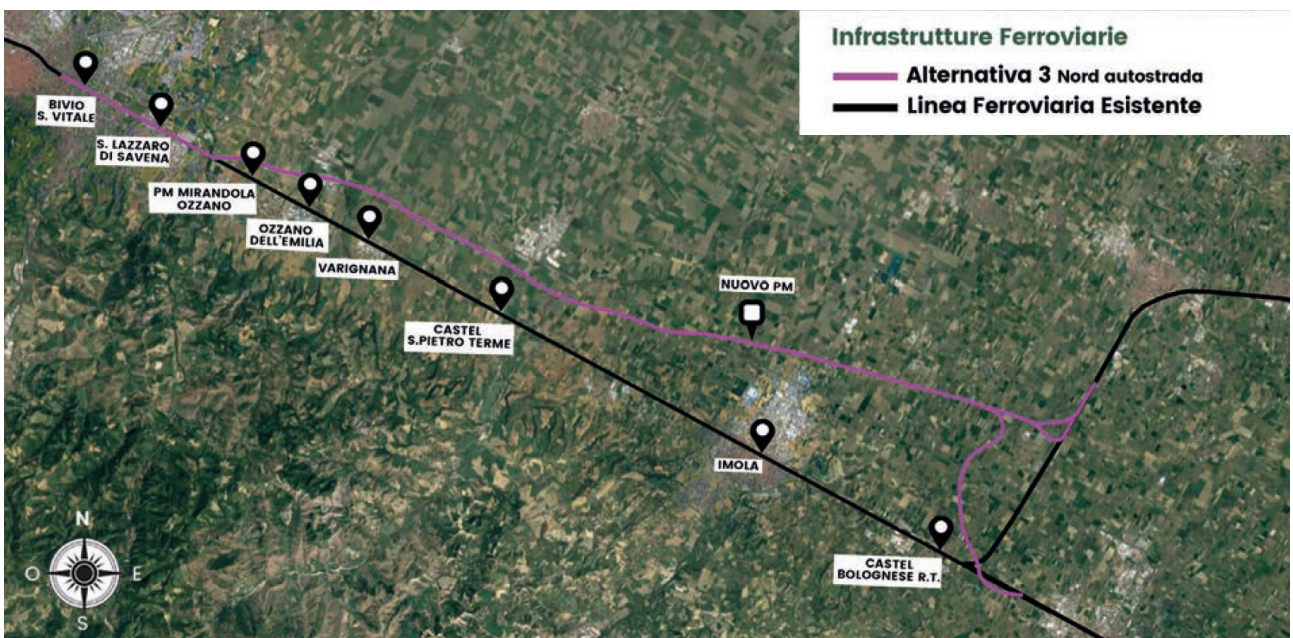




Tale corridoio presenta comunque, secondo la maggior parte dei partecipanti al dibattito pubblico, impatti importanti sul tessuto produttivo<sup>31</sup> ed agricolo nonché sull'abitato della frazione di San Prospero.

Inoltre, per il corridoio rosso, è stato chiesto di approfondire l'ipotesi che prevede l'affiancamento a nord dell'autostrada A14, posizione ritenuta migliore proprio per la vicinanza all'asse autostradale e per il minore impatto sul tessuto industriale e sulle abitazioni, rispetto al posizionamento a sud precedentemente previsto.

Per quanto riguarda l'Alternativa 3 (magenta in mappa), con il passaggio a nord dell'Autostrada A14, sono emerse criticità<sup>32</sup> legate principalmente all'attraversamento delle zone agricole e all'impatto sulla relativa composizione fondiaria; pertanto, è stato chiesto di apportare delle ottimizzazioni per limitare la frammentazione del territorio, rispettando il più possibile la suddivisione dei fondi derivata dal sistema di centuriazione romana.



Le criticità emerse, anche a seguito del confronto con la Regione Emilia-Romagna e le amministrazioni locali, hanno spinto Rete Ferroviaria Italiana a studiare possibili ottimizzazioni dei tracciati presentati inizialmente a dibattito pubblico.

<sup>31</sup> Si vedano le osservazioni del Comitato tutela aziende Bicocca-Colombarotto, in particolare quando chiedono che il tracciato sia definitivamente stralciato dalle ipotesi realizzative.

<sup>32</sup> Si vedano lettera del Comune di Imola del 24.05.2024, della Città Metropolitana di Bologna del 27.05.2024.



In particolare, le richieste pervenute hanno riguardato:

la possibilità di riconsiderare<sup>33</sup> l'ipotesi di realizzare un tracciato in stretto affiancamento alla linea ferroviaria esistente, ad essa complanare con l'allargamento del rilevato esistente;

nel riconsiderare l'ipotesi in affiancamento stretto alla linea esistente, di valutare il sottoattraversamento dell'abitato di Imola, ritenuta la soluzione meno impattante;

di rivedere le interconnessioni che interessano la nuova infrastruttura con le linee ferroviarie verso Rimini e Ravenna, che impattano principalmente sul Comune di Solarolo;

di rivedere ed ottimizzare la localizzazione della porzione di tracciato che porta i nuovi binari dall'affiancamento alla linea storica verso l'autostrada A14 (i cosiddetti "sfocchi").

## Le ottimizzazioni di tracciato (ottobre 2024)<sup>34</sup>

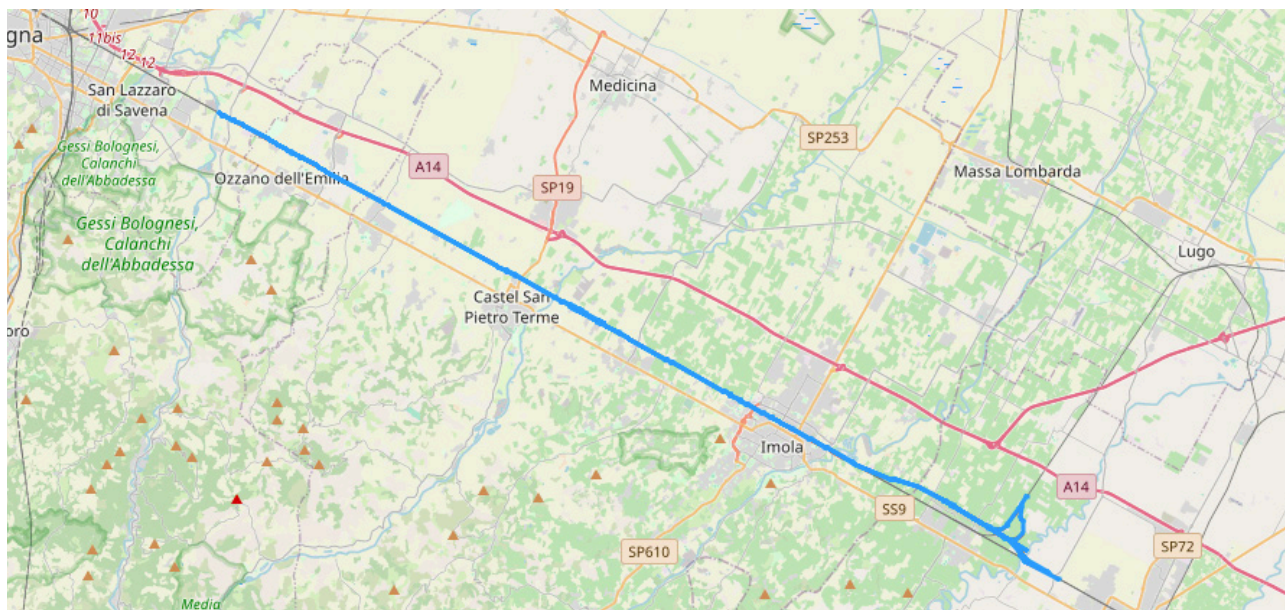
Come accennato in precedenza, nel corso del dibattito è emersa più volte la necessità di individuare un corridoio che potesse avvicinarsi il più possibile ad aree già infrastrutturate, riducendo così le interferenze e gli impatti sulle abitazioni e limitando le cesure sui terreni agricoli.

I due corridoi infrastrutturali esistenti che possono essere sfruttati sono pertanto la linea ferroviaria storica e l'asse autostradale A14.

Le sollecitazioni raccolte da RFI hanno portato ad alcune ipotesi di ottimizzazione dei tracciati, che sono state pubblicate sul Documento integrativo dell'ottobre 2024 (pubblicato nella home page del sito del dibattito pubblico).

Gli approfondimenti sulle possibili ottimizzazioni riguardano: l'alternativa in affiancamento alla linea esistente; l'ipotesi di sottoattraversamento in galleria dell'abitato di Imola; l'alternativa del tracciato a nord dell'autostrada.

### L'affiancamento alla linea esistente<sup>35</sup>



Come accennato in precedenza, per quanto riguarda l'ipotesi in affiancamento stretto e complanare alla linea esistente, RFI ha studiato tale alternativa nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) giungendo alla sua esclusione per ragioni tecniche, trasportistiche e di esercizio, congiuntamente all'esito negativo dell'Analisi Costi-Benefici<sup>36</sup>.

<sup>33</sup> Lettera del Sindaco di Imola del 24.05.2024; Lettera del Presidente del Nuovo Circondario Imolese del 24.05.24; Lettera del Sindaco Metropolitano della Città Metropolitana di Bologna del 27.05.2024 e del 17.07.2024.

<sup>34</sup> Per maggiori dettagli si veda il Documento integrativo alla Relazione di progetto dell'ottobre 2024.

<sup>35</sup> Per maggiori dettagli si veda il Documento integrativo alla Relazione di progetto dell'ottobre 2024.

<sup>36</sup> Si veda il paragrafo dedicato all'illustrazione delle caratteristiche dei tracciati sottoposti a dibattito pubblico.

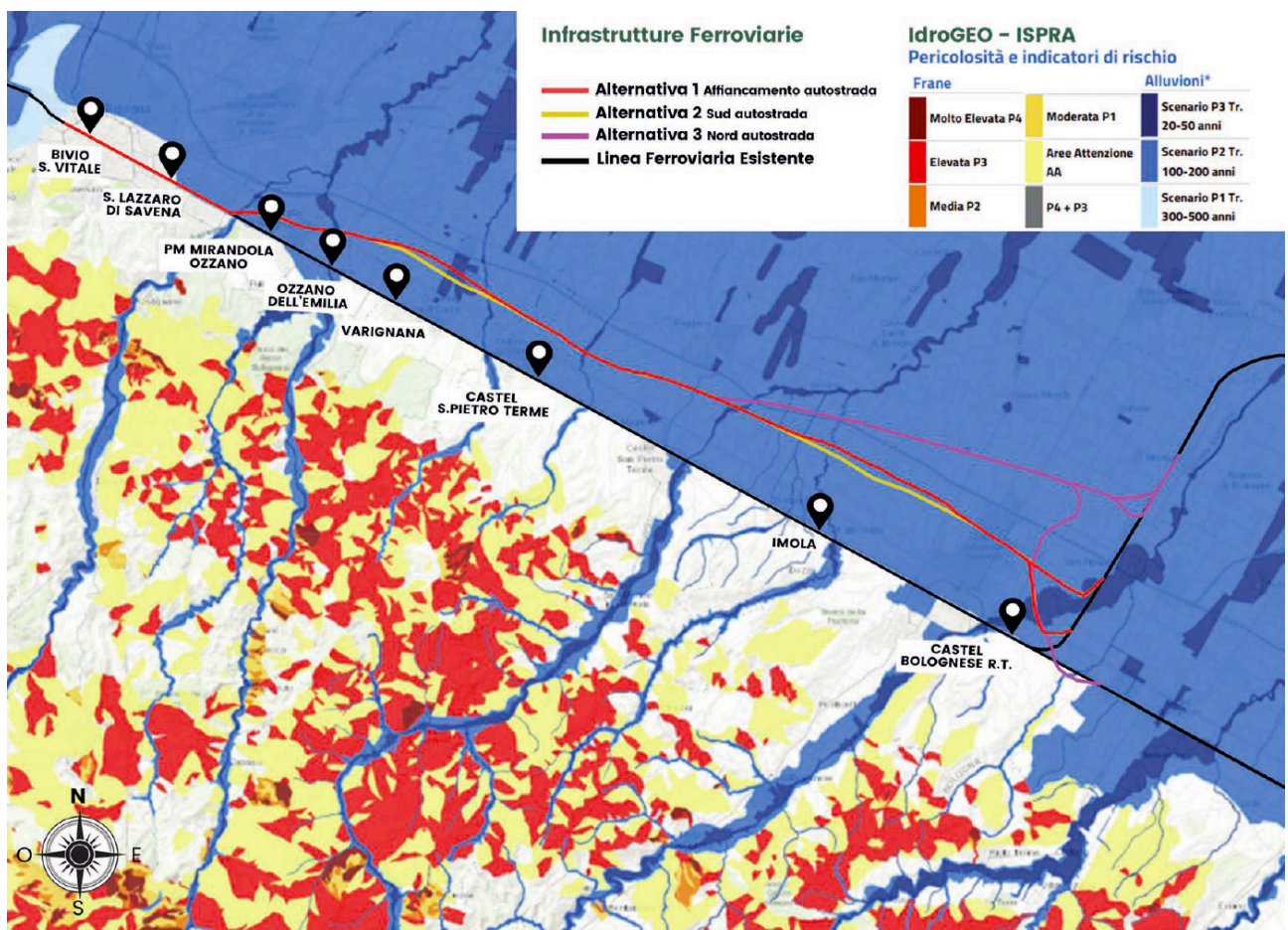
L'affiancamento alla linea storica, se da un lato ha il vantaggio di ridurre l'occupazione di suolo inserendosi su un corridoio già infrastrutturato, dall'altro presenta per il proponente delle significative criticità<sup>37</sup>.

Inoltre, come più volte evidenziato da RFI, è necessario considerare l'intero sviluppo della nuova linea AV/AC Adriatica Bologna - Lecce, il cui il tratto Bologna - Castel Bolognese Riolo Terme rappresenta solo il primo lotto.

Per RFI si rende infatti necessario allontanarsi dalla linea storica, e preferibilmente avvicinarsi all'asse autostradale dell'A14 (per il tratto emiliano - romagnolo), proprio per evitare gli impatti sui centri abitati che, anche nei lotti successivi al tratto sottoposto a dibattito pubblico, interesserebbero altri importanti comuni come Faenza, Forlì e Cesena.

Nonostante le criticità evidenziate dal proponente, è stata comunque studiata e presentata pubblicamente<sup>38</sup> una possibile soluzione che consente di realizzare i due nuovi binari in affiancamento alla linea esistente, nel rispetto della normativa vigente sul rischio idraulico.

Non bisogna infatti dimenticare che l'intera area, come si evince dalla mappa del rischio idraulico, è contrassegnata da rischio alluvioni medio P2 (con tempi di ritorno pari a 100-200 anni) ed elevato P3 (con tempi di ritorno delle piene molto più ravvicinati 20-50 anni).



Da questo punto di vista, le maggiori criticità ribadite da RFI riguardano la necessità di immaginare l'intero sviluppo della nuova infrastruttura a quote diverse dalle attuali per consentire, nel caso di alluvioni, il deflusso dell'acqua senza che la nuova infrastruttura determini un ulteriore elemento di sbarramento, con conseguenze negative per quanto riguarda l'incremento del tirante idrico. Inoltre, l'ampliamento della sede ferroviaria in corrispondenza di taluni attraversamenti idraulici principali e secondari non sarebbe comunque realizzabile, in quanto il franco idraulico di sicurezza degli attraversamenti esistenti non risulta conforme alle normative vigenti.

Pertanto, per non incrementare il rischio idraulico e rispettare quanto previsto dal Piano Stralcio per l'Assetti

37 Si veda Relazione di progetto: [https://dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/Relazione%20di%20progetto\\_Bologna-Castel%20Bolognese\\_030524.pdf](https://dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/Relazione%20di%20progetto_Bologna-Castel%20Bolognese_030524.pdf)

38 La proposta è stata presentata nel corso di un incontro pubblico organizzato dal Comune di Imola, tenutosi il 12.06.2024.



Idrogeologico (PSAI)<sup>39</sup> superando al contempo tutte le criticità funzionali e realizzative della soluzione in stretto affiancamento studiate nel DocFAP, la nuova infrastruttura dovrebbe essere realizzata a una distanza di circa 15-20 metri da quella esistente con uno sviluppo in viadotto di altezza di circa 8-10 metri, a cui aggiungere le altezze dei sostegni per la linea di trazione elettrica e delle barriere antirumore.

Inoltre, prevedere la nuova linea a quote diverse metterebbe l'infrastruttura in sicurezza garantendo così la circolazione dei treni e l'accessibilità territoriale anche in caso di eventi climatici estremi.

### ***Ipotesi di interramento della linea***

Dalla raccolta delle osservazioni e delle sollecitazioni emerse nel corso degli incontri pubblici, tecnici e istituzionali, il proponente ha condotto ulteriori approfondimenti e studi relativi alla possibilità di interrare la linea nel tratto di attraversamento del territorio imolese.

L'ipotesi di interramento presentata al Tavolo Interistituzionale ha messo in evidenza alcune criticità e impatti che sono stati discussi con gli enti interessati e, come accennato in precedenza, approfonditi nel corso di specifici incontri tecnico-specialistici<sup>40</sup>.

La fattibilità tecnica dell'opera si scontra, come sostenuto dal proponente, con una serie di importanti criticità che è necessario tenere in considerazione<sup>41</sup>:

- per mettere in sicurezza la galleria in caso di alluvioni, sarebbe necessaria la realizzazione di muri di contenimento e coperture delle rampe, per salvaguardare l'infrastruttura dal rischio di allagamento e con l'impossibilità di garantire alle strutture di imbocco un'adeguata trasparenza idraulica, necessaria per assicurare un corretto deflusso delle acque, soprattutto considerando, come accennato in precedenza, che si tratta di un'area a rischio alluvioni medio P2 ed elevato P3;
- gli imbocchi della galleria dovrebbero essere collocati distanti dall'abitato di Imola per ridurre il rischio idraulico e mantenere le pendenze ferroviarie che consentano di portare l'infrastruttura a una profondità di 30/40 metri, per evitare gli impatti sui fabbricati soprastanti;
- la galleria di circa 9 km dovrebbe essere realizzata con una doppia canna (due singole gallerie) con bypass di sicurezza per l'eventuale evacuazione dei passeggeri;
- sarebbe inoltre necessaria l'installazione di un sistema di drenaggio e pompaggio per estrarre l'acqua piovana, che rappresenta una ulteriore complessità gestionale e manutentiva, oltre a prevedere la realizzazione di vasche di accumulo accessibili dalla superficie, posizionate in corrispondenza del tratto più profondo della galleria;
- infine, sarebbe necessario integrare l'intervento in un Piano Gestione Rischio Alluvioni dell'Autorità di Bacino del Fiume Po, coordinando la gestione dell'infrastruttura in caso di eventi estremi con le autorità competenti.

Inoltre, è necessario tenere conto della difficoltà di ottenere i permessi e le autorizzazioni dagli enti competenti, per i rischi connessi alla sicurezza ferroviaria e alle compatibilità idrauliche derivanti dal tracciato in galleria.

### ***L'ipotesi in affiancamento a nord dell'autostrada***

Il proponente, accogliendo le sollecitazioni emerse nel corso del dibattito, ha affinato anche lo studio di un'alternativa in affiancamento lungo il lato nord dell'autostrada.

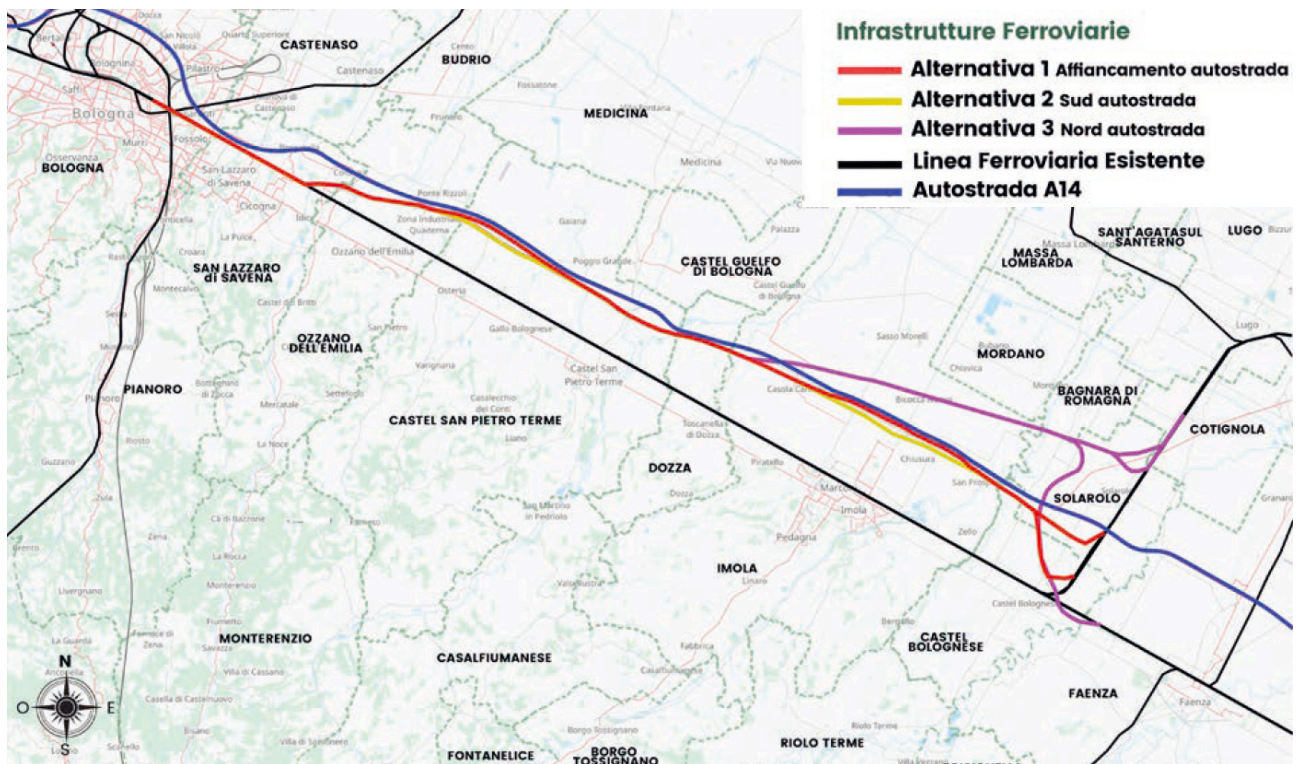
Il tracciato proposto prevede, nel tratto iniziale, uno sviluppo in affiancamento alla linea esistente più lungo rispetto ai tracciati presentati inizialmente a dibattito pubblico.

Si ricorda infatti che inizialmente le tre alternative prevedevano di allontanarsi dalla linea esistente indicativamente all'altezza del comune di San Lazzaro di Savena, subito dopo l'attraversamento del fiume Idice.

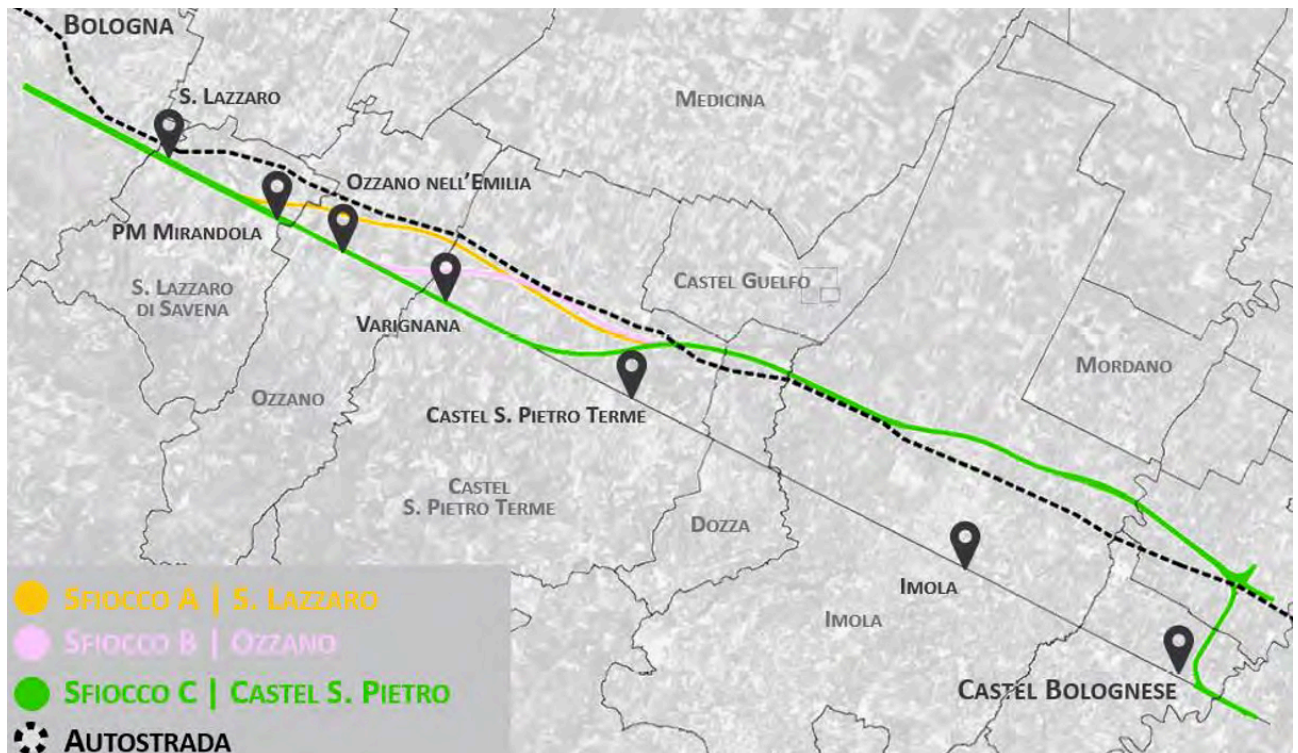
39 Art. 16 (cfr. Capitolo 9 Riferimenti normativi principali) del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI).

40 Incontro dell'8 luglio 2024 (Regione Emilia-Romagna -Direzione Cura del territorio e Ambiente; Settore Sicurezza territoriale, protezione civile - Presidio della sede di Ravenna; RFI; Italferr); del 23 settembre 2024: incontro con Autorità di Bacino del Fiume Po; Regione Emilia-Romagna (Direzione Cura del territorio e Ambiente; Settore Sicurezza territoriale, protezione civile - Presidio della sede di Ravenna; Settore Sicurezza territoriale, protezione civile - Presidio della sede di Bologna); RFI; Italferr; del 24 settembre 2024, con MIT (Coordinatrice Struttura Tecnica di Missione; Presidente Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; Direzione generale strade ed autostrade; Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie); Regione Emilia-Romagna (Direzione Cura del territorio e ambiente); Autostrade per l'Italia; Rfi; Italferr.

41 Per la descrizione tecnica dell'intervento si rimanda al Documento integrativo (ottobre 2024), pubblicato sulla home page del sito del dibattito pubblico.



Rispetto alle soluzioni inizialmente proposte sono state studiate e discusse tre possibili soluzioni di “sfiocco”, considerate funzionalmente equivalenti da parte di RFI, per avvicinare l’infrastruttura all’asse autostradale, che rappresenterebbe il corridoio preferenziale per il futuro sviluppo della linea AV/AC Adriatica nell’intero tratto emiliano - romagnolo.



Le tre soluzioni presentano le seguenti caratteristiche<sup>42</sup>:

- la prima ipotesi prevede di collocare lo sfiocco della nuova linea in prossimità della destra idraulica del

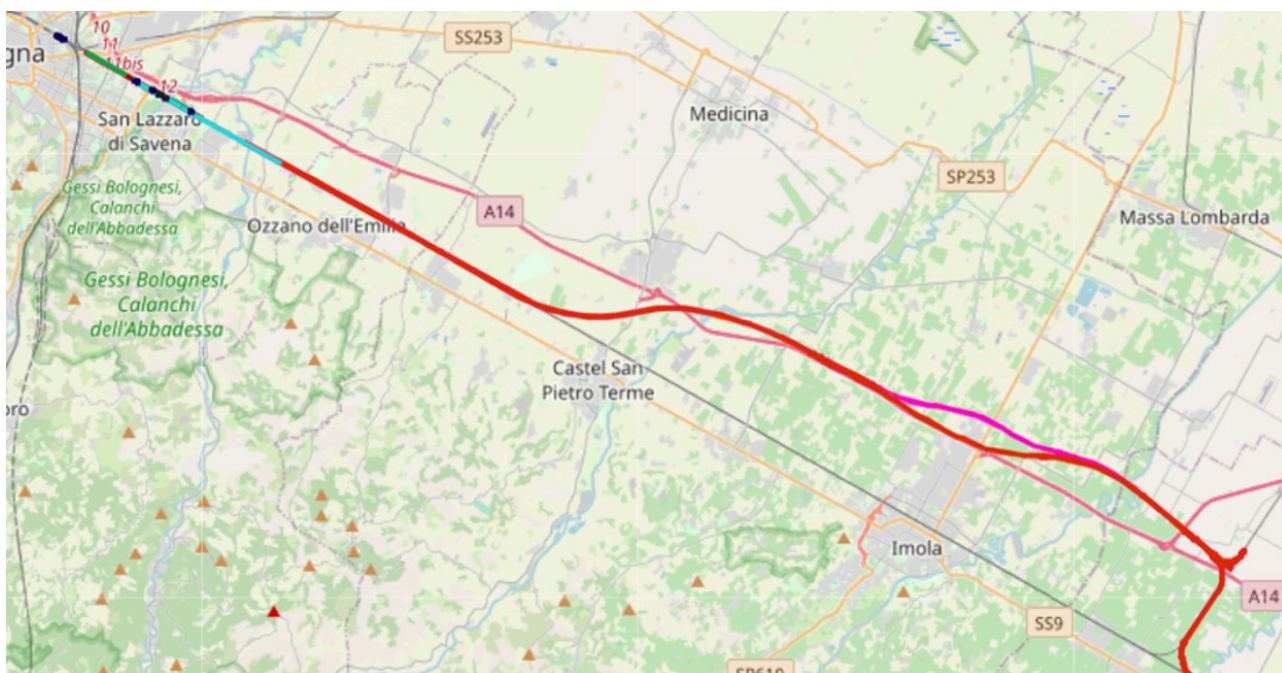
42 Per maggiori approfondimenti si veda il Documento integrativo dell’ottobre 2024.



fiume Idice, nel Comune di San Lazzaro di Savena. Una volta distaccatasi dall'infrastruttura esistente, la nuova linea ferroviaria prosegue in viadotto e attraversa alcune zone rurali dei Comuni di San Lazzaro e Ozzano dell'Emilia, per poi porsi in affiancamento all'autostrada A14, lato Sud. In seguito, presso il Comune di Castel San Pietro Terme, la nuova linea supera la SP19, l'autostrada A14 e il torrente Sillaro, dopodiché fra i Comuni di Dozza e Imola si pone in affiancamento lato Nord all'A14, in prossimità di via Sellustra;

- la seconda ipotesi colloca lo sfiocco della nuova linea a cavallo dei Comuni di Ozzano dell'Emilia e Castel San Pietro Terme, subito a Est della fermata di Ozzano in corrispondenza di via Gino Grandi. Successivamente, la nuova linea attraversa la SP19 in corrispondenza dell'intersezione con il casello autostradale di Castel San Pietro Terme, supera in rapida successione l'A14, il torrente Sillaro, l'area destinata al futuro svincolo di Toscanella di Dozza, per poi porsi in affiancamento all'autostrada in prossimità di via Sellustra;
- la terza ipotesi prevede di mantenere la nuova linea ferroviaria in affiancamento alla linea storica per il maggior sviluppo possibile, portando il punto di sfiocco più a Est possibile. In questo scenario, la nuova infrastruttura si mantiene in affiancamento all'esistente fino al Comune di Castel San Pietro Terme, allontanandosi da questa in prossimità di via Ercolana, per dirigersi verso Nord. Successivamente, la nuova linea attraversa la SP19 a Sud del casello autostradale di Castel San Pietro Terme, supera in rapida successione l'A14 e il torrente Sillaro per poi porsi in affiancamento all'autostrada in prossimità di via Sellustra.

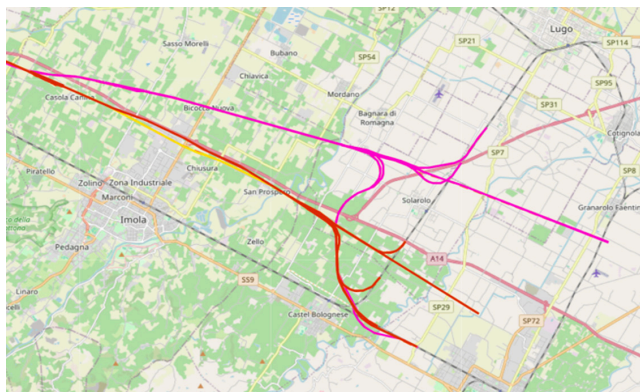
Quest'ultima soluzione avrebbe un maggiore sviluppo in affiancamento alla linea storica e uno sviluppo più contenuto del tratto di avvicinamento all'asse autostradale (lunghezza dello sfiocco), limitando le interferenze con le aree produttive nel tratto iniziale dell'opera (da Bologna a Castel san Pietro Terme).



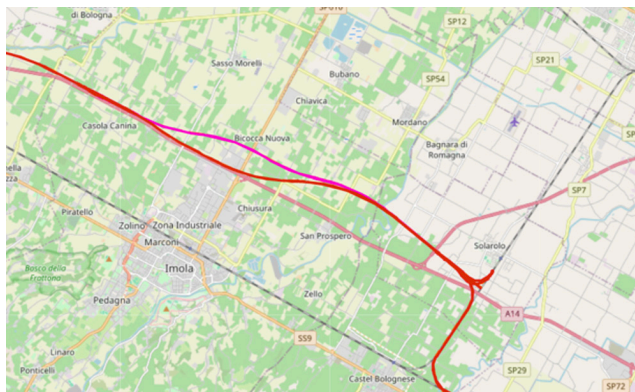
Al fine di aumentare ulteriormente l'occupazione di un corridoio già infrastrutturato, sono in corso interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Autostrade per l'Italia (concessionaria dell'autostrada A14) per verificare la possibilità di realizzare un affiancamento stretto delle due infrastrutture, riducendo, laddove possibile, le rispettive fasce di rispetto, così da ridurre al minimo le porzioni di territorio intercluse e non più utilizzabili. Le interlocuzioni svolte sino ad ora hanno consentito di ridurre le fasce di rispetto dai 90 metri inizialmente ipotizzati (60 metri fascia di rispetto autostradale più 30 metri ferroviaria) a 30 metri.

Inoltre, le interlocuzioni con i territori hanno portato a ridisegnare, nel tratto finale dell'opera, le connessioni con la linea ferroviaria per Ravenna e Rimini, riducendo i raggi di curvatura dei diversi raccordi e di conseguenza gli impatti paesaggistici e territoriale nei comuni di Castel Bolognese e Solarolo<sup>43</sup>.

43 Per maggiori informazioni si veda il Documento integrativo dell'ottobre 2024.

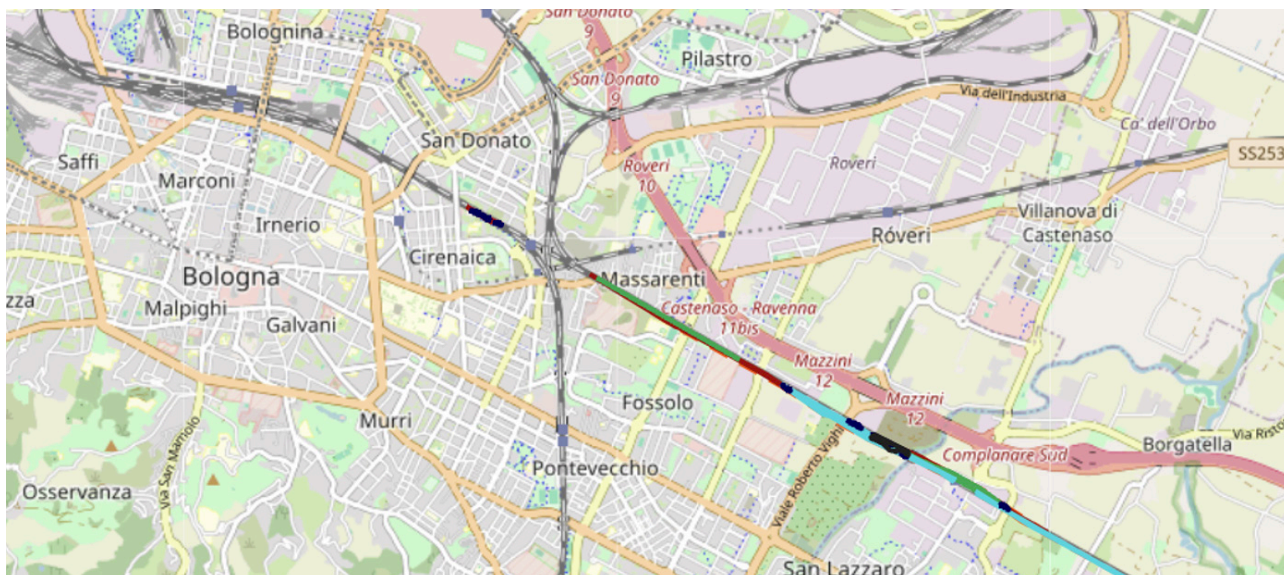


**IPOTESI PRESENTATE - MAGGIO 2024**



**SUCCESSIVE OTTIMIZZAZIONI - OTTOBRE 2024**

Per quanto riguarda invece il tratto iniziale dell'opera (Bologna - San Lazzaro di Savena) non è stato possibile, secondo il proponente, ipotizzare altri corridoi, in quanto il contesto fortemente urbanizzato e la necessità di connettere la nuova linea a quella di cintura dedicata alle merci, rende di fatto obbligato il passaggio in affiancamento alla linea ferroviaria esistente.



## Le osservazioni dei Comuni e degli attori locali

### *Le osservazioni rispetto ai tracciati ottimizzati*

#### *Le osservazioni relative all'affiancamento in viadotto alla linea esistente*

Come accennato in precedenza, l'ipotesi di tracciato che prevede l'affiancamento in viadotto alla linea storica è stata presentata nel corso di un incontro pubblico organizzato dal Comune di Imola il 12 giugno 2024.

A seguito dell'incontro e della discussione pubblica che si è sviluppata nei mesi successivi, sono state presentate al dibattito pubblico numerose osservazioni e contributi critici verso la sua realizzazione.

Le criticità sollevate, che inducono a ritenere l'alternativa difficilmente realizzabile, sono deducibili dalle osservazioni della Città Metropolitana di Bologna<sup>44</sup>, del Nuovo Circondario Imolese e dallo stesso Comune di Imola, che esprimono un parere negativo verso la proposta e propendono per soluzioni alternative (che saranno illustrate nei paragrafi successivi)<sup>45</sup>.

<sup>44</sup> Si veda osservazione della Città Metropolitana di Bologna del 17.07.2024.

<sup>45</sup> Si veda anche l'osservazione del Comitato Imolese No Viadotto del 06.08.2024.



Una opposizione netta verso la proposta è stata presentata inoltre dal “Comitato NO affiancamento dell’Alta Velocità alla linea ferroviaria esistente” che contesta il tracciato in viadotto in quanto provocherebbe eccessivi impatti sociali, ambientali, di sicurezza e qualità della vita per le comunità residenti lungo la linea<sup>46</sup>.

Se la soluzione in viadotto ha ricevuto critiche unanimi, gli enti locali ribadiscono la necessità di approfondire l’ipotesi in affiancamento in quanto sostengono la necessità di “valutare una realizzazione in affiancamento, orientata alla banalizzazione del fascio dei 4 binari”<sup>47</sup> e di verificare, a seguito di un attento studio idraulico, la possibilità di sostituire, in corrispondenza della stazione di Imola, il viadotto con la soluzione in rilevato con fornicci di trasparenza, essendo la stazione collocata “ad una quota alquanto più elevata rispetto al Fiume Santerno”<sup>48</sup>.

### *Le osservazioni relative all’affiancamento alla linea esistente con sottoattraversamento*

L’ipotesi di poter sotto-attraversare in galleria l’abitato di Imola è quella che, nonostante le criticità evidenziate dal proponente, riscuote ancora un ampio interesse da parte degli enti locali<sup>49</sup> e dei comitati di cittadini<sup>50</sup>.

In particolare, si chiede al proponente di approfondire la soluzione in galleria per l’attraversamento dell’abitato di Imola, individuando un “tracciato a nord della ferrovia che attraversi una fascia della zona industriale non interessata da insediamenti, in modo da consentire la realizzazione dell’opera con le minori interferenze possibili con il territorio urbanizzato”<sup>51</sup>.

Secondo gli estensori dell’osservazione, individuare un tracciato che non impatti con gli edifici preesistenti consentirebbe di ridurre la profondità della galleria (portandola a 6/7 metri), di ridurre la lunghezza delle rampe di accesso alla galleria stessa e, di conseguenza, di limitare la lunghezza e gli impatti dei muri di contenimento necessari per salvaguardare l’infrastruttura da possibili allagamenti<sup>52</sup>.

Riuscire a realizzare una galleria meno profonda e con rampe di accesso più corte consentirebbe, secondo gli estensori delle osservazioni, di valutare “anche l’affiancamento alla linea storica, qualora venga individuata questa soluzione nell’ipotesi di banalizzazione della linea”<sup>53</sup>.

Questa possibilità è ulteriormente sottolineata quando si specifica che “per il territorio comunale di Castel Bolognese, in linea di massima la soluzione di un quadruplicamento in stretto affiancamento all’attuale linea lenta e a raso/ interrata potrebbe essere preferibile per i minori impatti con il (...) territorio comunale non richiedendo tra l’altro delle complesse bretelle di collegamento provvisionali di interconnessione con la linea attuale verso Faenza e verso Ravenna”<sup>54</sup>.

Infine, sugli aspetti che riguardano la banalizzazione della linea si segnala la posizione contraria di un comitato di cittadini<sup>55</sup> che ritiene “inaccettabile la proposta di ridurre la velocità massima dei treni AV a 200 km/h, compromettendo così l’efficacia del servizio rispetto agli standard europei”.

Per quanto riguarda invece gli altri tratti del tracciato si chiede di “rivalutare la soluzione proposta in viadotto

46 Si vedano le osservazioni del Comitato del 03.08.24 e del 18.11.2024.

47 Si veda il Contributo unitario degli Enti locali coinvolti dal Quadruplicamento ferroviario Bologna – Castel Bolognese del 30.12.24 e l’osservazione del Coordinamento dei Comitati quando chiedono “al proponente dell’opera di giustificare perché non sia possibile raggiungere le finalità indicate attraverso l’adeguamento della linea esistente, che, secondo la Relazione di Progetto, è per altro già interessata da “opere di potenziamento e velocizzazione che consentiranno una riduzione del tempo di percorrenza attuale (ad esempio, interventi di miglioramento tecnologico, introduzione di sistemi avanzati per la gestione della circolazione, di nuovi impianti merci, etc.)”.

48 Si veda Osservazione del Comune di Solarolo del 27.01.2025.

49 Si veda il Contributo unitario degli Enti locali coinvolti dal Quadruplicamento ferroviario Bologna – Castel Bolognese del 30.12.24 e le osservazioni del Comune di Solarolo del 27.01.2025, del Nuovo Circondario Imolese e del Comune di Castel Bolognese del 28.01.2025; della Cia - Agricoltori Italiani Emilia Romagna che il “che il tracciato venga sviluppato il più vicino possibile all’attuale linea ferroviaria” e della Coldiretti Emilia Romagna, la quale chiede che nella valutazione dei tracciati possa essere considerato anche quello in affiancamento.

50 Si vedano le osservazioni del Comitato Imolese No Viadotto del 06.08.2024; del Comitato Alta Velocità di Solarolo del 27.01.2025; del Coordinamento dei Comitati del 28.01.2025.

51 Si veda osservazione del Nuovo Circondario Imolese del 28.01.2025.

52 Si vedano le osservazioni del Nuovo Circondario Imolese del 28.01.2025; del Comitato Imolese No Viadotto del 06.08.2024.

53 Si vedano le osservazioni: Contributo unitario degli Enti locali coinvolti dal Quadruplicamento ferroviario Bologna – Castel Bolognese del 30.12.24; del Comune di Solarolo del 27.01.2024; del Nuovo Circondario Imolese del 28.01.2025.

54 Si vedano l’osservazione del Comune di Castel Bolognese del 28.01.2025.

55 Si veda l’osservazione del Comitato NO affiancamento dell’Alta Velocità alla linea ferroviaria esistente del 21.01.2025.

ferroviario fortemente rialzato in quanto determina, insindacabilmente, una serie di impatti immediatamente riscontrabili sul paesaggio e sulla funzionalità delle diverse infrastrutture attraversate (in particolare per i tratti in contiguità parallela al tracciato esistente)<sup>56</sup>.

Sempre dall'osservazione ricevuta si legge che "sarebbe più opportuno adottare una soluzione in rilevato appena al di sopra del tirante idrico che consentirebbe comunque di salvaguardare da allagamenti il tracciato prevedendo idonee opere di scorrimento trasversale verso valle delle eventuali acque al di sotto del medesimo. La quota del piano di scorrimento potrebbe essere rialzata in forte elevazione solo per le parti necessarie a risolvere gli attraversamenti puntuali delle infrastrutture intercettate, riducendo così l'impatto visivo e paesaggistico dell'opera"<sup>57</sup>.

### *Le osservazioni relative all'ipotesi in affiancamento a nord dell'autostrada*

La soluzione a nord dell'autostrada, presentata nel Documento integrativo dell'ottobre 2014, è valutata da alcuni enti<sup>58</sup> e comitati<sup>59</sup> come meritevole di approfondimenti, nel caso non fosse realizzabile la soluzione in affiancamento a raso o con sottoattraversamento dell'abitato di Imola<sup>60</sup>.

In particolare, è stato segnalato che l'alternativa a nord dell'autostrada "sarebbe garantita dallo stato dei luoghi e dalla pianificazione attuativa che per il territorio dell'Unione ha assicurato negli attraversamenti urbani una fascia di territorio libero da costruzioni per 60m ai lati dall'infrastruttura viaria, vedendo solo in alcune situazioni puntuali la localizzazione entro la fascia di 30m di modellazioni del terreno prevalentemente con funzione di dispositivi per la laminazione"<sup>61</sup>.

Inoltre, si legge nella stessa osservazione che "riuscire ad utilizzare in modo virtuoso l'importante corridoio infrastrutturale in questione, ponderando e componendo esigenze ed obiettivi circa gli spostamenti di lunga percorrenza sia su gomma che su ferro, viene considerata una priorità di assoluta coerenza con le politiche perseguite ai vari livelli in tema di governo del territorio, di ambiente, di trasporti"<sup>62</sup>.

A destare preoccupazione sono invece gli innesti della nuova linea con la diramazione per Ravenna, che interessano in particolar modo il Comune di Solarolo.

Gli impatti delle connessioni previste preoccupano l'Amministrazione locale e i comitati di cittadini in quanto per il territorio del Comune di Solarolo l'ipotesi di ottobre 2024 comporterebbe l'eventuale demolizione di abitazioni, la compromissione di aziende agricole ed un rilevante impatto paesaggistico<sup>63</sup>.

Rispetto a queste considerazioni si chiede pertanto che "i collegamenti di tracciato nelle interconnessioni della nuova linea AV/AC con la linea lenta e la diramazione verso Ravenna richiedono una riduzione dell'impatto paesaggistico sul territorio, nonché l'impatto in termini di occupazione di suolo, restando tali interconnessioni il più possibile in stretto affiancamento o sovrapposte a diversi livelli alle linee attuali"<sup>64</sup>.

Rispetto alle interconnessioni si chiede inoltre, qualora la linea venisse prolungata verso sud se "le interconnessioni provvisorie saranno eliminate e con queste l'impatto sul territorio, oppure se si tratta di interconnessioni definitive, cosa che richiederebbe un diverso approccio in termini riduzione dell'impatto sul territorio e l'ambiente"<sup>65</sup>.

56 Si veda osservazione del Nuovo Circondario Imolese del 28.01.2025.

57 Si veda osservazione del Nuovo Circondario Imolese del 28.01.2025.

58 Si vedano le osservazioni dei Comuni di Solarolo del 27.01.2025; del Castel Bolognese del 28.01.2025.

59 Si vedano le osservazioni del Comitato NO affiancamento dell'Alta Velocità alla linea ferroviaria esistente del 03.08.2024 e del 18.11.2024.

60 La logica di sotto attraversare i centri abitati anche per le successive fasi realizzative dell'opera è indicata come opzione preferenziale dall'osservazione del Nuovo Circondario Imolese del 28.01.2025.

61 Si veda l'osservazione del Comune di Solarolo del 27.01.25, dove si specifica inoltre che "rispetto a tale ipotesi si renderà necessario un confronto diretto con Società Autostrade, il Ministero dei Trasporti e le autorità ambientali (tra cui l'Autorità di Bacino distrettuale e Agenzia Regionale Sicurezza Territoriale e Protezione Civile) a cui questa Amministrazione auspica di essere chiamata a partecipare".

62 Si vedano le osservazioni del Comune di Solarolo del 27.01.25 e del Comune di Castel Bolognese del 28.01.25.

63 Si vedano le osservazioni del Comune di Solarolo del 27.01.2025; del Comitato Alta Velocità di Solarolo del 28.01.2025; l'osservazione del Coordinamento dei Comitati del 28.01.2025.

64 Si veda osservazione del Comune di Castel Bolognese del 28.01.25.

65 Si vedano le osservazioni del Comune di Castel Bolognese del 28.01.2025 e del Comune di Solarolo del 27.01.2025 quando si afferma che "i cittadini e le aziende agricole e produttive che costituiscono il tessuto sociale e economico del Comune di Solarolo meritino un approfondimento più articolato delle tecnologie costruttive dell'opera, che prenda in considerazione soluzioni alternative a quella del viadotto, per salvaguardare le produzioni agricole e la struttura abitativa

Infine, per quanto riguarda le interconnessioni e gli sfocchi previsti dalle varie alternative, si chiede di rivalutare le velocità massime prevista dalla nuova linea così da poter prevedere raggi di curvatura inferiori che potrebbero avere un minore impatto sui territori.

### *Le osservazioni relative alle proposte di nuovi tracciati*

Nell'affermare l'utilità degli interventi di potenziamento delle linee ferroviarie alcune osservazioni hanno posto la necessità di approfondire ulteriori corridoi infrastrutturali, utilizzando vecchi sedimi ferroviari, come ad esempio quello della linea Budrio - Massa Lombarda, con la proposta di "recuperare i vecchi sedimi all'altezza di Medicina e Massa Lombarda", per consentire, all'altezza di Mirandola, di "deviare su Ferrara, Ravenna e via Rimini"<sup>66</sup> proseguire la linea adriatica.

Inoltre, nel proporre una riconsiderazione complessiva del progetto, si chiede, nel caso in cui l'impostazione generale della proposta non fosse modificata, di rivalutare l'ipotesi di corridoio a sud dell'Autostrada (Alternativa 2 del maggio 2024) con "due varianti: 1) la continuazione in tunnel del tratto Toscanella-Imola (...) con transito sotterraneo anche nell'intero territorio di Solarolo; 2) continuare il percorso nel territorio del Comune di Castel Bolognese, a Sud dell'A.14, quindi a metà distanza tra la Via Barignano e l'esistente linea ferroviaria Bologna-Rimini, con uno sfocco (oltrepassata l'attuale linea Castel Bolognese-Ravenna), da allacciarsi alla Bologna-Rimini e nel territorio del Comune di Faenza l'altro sfocco destinazione Granarolo Faentino, per allacciarsi alla linea (già principalmente uso treni-merci), proseguendo da lì verso Ravenna"<sup>67</sup>.

Infine, si sottolinea che dalle osservazioni ricevute si evince anche la posizione di coloro che ritengono che "il tracciamento del percorso ideale della Direttrice Adriatica dovrebbe partire dal presupposto di collegare il più direttamente possibile i principali nodi logistici, svincolandosi il più possibile dalle linee storiche, che nascono invece con la finalità di connettere le stazioni ferroviarie passeggeri. Sarebbe quindi auspicabile mantenere la Direttrice Adriatica il più possibile parallela alla costa, fino a connettere direttamente il porto di Ravenna, senza interessare la linea storica Bologna-Rimini. Da Ravenna, la prosecuzione naturale del percorso merci transiterebbe così in direzione Ferrara (e non Solarolo o Faenza), sia per innestarsi nel corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo in direzione Nord ed Est Europa (dove è già ora diretta la maggior parte del flusso merci), sia per aggirare il Parco del Delta del Po, sia per connettersi al polo logistico di Bologna, che in realtà è situato ad Altedo, circa 30 km a nord dal Bivio S. Vitale, dove l'attuale progetto di quadruplicamento della linea Bologna - Castel Bolognese prevede di far confluire tutto il traffico merci"<sup>68</sup>.

### *Le fermate e le stazioni ferroviarie*

Tema particolarmente discusso nel corso del dibattito è stato quello relativo alle nuove fermate/stazioni ferroviarie, che dovranno e/o potranno essere realizzate in relazione sia al traffico locale che nazionale.

Rispetto a questo tema è stata più volte segnalata la richiesta di prevedere, all'interno del progetto di quadruplicamento, la realizzazione della fermata di Toscanella di Dozza, già prevista in studio nel vigente Accordo Quadro tra Regione Emilia-Romagna e Rete Ferroviaria Italiana e considerata dal territorio di riferimento come condizione necessaria del potenziamento atteso del sistema ferroviario<sup>69</sup>.

A tal proposito, si specifica in diversi contributi che la nuova fermata risulterebbe "assolutamente strategica e rafforzerebbe significativamente il Servizio Ferroviario Metropolitan (in quanto) il bacino di interesse della nuova fermata riguarderebbe potenzialmente il Comune di Dozza e le comunità di Castel Guelfo e Sesto Imolese ma anche l'area della Valsellustra, di Montecatone oltre che i quartieri Ovest di Imola (Pedagna e

---

del territorio, componenti caratterizzanti l'unità paesaggistica del nostro Comune, nonché per indirizzare il progetto dell'infrastruttura verso un reale potenziamento della rete locale del trasporto pubblico su ferro".

66 Si vedano le osservazioni del Comitato Imolese No Viadotto del 15.07.2024; di Legambiente Imola Medicina del 27.01.2025; del Comitato Alta Velocità - Fonti di Colunga.

67 Si veda l'osservazione dei Gruppi Consiglieri Si cambia Solarolo e Insieme salviamo Solarolo del 28.01.2025 dove si afferma inoltre che "nelle zone di Castel Bolognese (tanto ad Ovest quanto ad Est della ferrovia Castel Bolognese - Ravenna, come pure in quella oltre il fiume Senio del Faentino, ci sono meno case di quanto nel territorio di Solarolo, e nessuna industria. Inoltre, nel territorio di Solarolo dovrebbero scavalcare due volte l'autostrada (A.14 + A.14 bis), mentre con questa variante la A.14 andrebbe scavalcata una sola volta: in leggera diagonale (evitando la zona "Le Maioliche"), e subito dopo oltrepassata la A.14, lo sfocco destinazione linea ferroviaria Faenza-Granarolo Faentino. Si veda inoltre l'osservazione del Coordinamento dei Comitati del 28.01.2025

68 Si veda l'osservazione del Coordinamento dei Comitati del 28.01.2025.

69 Si veda Osservazione della Regione Emilia-Romagna.

Zolino vedono meglio raggiungibile e più comoda la fermata di Toscanella rispetto alla stazione di Imola)<sup>70</sup>.

Altre segnalazioni riguardano invece la possibilità di dotare il territorio attraversato dalla nuova linea di una stazione di Alta Velocità.

Si chiede infatti di conoscere, in relazione alla strategicità dell'opera, "se in prospettiva l'area della Romagna sarà dotata di un fermata AC/AV e nel caso dove questa sarà ubicata lungo la direttrice Bologna - Rimini e se e quali vantaggi concreti comporterebbe per il territorio"<sup>71</sup>.

Ad una richiesta generica di conoscere la localizzazione della nuova fermata AV/AC si segnalano indicazioni puntuali come:

- la possibilità di ubicare la nuova fermata, in una logica di interscambio gomma/ferro, in corrispondenza del nuovo casello in via di esecuzione dell'Autostrada A14 (Solarolo/Castel Bolognese), che "potrebbe servire un bacino di utenza per la Romagna Occidentale di 200.000 persone, che potrebbero raggiungere la fermata in meno di trenta minuti"<sup>72</sup>;
- di valutare con attenzione la collocazione del posto di movimento<sup>73</sup>, previsto nel Documento integrativo dell'ottobre 2024 nel Comune di Imola, che "potrebbe in futuro assumere anche la funzione di interscambio gomma/ferro, potenziando così una finalità del progetto che in questo areale interseca quattro aree produttive e due hub metropolitani dedicati anche alla logistica industriale (San Carlo a San Pietro Terme e Imola)<sup>74</sup>;
- di valutare, nel caso il tracciato scelto fosse quello in affiancamento, il "possibile posizionamento della stazione di Imola rispetto al contesto locale, al Nuovo Circondario Imolese e all'area vasta in un futuro ruolo di snodo di interscambio tra Rete Ferroviaria Metropolitana e Alta Velocità"<sup>75</sup>.

### ***Gli impatti sulla viabilità locale***

La realizzazione della nuova linea può avere delle ripercussioni sulla viabilità locale, che le diverse osservazioni raccolte mettono in evidenza per un'attenta valutazione.

#### ***Comune di Solarolo***

Dall'osservazione ricevuta "si rileva quale tema prioritario che l'intersezione fra i tessuti urbani di Solarolo e la linea ferroviaria Ravenna-Castel Bolognese, a seguito dei vari potenziamenti di flussi e dei tracciati in ipotesi, assumerebbe i caratteri di una vera e propria cesura "territoriale" in ordine all'accessibilità del centro abitato lungo la SP22: si rende non rinviabile la realizzazione di una soluzione che mantenga la vitalità del centro urbano di Solarolo, privandolo delle interferenze con l'infrastruttura ferroviaria, sia dal punto di vista infrastrutturale sia per quanto attiene all'impatto visivo e paesaggistico. Si evidenzia come l'eliminazione del passaggio a livello<sup>76</sup> mediante un sottopasso/viadotto sia sempre stata nelle previsioni urbanistiche del territorio, ma in relazione al nuovo progetto AV/AC, sarà necessario prevedere ogni altra soluzione alternativa che possa risolvere il nodo di Solarolo. Si tratta di opere che devono essere considerate accessorie e complementari rispetto al progetto principale, in quanto collegate all'efficienza e funzionalità della linea AV/AC e necessarie a mitigare gli impatti del sistema di interventi in progetto"<sup>77</sup>.

70 Si veda l'osservazione del Comune di Dozza del 27.01.2024, che specifica inoltre che "la Conferenza dei Sindaci del Circondario Imolese, con delibera 53 del 2017, ha riaffermato l'importanza strategica della Fermata di Toscanella per l'intero territorio circondariale" e che la nuova infrastruttura "nell'accordo quadro tra Regione e RFI, il Pums della Città Metropolitana di Bologna e, da ultimo, il Protocollo di intesa tra Regione, Città Metropolitana e Comune di Bologna per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitan (aprile 2023)".

71 Si veda osservazione del Comune di Solarolo del 27.01.2025.

72 Si veda l'osservazione del Comune di Castel Bolognese del 28.01.2025 e di Ance Emilia-Romagna del 27.11.24 quando si chiede di "valutare attentamente, già in questa fase progettuale, gli opportuni collegamenti nodali infrastrutturali necessari tra le reti su gomma e quelle su ferro che possono avere valenza locale e nazionale rispetto al trasporto delle merci per cui il progetto di quadruplicamento AV è stato pensato".

73 Il posto di movimento è previsto solo per le soluzioni in variante.

74 Si veda l'osservazione del Nuovo Circondario Imolese del 28.01.2025.

75 Si vedano le osservazioni del Comune di Imola del 24.05.2024 e della Città Metropolitana di Bologna del 27.05.2024.

76 Si veda anche l'osservazione della Regione Emilia-Romagna del 28.01.2025

77 Si vedano le osservazioni del Comune di Solarolo del 27.01.2025 e del Comune di Castel Bolognese del 28.01.2025.

## Comune di Castel Bolognese

Per quanto riguarda il Comune di Castel Bolognese, si chiede di approfondire maggiormente l'interferenza dei tracciati proposti con la "cosiddetta Circonvallazione di Castel Bolognese, in corso di esecuzione da parte di ANAS, ed anche con la terza corsia ed il casello della A14 da parte di ASPI".

## Comune di Dozza

In relazione alla realizzazione della fermata di Toscanella, il Comune di Dozza specifica che per "l'accessibilità alla nuova fermata ferroviaria e relative pertinenze si dovrà privilegiare l'asse della S.P. "Trentola" perché naturalmente collegato a Castel Guelfo - nuovo casello A14 - Sesto Imolese oltre che alla Via Emilia e quindi ad Imola. Il collegamento alla fermata ferroviaria (...) dovrà avvenire dalla rotonda prevista tra le opere di adduzione al casello autostradale (...) attraverso un percorso (...) che dovrà essere progettato in maniera tale da minimizzare gli impatti e senza prevedere alcuna demolizione di infrastrutture o caseggiati esistenti. Da non escludere, a beneficio dei residenti, un collegamento ciclopedonale anche da Via Marmane (...). Alla fermata si potrà giungere poi, in prospettiva, anche attraverso apposita ed ulteriore pista ciclabile che, da pianificazione vigente, troverebbe realizzazione contestualmente al completamento della lottizzazione denominata "Ex Sid"<sup>78</sup>.

## Impatti ambientali e cantierizzazioni

I temi relativi agli impatti ambientali sono centrali nelle osservazioni ricevute nel corso del dibattito pubblico.

In particolare, si chiede:

- che venga "effettuata un'analisi approfondita e aggiornata degli impatti ambientali, paesaggistici, storici e archeologici, comprensiva della valutazione degli effetti sull'integrità della centuriazione romana, dei siti archeologici locali e dell'impatto acustico sui ricettori sensibili contestualmente alla definizione dei corridoi"<sup>79</sup>;
- che "si proceda con la revisione della proposta progettuale in modo da garantire che l'opera non comprometta l'identità storica e paesaggistica del territorio; che il progetto rispetti pienamente i principi di sostenibilità e tutela del patrimonio culturale e sia ripensata nel rispetto degli interessi pubblici e privati, in un'ottica di tutela e valorizzazione del territorio e delle sue risorse ambientali, culturali e storiche"<sup>80</sup>;
- che sia "affrontata ed esplicitata la previsione e gestione dell'impatto acustico derivante dall'opera: nello sviluppo progettuale e di valutazioni degli impatti chiediamo si utilizzi il sistema di mappatura dei rumori denominato Common Noise Assessment Methods indicato dalla Commissione Europea, in modo da rendere evidente la rappresentazione grafica dei diversi livelli acustici indotti dal traffico previsto sulla nuova linea e sulla linea storica; allo scopo di evidenziare ed individuare gli immobili maggiormente coinvolti dagli impatti generati nell'esercizio dei flussi di alta velocità e di alta capacità merci, (e) si segnala la necessità di rappresentare fin da ora le prescritte fasce di pertinenza acustica, di 250 mt per lato di cui al DPR 459/1998, in modo da individuare subito ed adottare poi in futuro le necessarie opere di mitigazione sulla sorgente, lungo la via di propagazione del rumore e direttamente sul ricettore, per ridurre, con l'adozione delle migliori tecnologie disponibili, l'inquinamento acustico ascrivibile all'esercizio della infrastruttura di nuova realizzazione"<sup>81</sup>.

Per quanto riguarda la fase realizzativa:

- si auspica un coinvolgimento tempestivo delle Amministrazioni interessate anche attraverso la messa a disposizione di studi e simulazioni sui quali saranno svolte le valutazioni di merito; tra i vari aspetti di attenzione si evidenzia fin da ora la necessità di approfondire le pressioni sulla viabilità locale e l'effettiva idoneità della stessa di supportare i nuovi carichi generati e pertanto gli eventuali adeguamenti che si renderanno necessari<sup>82</sup>;
- si chiede "di fornire tutte le informazioni rispetto alle strategie di mitigazione e compensazione delle emissioni generate durante la fase di cantierizzazione e (...) di dar seguito al processo di comunicazione

78 Si veda l'osservazione del Comune di Dozza del 27.01.2025.

79 Si veda l'osservazione del Coordinamento dei Comitati del 28.01.2025.

80 Si veda l'osservazione del Coordinamento dei Comitati del 28.01.2025.

81 Si veda osservazione del Nuovo Circondario Imolese del 28.01.2025.

82 Si veda l'osservazione del Comune di Solarolo del 27.01.2025.



e partecipazione attiva rivolta sia verso le Amministrazioni che verso i cittadini durante tutte le fasi di realizzazione delle opere, nonché di rendere noto il piano di monitoraggio di tutte le fasi di intervento”<sup>83</sup>;

- di porre particolare attenzione al ripristino dei luoghi e alla fertilità del terreno a seguito dell’occupazione temporanea dei cantieri, che altera la struttura dei terreni e richiede un ripristino attento della matrice organo-minerale, ottenibile solo con lavorazioni specifiche e concimazioni a medio-lungo termine<sup>84</sup>;
- di tutelare le falde acquifere e salvaguardare le risorse idriche sotterranee e garantire lo scolo delle acque durante i lavori<sup>85</sup>.

### **Interferenze con le abitazioni**

Gli impatti sulle abitazioni, e più in generale sui nuclei abitati, hanno destato molta preoccupazione nel corso del dibattito pubblico e hanno interessato sia i tracciati presentati a maggio 2024 che le loro ottimizzazioni dell’ottobre 2024.

Per quanto riguarda le prime ipotesi in variante (maggio 2024), le preoccupazioni descritte nei paragrafi precedenti hanno riguardato in special modo i nuclei residenziali di Imola (San Prospero) e gli impatti sulle case interessate dai diversi tracciati in vari punti dell’area di intervento.

Per quanto riguarda le ottimizzazioni proposte nell’ottobre 2024, studiate anche per ridurre tali impatti, le preoccupazioni maggiori si registrano nel Comune di Solarolo in relazione alle interconnessioni previste per il collegamento della nuova linea con la diramazione per Ravenna che, come già accennato “comporterebbe(ro) la demolizione di ca. 30 abitazioni, la compromissione di numerose aziende agricole”<sup>86</sup>.

Altra preoccupazione molto forte è stata registrata nei confronti delle ipotesi in affiancamento, in viadotto o in superficie a raso, per quanto riguarda l’abitato di Imola. In particolare, si segnalano come elementi negativi i numerosi espropri necessari alla realizzazione dell’opera, gli impatti della cantierizzazione, l’incremento del traffico passeggeri e merci e il conseguente aumento dell’inquinamento acustico e delle vibrazioni a ridosso della città<sup>87</sup>.

### **Interferenze con le aree produttive**

Nel corso del dibattito pubblico sono emerse sollecitazioni al fine di ridurre i possibili impatti che i tracciati potrebbero avere sulle aree produttive.

L’attenzione si è concentrata in particolar modo sulle alternative di tracciato in variante che riguardano i cosiddetti “sfiocchi” che interessano i Comuni di Ozzano dell’Emilia e Castel San Pietro Terme (sfiocco B e C dei tracciati ottimizzati).

Le preoccupazioni evidenziate riguardano in particolar modo le interferenze che lo sfiocco C potrebbe avere su una importante realtà produttiva presente nel Comune di Ozzano, che rischierebbe “l’integrale annientamento del sito aziendale”<sup>88</sup>. Pertanto, si suggerisce, nel caso questa ipotesi fosse quella scelta al termine del dibattito pubblico, di prevedere “che lo sfiocco si discosti dalla linea ferroviaria storica dopo (l’area produttiva), preservando il più possibile il sito aziendale”<sup>89</sup>.

Lo sfiocco C, anche se ottimizzato, continua a destare preoccupazioni in quanto andrebbe ad interferire con il potenziale sviluppo dell’area industriale di San Carlo (Comune di Castel San Pietro Terme), “costituendo una interferenza fisica e spaziale allo sviluppo del Polo produttivo”<sup>90</sup>.

83 Si veda l’osservazione del Comune di Solarolo del 27.01.2025.

84 Si veda l’osservazione di Cia - Agricoltori Italiani Emilia-Romagna del 25.11.24.

85 Si veda l’osservazione di Cia - Agricoltori Italiani Emilia-Romagna del 25.11.24

86 Si veda l’osservazione del Comune di Solarolo del 27.01.2025.

87 Si veda osservazione del Comitato No Affiancamento dell’Alta Velocità alla linea ferroviaria esistente del 21.01.2025.

88 Si veda l’osservazione di Ance Emilia-Romagna del 27.11.24.

89 Si veda l’osservazione di Ance Emilia-Romagna del 27.11.24.

90 Si veda l’osservazione di Ance Emilia-Romagna del 27.11.24, dove si sottolinea “che il Piano Urbanistico Generale (PUG) del Nuovo Circondario Imolese, di recente assunzione, inquadra tale area come HUB metropolitano di San Carlo. L’Hub metropolitano San Carlo, che coinvolge i Comuni di Castel San Pietro Terme e Castel Guelfo di Bologna, è deputato dal PUG alla possibilità di insediare attività di logistica conto terzi di medie e grandi dimensioni e nuovi insediamenti per attività produttive di beni di carattere industriale e servizi secondo delle specifiche definite, con la Città Metropolitana di Bologna, con specifico accordo territoriale. Ciò in relazione al fatto che lo stesso HUB della zona industriale di San Carlo rileva sia sul piano locale per lo stesso Comune, sia a livello provinciale per la stessa Città Metropolitana di Bologna sulla base delle Strategie di sviluppo industriale individuate dal Piano Territoriale Metropolitano (PTM). Si veda in questo senso l’elaborato



Pertanto, secondo le osservazioni ricevute dall'ANCE Emilia-Romagna contenenti ipotesi progettuali di ottimizzazione degli sfocchi, l'alternativa di tracciato che impatterebbe meno sulle aree produttive sarebbe quella che prevede lo "sfiocco A" (Comune di San Lazzaro di Savena).

Rispetto a questo punto è necessario segnalare anche la posizione di coloro che prediligono le alternative in affiancamento con sfiocco A e B, in quanto "eventuali demolizioni riguarderebbero immobili di proprietà di RFI, in parte inutilizzate da anni, e le superfici utilizzate per la realizzazione dell'opera, sono costituite in parte da una strada in gestione al Comune di San Lazzaro di Savena"<sup>91</sup>.

### **Interferenze con il tessuto agricolo**

Come ricordato in precedenza, su impulso della Regione Emilia-Romagna e della Coldiretti Emilia-Romagna, il dibattito pubblico è stato accompagnato da un approfondito confronto con le associazioni degli agricoltori.

Dalle osservazioni ricevute appare evidente che l'attuale stato della progettazione (DocFAP) non consente alle associazioni degli agricoltori di esprimersi compiutamente sulle diverse ipotesi di tracciato, ma di ribadire la necessità di avviare una successiva "discussione con le istituzioni per definire quello che sarà un progetto sostenibile e, conseguentemente, un tracciato rispettoso di quelle attività per le quali il potenziamento della linea ferroviaria deve asservire"<sup>92</sup>.

Se da un lato non vengono espresse valutazioni sui singoli tracciati, vengono comunque esplicitati alcuni principi chiave che dovrebbero guidare le successive fasi di progettazione come ad esempio: evitare frazionamenti dei campi coltivati mantenendosi lontano dai fabbricati abitativi e di servizio alle imprese; evitare interclusioni di aziende tra la nuova linea, quella esistente e l'autostrada; garantire l'accesso e il passaggio dei mezzi agricoli<sup>93</sup>.

Inoltre - come già anticipato nei paragrafi precedenti - dovranno essere previsti, secondo gli estensori delle osservazioni, i giusti indennizzi, considerando il valore delle colture agricole e l'impatto negativo dell'opera su ciascuna azienda considerato nel complesso delle sue attività<sup>94</sup>.

Infine, nel corso del dibattito pubblico si è formato il Comitato Valore alla Terra che riunisce una serie di proprietari "dei terreni a sud del tratto dell'A14 tra via S. Biagio e via Poggio (...) in una zona strategica, sia per il progetto di quadruplicamento della linea Bologna Castel Bolognese, sia per lo sviluppo dell'area industriale a sud dell'A14"<sup>95</sup>. Nel chiedere di essere coinvolti nelle successive fasi progettuali ribadiscono la necessità di trovare una soluzione che non penalizzi eccessivamente il valore dei terreni e degli immobili e in ultima ipotesi: "(...) un giusto indennizzo che tenga in considerazione il valore dei terreni e degli immobili, gli investimenti fatti, la cancellazione di fatto della possibilità per le generazioni future di poter proseguire l'attività agricola con innovazioni o investire in attività ricettive"<sup>96</sup>.

---

S1 Strategie territoriali e locali del PUG (Tavola S3.1 - Assetto e strategia locale HUB Metropolitani) e lo stesso PTM. Lo stesso Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ha identificato l'Hub San Carlo come uno dei 4 ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo vocati ad ospitare la grande logistica, in quanto direttamente serviti da un casello autostradale, oltre che da una stazione ferroviaria, riconoscendone di fatto l'ottimale ubicazione rispetto alle reti infrastrutturali".

91 Si veda l'osservazione del Comitato Alta Velocità - Fonti di Colunga

92 Si veda l'osservazione di Coldiretti Emilia-Romagna del 28.01.25, dove si afferma inoltre che, con le soluzioni prospettate, "numerose attività agricole verrebbero letteralmente tagliate in due, con evidenti ricadute occupazionali e forse di sopravvivenza per le stesse aziende. Una frammentazione fondiaria che impatterebbe negativamente sul territorio. Per non dire che tutta quella parte di territorio ad alta vocazione frutticola di qualità (prugno, pesco, albicocco ed in particolare kiwi verde e giallo) vedrebbe la totale perdita degli impianti coinvolti e lo stravolgimento delle opere infrastrutturali quali le reti scolanti, gli impianti irrigui, gli strumenti a sostegno e protezione delle piante. Non dimenticando il tema dei fabbricati rurali, anch'essi a servizio delle attività interessate. Oltre all'interruzione degli impegni a carico delle aziende a valere sul Piano di Sviluppo Rurale della Regione Emilia-Romagna e, più in generale, quelli afferenti agli obiettivi comuni dell'Unione Europea in materia di sostenibilità sociale, ambientale ed economica nell'agricoltura e nelle zone rurali".

93 Si veda l'osservazione di Cia - Agricoltori Italiani Emilia-Romagna del 25.11.2024.

94 Si vedano le osservazioni di Coldiretti Emilia-Romagna del 28.01.2025 e Cia - Agricoltori Italiani Emilia-Romagna del 25.11.2024.

95 Si veda osservazione del Comitato Valore alla Terra del 18.01.2025

96 Si vedano le osservazioni del Comitato Valore alla Terra del 18.01.2025; del Comune di Castel Bolognese del 28.01.2025 quando si afferma anche che si dovrà tenere conto delle "interferenze sulla produzione agricola dei terreni coinvolti, tenendo in considerazione l'inerzia delle produzioni a seguito dell'Alluvione 2023; possibili interferenze con reticolo idrografico e modalità di tutela, salvaguardia e mitigazione".

### **Modalità e criteri di valutazione delle alternative**

Per quanto riguarda le future scelte del proponente la Regione Emilia Romagna auspica che “nella dimensione di trovare la migliore e più idonea soluzione, in accordo e stretto rapporto con tutte le amministrazioni locali interessate, (siano) assunti, quali principi per indirizzare le scelte:

- valore ambientale dei territori interessati;
- valore del suolo e riduzione del suo consumo;
- minimizzazione degli impatti in presenza di tessuti residenziali ed economico-produttivi;
- valutare tutte le possibilità per perseguire il massimo affiancamento alle infrastrutture esistenti, analizzando e rendendo esplicite le analisi svolte, anche in relazione alle diverse tipologie costruttive in rilevato, viadotto e galleria e le valutazioni sui loro impatti ed effetti, ponendo parallelamente la necessaria attenzione alla fragilità idraulica ed idrogeologica delle aree interessate, che i recenti ripetuti eventi alluvionali hanno dimostrato con drammatica evidenza, al fine di non recare pregiudizio alla sicurezza delle comunità e dei territori attraversati, oltre che alla circolazione e dei passeggeri”<sup>97</sup>.

Inoltre, “al fine di condividere la miglior soluzione possibile, anche in relazione alle specificità dei territori attraversati, è necessario ricomprendere tra gli studi a supporto delle scelte, quindi nell’analisi multicriteri – più che in quella costi-benefici – anche una prospettiva derivante dalle necessità locali, attraverso la condivisione ad equo titolo tra Stato e Comune dei pesi da utilizzare per tali analisi”<sup>98</sup>.

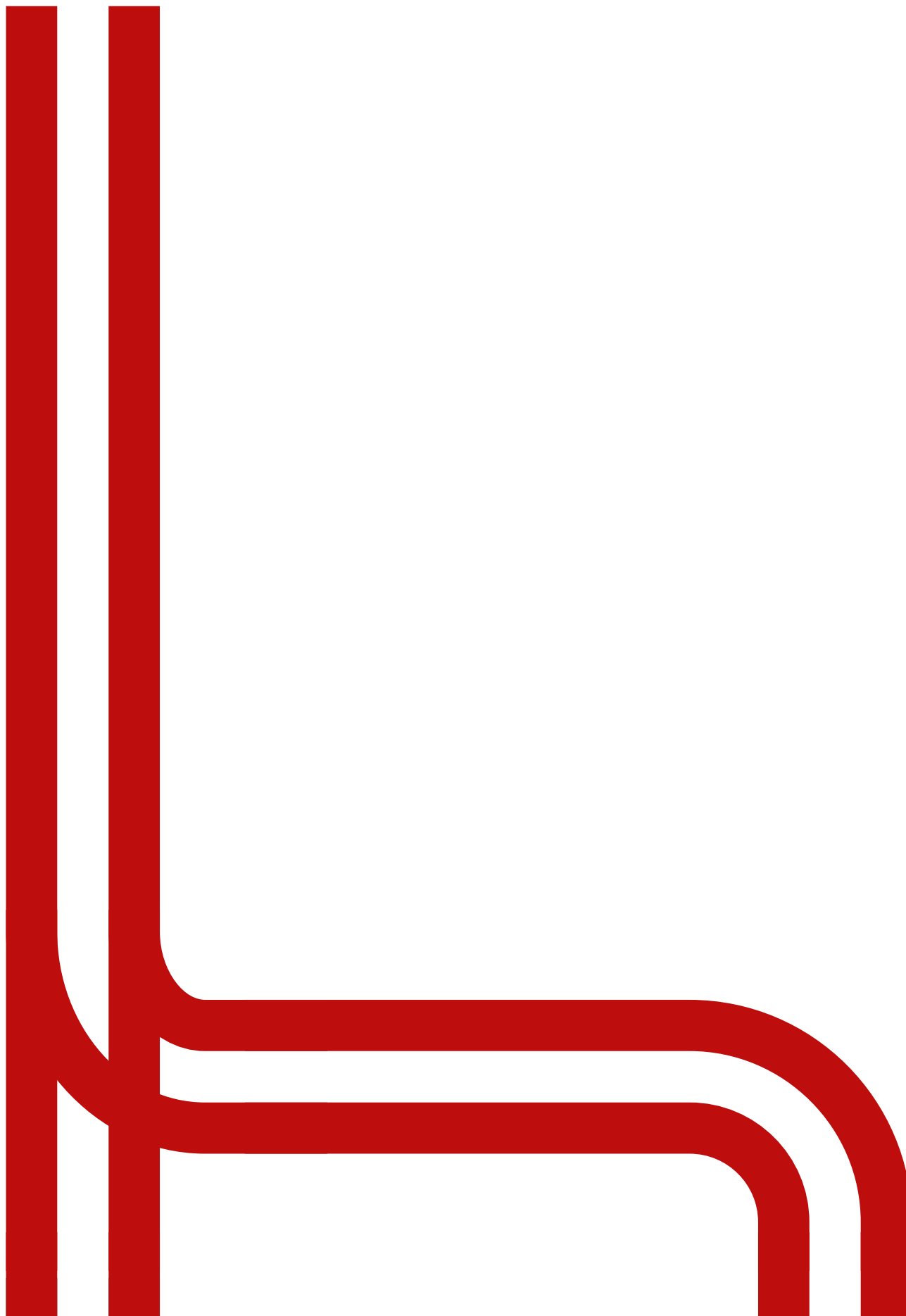
---

97 Si vedano le osservazioni della Regione Emilia-Romagna del 28.01.2025; del Comune di Solarolo quando si afferma che “nella scelta del corridoio dovrà avere un’importanza preminente la valutazione di edifici privati coinvolti in ognuna delle ipotesi, essendo preferenziale l’ipotesi che interessi il minor numero di abitazioni ed edifici possibili”; del Comune di Castel Bolognese del 28.01.2025.

98 Si veda osservazione del Comune di Solarolo del 27.01.2025.



# CREDITI



*Si ringraziano i cittadini e le cittadine per la partecipazione al dibattito pubblico, i relatori e le relatrici degli enti, delle associazioni di categoria e dei comitati per i preziosi contributi forniti.*

Si ringraziano inoltre per il prezioso contributo fornito nel corso del dibattito pubblico:

## ENTI CENTRALI

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Ministero della Cultura.

## ENTI TERRITORIALI

Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Provincia di Ravenna, Comune di Bologna, Comune di San Lazzaro di Savena, Comune di Ozzano dell'Emilia, Comune di San Pietro Terme, Comune di Dozza, Comune di Imola, Comune di Castel Bolognese, Comune di Solarolo, Comune di Bagnara di Romagna, Comune di Faenza, Comune di Cotignola.

## RETE FERROVIARIA ITALIANA

Responsabile del potere di indire il dibattito pubblico

**Chiara De Gregorio**, Responsabile Direzione Investimenti Area Centro.

Responsabile della struttura organizzativa titolare del potere di spesa/Referente di progetto

**Salvatore De Rinaldis**, Direzione investimenti, Responsabile della struttura Progetti Bologna

Responsabile di progetto

**Pietro Bruni**, Direzione investimenti, Responsabile ingegneria di sistema

Responsabile Strategie e-Business Development

**Enrico Cieri**

Responsabile Analisi e Modelli di Mobilità

**Domenico Tersigni**

Responsabile Sostenibilità e Infrastrutture Sostenibili

**Nicoletta Antonias**

## ITALFERR

**Andrea Chiapparino** - Project Manager

**Paola Di Palma** - BIM Coordinator

**Pierangelo Rivoli** - Responsabile S.O. Digital Rail Infrastructure Design & System

**Stefano Casula** - Progettista

**Marta Andreani** - Progettista

**Stefano Frasca** - Progettista

**Massimiliano Alfieri** - Progettista

**Elisabetta Amato** - BIM Coordinator

**Carlotta Bassoli** - Progettista

**Elisa Canargiu** - Progettista

**Luciano Caronte** - Progettista

**Francesco Ciccarello** - Progettista

**Ivan De Blasis** - Progettista

**Federico Desideri** - Progettista

**Pietro Di Nucci** - Progettista

**Ivano Ielapi** - Progettista

**Lorenzo Lapi** - Progettista

**Francesco Lasaponara** - Progettista

**Matteo Monaco** - Progettista

**Silvia Potena** - Progettista

**Alessandra Ventimiglia** - Progettista

Si ringraziano inoltre l'Autorità di Bacino del Fiume Po e Autostrade per l'Italia

## **GESTIONE DEL DIBATTITO - AVVENTURA URBANA SRL**

Responsabile del dibattito pubblico

**Andrea Pillon**

Gruppo di supporto al coordinamento del dibattito

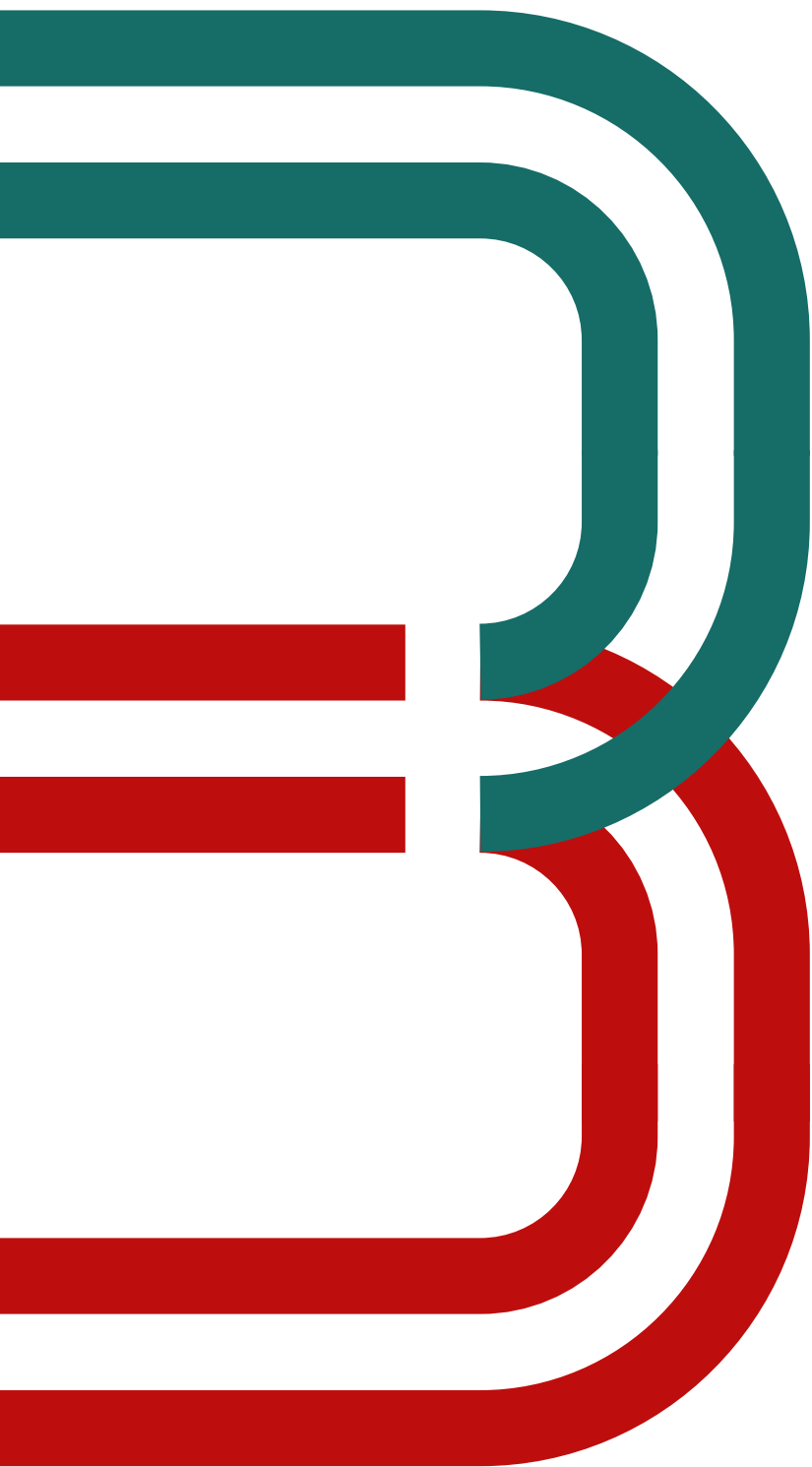
**Alberto Cena, Iolanda Romano, Valeria Antrilli, Loredana Caridi, Francesca Crotti, Sarah Melchiorre, Laura Milani, Yago Pasqualotto, Gaia Volpe, Camilla Zurlo.**

Identità grafica, sito web e gestione piattaforme digitali

**Alessandro Talarico, Chiara Chiari, Luca Ferracuti.**

## **COMUNICAZIONE STRATEGICA E SOCIAL MEDIA - COMIN&PARTNERS**

**Stella Teodonio, Martina Bonaccorso, Giulio Sarti.**

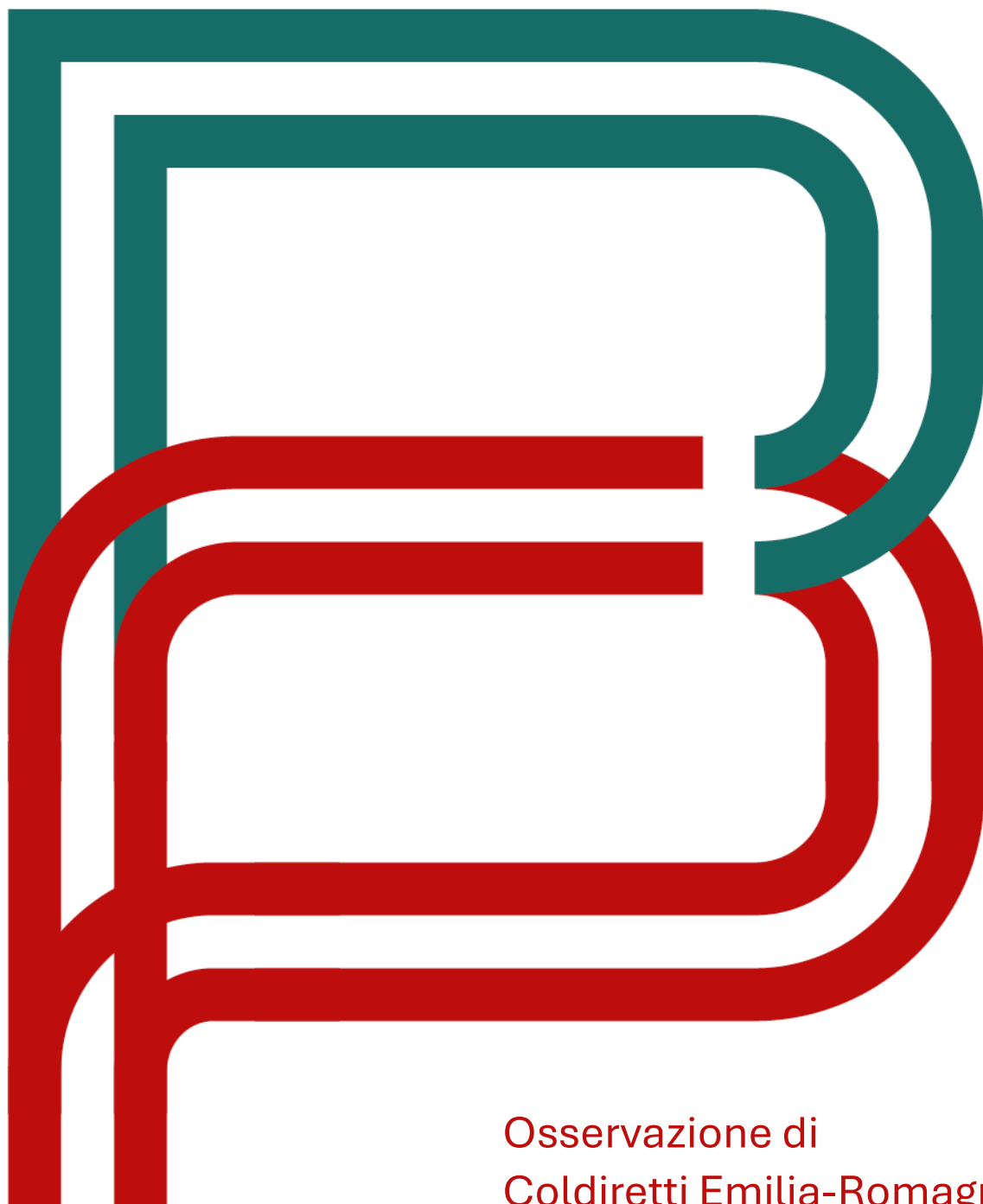


# ALLEGATO 1

**OSSERVAZIONI  
DI ASSOCIAZIONI,  
COMITATI ED ENTI**







Osservazione di  
Coldiretti Emilia-Romagna

17/05/2024



Bologna, 17 maggio 2024

Prot.n.46/2024

Alla cortese attenzione  
**Dott. Paolo Ferrecchi**  
*Direzione Generale Cura del Territorio e  
dell'Ambiente  
Regione Emilia-Romagna*

**OGGETTO: Richiesta di attivazione tavolo di lavoro sul progetto di quadruplicamento della tratta Bologna-Castel Bolognese**

Gentilissimo,

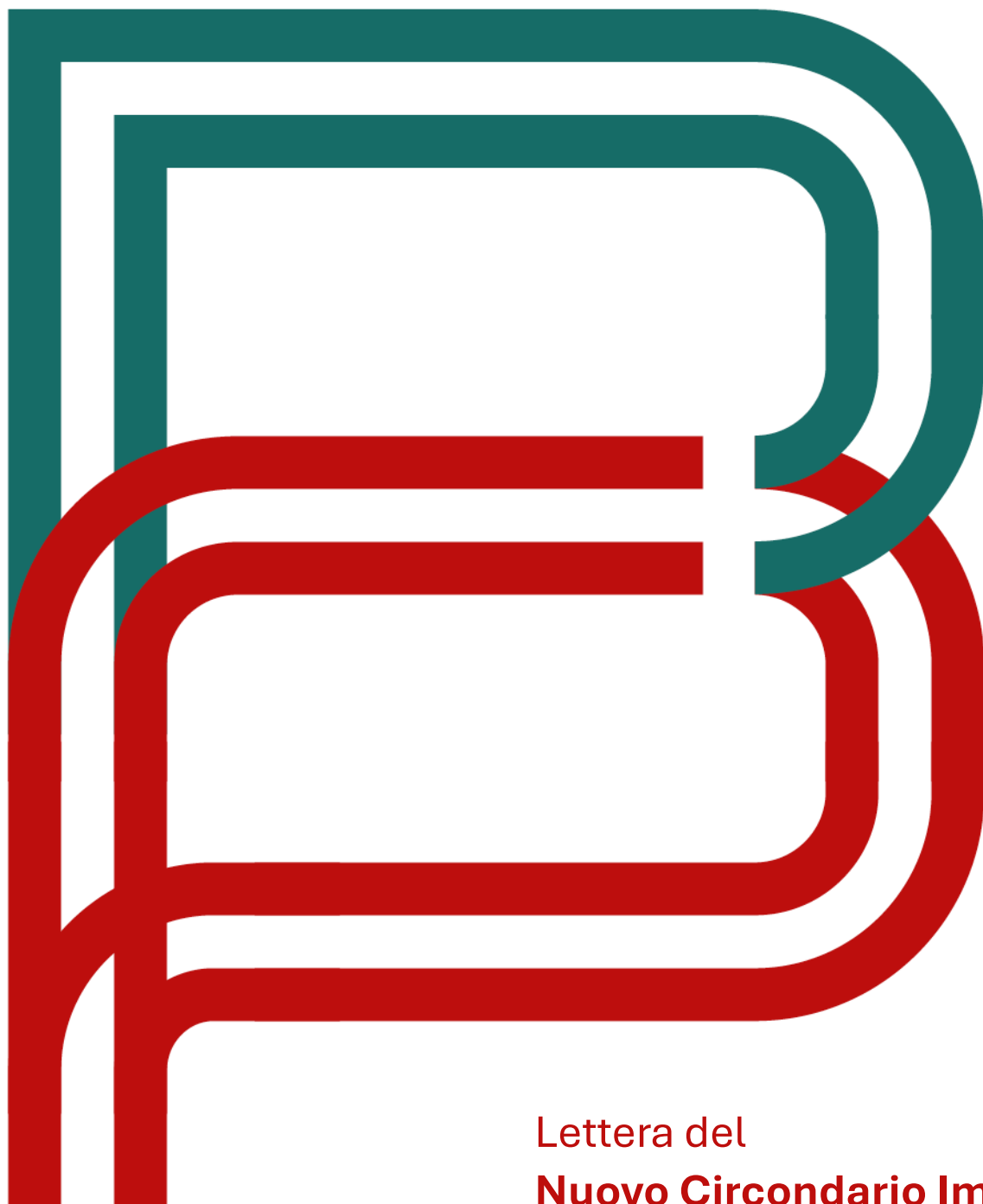
con riferimento al progetto di quadruplicamento, in affiancamento alla linea storica, della tratta Bologna Castel Bolognese, e inserito nel più ampio contesto del miglioramento dell'intera Direttrice Adriatica, in data giovedì 16 maggio u.s. si è tenuto il primo dibattito pubblico avente ad oggetto "*Le ragioni dell'opera e gli aspetti trasportistici*".

Come già condiviso nel corso della riunione, e favorevolmente accolto dal Vostro Assessorato, è opinione della Scrivente Federazione che in ragione delle ripercussioni, anche e soprattutto economiche che un tal progetto provocheranno sul settore da noi rappresentato, non possa prescindere dall'attivazione un tavolo di lavoro che dovrà vedere coinvolte le associazioni agricole.

Invero, i quattro incontri pubblici, di cui il primo quello di ieri, non potranno purtroppo soddisfare il doveroso confronto e ricerca di soluzioni idonee a tutelare un settore già gravemente afflitto.

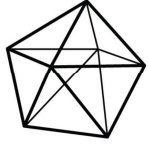
Rimanendo in attesa di un Vostro cortese riscontro, porgiamo cordiali saluti

IL DIRETTORE  
Marco Allaria Olivieri



Lettera del  
**Nuovo Circondario Imolese**

24/05/2024



**NUOVO  
CIRCONDARIO  
IMOLESE**

Prot. Gen. (cfr file segnatura.xml)

Imola, 24 maggio 2024

Gentile  
**Andrea Pillon**  
Responsabile dibattito pubblico

[responsabile@dpbolognacastelbolognese.it](mailto:responsabile@dpbolognacastelbolognese.it)

Gentilissimi,

il progetto di potenziamento della Direttrice Adriatica con caratteristiche di Alta velocità e Alta Capacità, di cui la tratta Bologna-Castel Bolognese costituisce il primo segmento, può rappresentare un intervento di grande interesse ed importanza strategica per il territorio interessato, che fa parte della Città metropolitana di Bologna. Il quadruplicamento della linea storica avrà in prospettiva un effetto di incremento della capacità del trasporto pubblico locale e del traffico delle merci su rotaia, grazie alla separazione dei flussi tra la linea esistente e la nuova linea AV/AC. Tale intervento d'altro canto, come sempre accade per la realizzazione delle grandi infrastrutture, ha sicuramente un impatto sul territorio attraversato molto significativo. Tutto questo anche alla luce dell'importanza che la ferrovia ricopre per tutto il quadro del Nuovo Circondario Imolese, composto da 10 Comuni e oltre 140.000 abitanti, a partire dalla nuova stazione prevista a Toscanella e all'appoggio logistico che la nuova stazione avrebbe nei confronti della Valle del Santerno.

È quindi non solo molto opportuno, ma assolutamente imprescindibile, il coinvolgimento delle istituzioni locali di tutto il Circondario nonché di tutti i soggetti competenti ed interessati, come ad esempio le associazioni di categoria, nella Discussione Pubblica già dalle primissime fasi, con un'ottica di riflessione d'insieme. Tale coinvolgimento sarebbe stato sicuramente più efficace se fosse avvenuto nella fase precedente di scelta dei corridoi per dare modo alle amministrazioni, che hanno la conoscenza puntuale dei territori di essere messe da subito in grado di esprimere il proprio punto di vista e le proprie priorità. Allo stato attuale infatti sono state individuate tre alternative di tracciato, ognuna delle quali è stata sottoposta alla verifica di fattibilità e all'analisi costi benefici. Appare evidente che dal punto di vista dell'impatto sui territori attraversati le tre ipotesi abbiano un diverso rapporto costi benefici.

---

Rispetto alle 3 alternative proposte in sede di dibattito pubblico e sulla base delle preliminari valutazioni che possono essere effettuate in questa fase dall'amministrazione comunale l'alternativa 1, di affiancamento all'Autostrada A14, sembrerebbe la più ragionevole dal punto di vista del minor consumo di suolo, se potesse in qualche modo combinarsi con la realizzazione della quarta corsia della tratta Bologna-Ravenna. Ma poiché i tempi di accantieramento non sono sovrapponibili, rimane una soluzione molto impattante dovendo essere realizzata su viadotto con altezze di circa 18 m per scavalcare i cavalcavia dell'autostrada.

La alternativa 2, con tracciato a sud dell'A14, che attraversa il territorio Imolese all'altezza di via Molino Rosso, crea una barriera fisica che taglia completamente l'area industriale e l'abitato di San Prospero creando problemi alle abitazioni e alle attività insediate e comportando notevoli interferenze, espropri e demolizioni, tanto da essere a nostro avviso inattuabile.

La alternativa 3, con tracciato che si allontana radicalmente a nord dell'A14, si situa in un'area sostanzialmente rurale, caratterizzata dall'ecosistema agricolo della pianura e dalla centuriazione, con un impatto notevole sugli aspetti ambientali e paesaggistici e con un bilancio negativo in termini di consumo di suolo e come tale risulta ancora più problematica dell'alternativa precedente.

Alla luce di queste criticità appare, da un lato, indispensabile preservare l'integrità del territorio circondariale e, dall'altro, massimizzare i potenziali effetti positivi derivanti dalla realizzazione di un'infrastruttura strategica come quella in oggetto la quale non dovrà porsi come una barriera/cesura che taglia e attraversa il territorio ma dovrà innescare con esso sinergie quanto più positive. Per tale ragione riteniamo necessario che nel procedimento di Discussione Pubblica dello Studio Preliminare venga presentata, con lo stesso grado di approfondimento delle alternative in variante, anche la 4° alternativa di tracciato ovvero quella in affiancamento alla linea storica, che avrebbe il vantaggio di portare l'Alta Velocità in posizione accessibile dalla Stazione ferroviaria di Imola e di ridurre l'impatto paesaggistico, ambientale e funzionale e probabilmente anche sociale sul territorio in quanto si configurerebbe come un vero e proprio potenziamento in sede e non verrebbe percepita dalle comunità locali del Circondario come una ulteriore nuova infrastruttura che genera nuovi impatti.

Ci rendiamo conto che possano esserci motivi soprattutto legati all'ottimizzazione del funzionamento dell'infrastruttura che hanno indotto a scartare questa alternativa, che comporta (come peraltro le altre alternative in variante) notevoli interferenze sul tessuto urbano e più in generale sul territorio, rendendo necessari anche in questo caso espropri e demolizioni e numerose

---



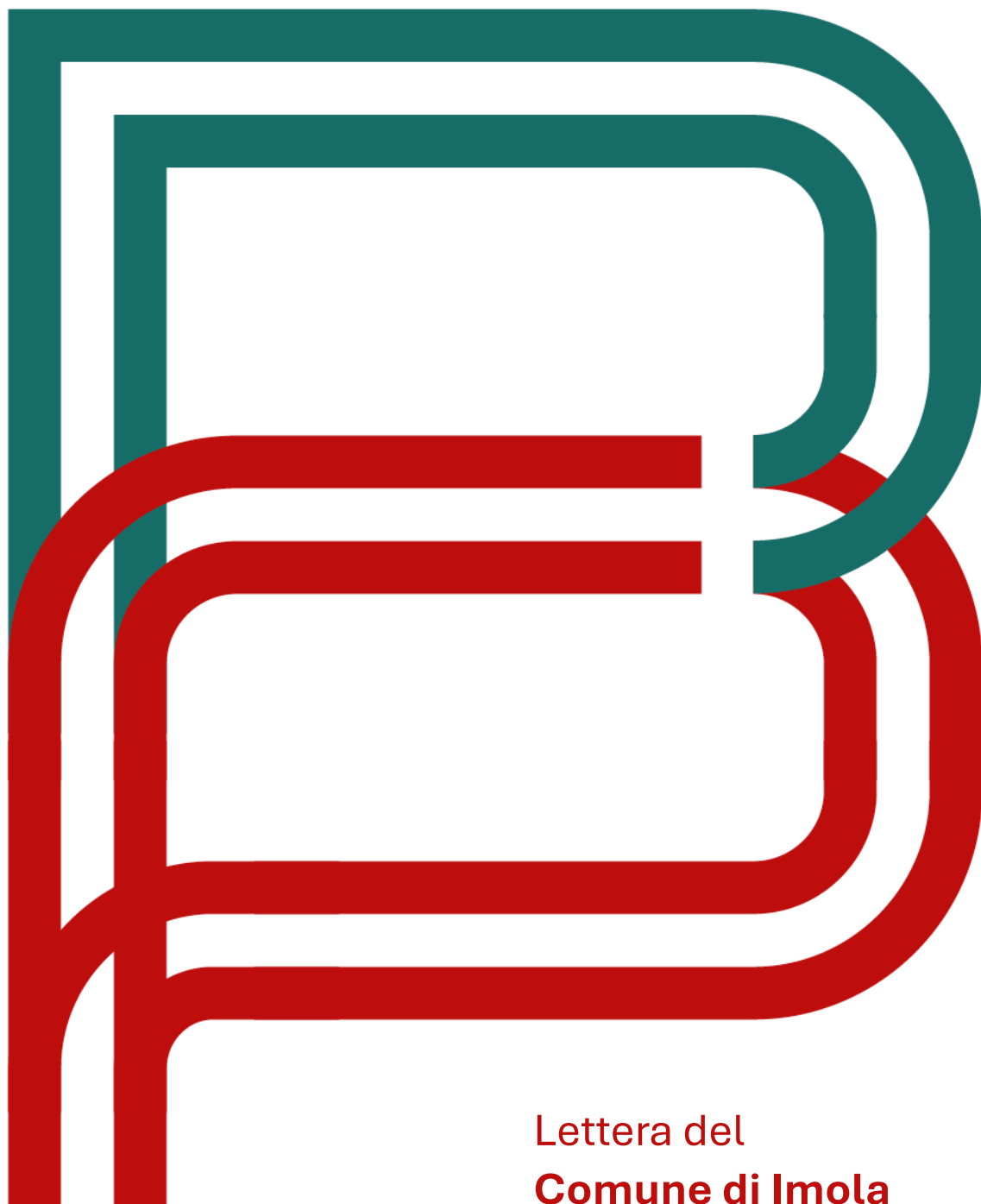
opere di adeguamento con relative interruzioni del servizio. Tuttavia riteniamo necessario che anche questa soluzione possa essere esaminata a confronto con le altre avendo gli stessi elementi progettuali e che il rapporto costi/benefici ne valuti l'intera gamma per tutte le soluzioni, considerando quindi per le soluzioni in "affiancamento" all'autostrada i notevoli impatti sul paesaggio, sul suolo, sulle produzioni agricole e sulla perdita di unitarietà del territorio e parimenti si valutino le ricadute positive per l'intervento in affiancamento alla linea storica sia in termini di riduzione di consumo di suolo che di possibile posizionamento della stazione di Imola rispetto al contesto locale, al Circondario imolese e all'area vasta in un futuro ruolo di snodo di interscambio tra Rete Ferroviaria Metropolitana e Alta Velocità. A livello di Circondario Imolese, sentite le esigenze che da tempo le comunità locali presentano, è auspicabile il potenziamento nell'ambito del tratto attuale, perché sarebbe in linea e agevolerebbe una realizzazione contestuale della stazione ferroviaria di Toscanella, già prevista negli accordi con RFI e più volte sollecitata da parte nostra, perché ricopre un'importanza e una strategicità davvero importante per le zone limitrofe, da Castel Guelfo alla Vallata del Santerno, fino a Dozza, Sesto Imolese e ai quartieri Zolino e Pedagna. A questo proposito esprimo, in conclusione, la nostra piena disponibilità anche ad un incontro tecnico di approfondimento su questi aspetti anche in sede di Nuovo Circondario Imolese.

In fede,

***Marco Panieri***

***Presidente Nuovo Circondario Imolese***

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi del D.lgs. n. 82/2005 e ss.mm. e ii.)



Lettera del  
**Comune di Imola**

24/05/2024



# CITTÀ DI IMOLA

MEDAGLIA D'ORO AL VALORE MILITARE PER ATTIVITA' PARTIGIANA

*Il Sindaco*

Prot. Gen. (cfr file segnatura.xml)

Imola, 24 maggio 2024

Gentile  
**Andrea Pillon**  
Responsabile dibattito pubblico

[responsabile@dpbolognacastelbolognese.it](mailto:responsabile@dpbolognacastelbolognese.it)

Gentilissimi,

il progetto di potenziamento della Direttrice Adriatica con caratteristiche di Alta velocità e Alta Capacità, di cui la tratta Bologna-Castel Bolognese costituisce il primo segmento, può rappresentare un intervento di grande interesse ed importanza strategica per il territorio interessato, che fa parte della Città metropolitana di Bologna. Il quadruplicamento della linea storica avrà in prospettiva un effetto di incremento della capacità del trasporto pubblico locale e del traffico delle merci su rotaia, grazie alla separazione dei flussi tra la linea esistente e la nuova linea AV/AC. Tale intervento d'altro canto, come sempre accade per la realizzazione delle grandi infrastrutture, ha sicuramente un impatto sul territorio attraversato molto significativo. Tutto questo anche alla luce degli importanti eventi internazionali che si svolgono all'Autodromo "Enzo e Dino Ferrari", che sempre più richiamano e promuovono l'utilizzo della ferrovia come mezzo di accesso e partenza rispetto alla città. Non da ultimo, proprio pochi giorni fa, in occasione del Gran Premio di Formula 1 che ha visto la partecipazione di oltre 200.000 presenze complessive nel weekend, sono state oltre 20.000 le persone che, nella sola giornata di domenica, hanno utilizzato il treno, con un'offerta su Imola di 88 treni ordinari e 17 straordinari, di cui 5 la mattina e 12 il pomeriggio. Vista inoltre anche l'imponente riqualificazione dell'area della stazione e di tutto il relativo Viale che sono state da poco ultimate, anche nel futuro la stazione ricoprirà un ruolo di primaria importanza come modalità di accesso alla città.

È quindi non solo molto opportuno, ma assolutamente imprescindibile, il coinvolgimento delle istituzioni locali nonché di tutti i soggetti competenti ed interessati, come ad esempio le

associazioni di categoria, nella Discussione Pubblica già dalle primissime fasi. Tale coinvolgimento sarebbe stato sicuramente più efficace se fosse avvenuto nella fase precedente di scelta dei corridoi per dare modo alle amministrazioni, che hanno la conoscenza puntuale dei territori di essere messe da subito in grado di esprimere il proprio punto di vista e le proprie priorità. Allo stato attuale infatti sono state individuate tre alternative di tracciato, ognuna delle quali è stata sottoposta alla verifica di fattibilità e all'analisi costi benefici. Appare evidente che dal punto di vista dell'impatto sui territori attraversati le tre ipotesi abbiano un diverso rapporto costi benefici.

Rispetto alle 3 alternative proposte in sede di dibattito pubblico e sulla base delle preliminari valutazioni che possono essere effettuate in questa fase dall'amministrazione comunale l'alternativa 1, di affiancamento all'Autostrada A14, sembrerebbe la più ragionevole dal punto di vista del minor consumo di suolo, se potesse in qualche modo combinarsi con la realizzazione della quarta corsia della tratta Bologna-Ravenna. Ma poiché i tempi di accantieramento non sono sovrapponibili, rimane una soluzione molto impattante dovendo essere realizzata su viadotto con altezze di circa 18 m per scavalcare i cavalcavia dell'autostrada.

La alternativa 2, con tracciato a sud dell'A14, che attraversa il territorio Imolese all'altezza di via Molino Rosso, crea una barriera fisica che taglia completamente l'area industriale e l'abitato di San Prospero creando problemi alle abitazioni e alle attività insediate e comportando notevoli interferenze, espropri e demolizioni, tanto da essere a nostro avviso inattuabile.

La alternativa 3, con tracciato che si allontana radicalmente a nord dell'A14, si situa in un'area sostanzialmente rurale, caratterizzata dall'ecosistema agricolo della pianura e dalla centuriazione, con un impatto notevole sugli aspetti ambientali e paesaggistici e con un bilancio negativo in termini di consumo di suolo e come tale risulta ancora più problematica dell'alternativa precedente.

Alla luce di queste criticità appare, da un lato, indispensabile preservare l'integrità del territorio e, dall'altro, massimizzare i potenziali effetti positivi derivanti dalla realizzazione di un'infrastruttura strategica come quella in oggetto la quale non dovrà porsi come una barriera/cesura che taglia e attraversa il territorio ma dovrà innescare con esso sinergie quanto più positive. Per tale ragione riteniamo necessario che nel procedimento di Discussione Pubblica dello Studio Preliminare venga presentata, con lo stesso grado di approfondimento delle alternative in variante, anche la 4° alternativa di tracciato ovvero quella in affiancamento alla linea storica, che avrebbe il vantaggio di portare l'Alta Velocità in posizione accessibile dalla Stazione ferroviaria di Imola e di ridurre l'impatto paesaggistico, ambientale e funzionale e probabilmente anche sociale

sul territorio in quanto si configurerebbe come un vero e proprio potenziamento in sede e non verrebbe percepita dalle comunità locali come una ulteriore nuova infrastruttura che genera nuovi impatti.

Ci rendiamo conto che possano esserci motivi soprattutto legati all'ottimizzazione del funzionamento dell'infrastruttura che hanno indotto a scartare questa alternativa, che comporta (come peraltro le altre alternative in variante) notevoli interferenze sul tessuto urbano e più in generale sul territorio, rendendo necessari anche in questo caso espropri e demolizioni e numerose opere di adeguamento con relative interruzioni del servizio. Tuttavia riteniamo necessario che anche questa soluzione possa essere esaminata a confronto con le altre avendo gli stessi elementi progettuali e che il rapporto costi/benefici ne valuti l'intera gamma per tutte le soluzioni, considerando quindi per le soluzioni in "affiancamento" all'autostrada i notevoli impatti sul paesaggio, sul suolo, sulle produzioni agricole e sulla perdita di unitarietà del territorio e parimenti si valutino le ricadute positive per l'intervento in affiancamento alla linea storica sia in termini di riduzione di consumo di suolo che di possibile posizionamento della stazione di Imola rispetto al contesto locale, al Circondario imolese e all'area vasta in un futuro ruolo di snodo di interscambio tra Rete Ferroviaria Metropolitana e Alta Velocità. A questo proposito esprimo, in conclusione, la nostra piena disponibilità anche ad un incontro tecnico di approfondimento su questi aspetti.

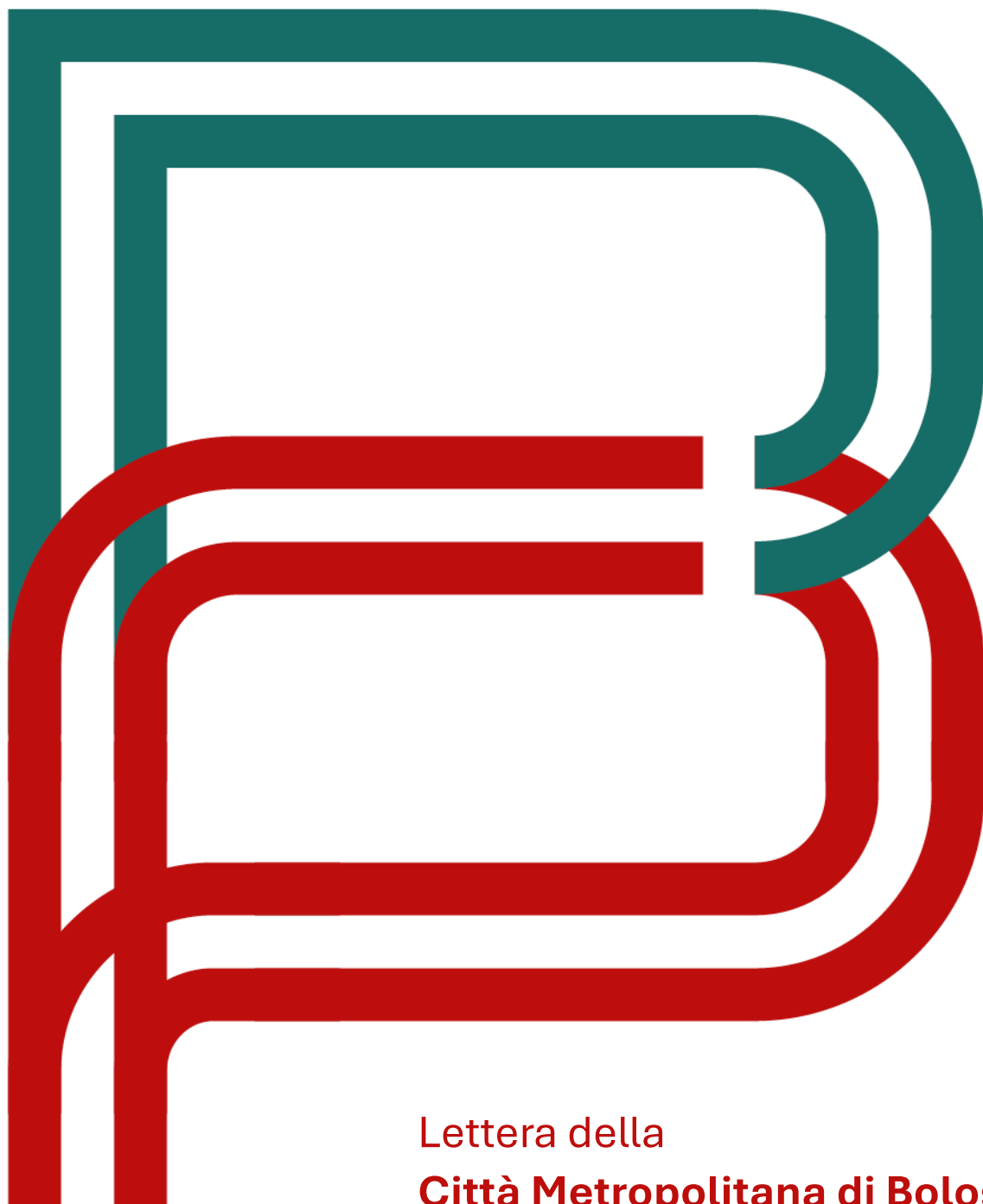
In fede,



**Marco Panieri**

**Sindaco della Città di Imola**





Lettera della  
**Città Metropolitana di Bologna**

27/05/2024

Bologna, li 27 maggio 2024

Al Presidente della Regione Stefano Bonaccini  
All'Assessore Regionale Andrea Corsini  
All'Amministratore Delegato RFI Gianpiero  
Strisciuglio  
Al Referente del Progetto per RFI Salvatore De  
Rinaldis

Gentilissimi,

abbiamo seguito con attenzione e favore la nascita del progetto di quadruplicamento della linea adriatica nella tratta Bologna-Castel Bolognese, per la sua rilevanza nelle politiche nazionali di trasporto collettivo su Alta Velocità ma anche per l'interesse territoriale legato allo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna.

Tale servizio, al momento, su quella direttrice è impedito dalla saturazione della linea storica, che verrebbe finalmente di nuovo messa a disposizione in via esclusiva del servizio metropolitano e regionale, oltre alla contestuale realizzazione della Stazione di Toscanella di Dozza, parte del sistema dell' SFM.

L'intervento d'altra parte, come sempre quando si realizzano grandi infrastrutture, avrà un impatto di grande considerazione sul territorio che attraversa, sia dal punto di vista ambientale che urbanistico e sociale. Ciononostante, per le ragioni in premessa, è con spirito favorevole e costruttivo che abbiamo partecipato e stiamo partecipando alla discussione che si è sviluppata nell'ambito del Dibattito Pubblico, dove per la prima volta abbiamo avuto contezza delle ipotesi progettuali in campo, al pari della cittadinanza e degli altri enti locali.

Tuttavia, come segnalato in quella sede, abbiamo rilevato l'anomalia di trovarci a discutere le tre ipotesi di tracciato, nessuna delle quali è quella a impatto più contenuto per il territorio, ovvero l'allargamento in sede, ove possibile, per ragioni che sono state presentate ma senza l'approfondimento tecnico e progettuale che ha accompagnato le ipotesi in variante, e senza la documentazione a corredo.

Si ritiene che il metodo proposto possa essere condiviso, ma solo se anticipato da un coinvolgimento formale delle istituzioni locali nella fase di elaborazione delle alternative. È infatti anomalo e irrituale che i Comuni, il Nuovo Circondario Imolese e la Città metropolitana di Bologna, che rappresentano democraticamente le comunità locali nella loro interezza, abbiano appreso delle varie proposte progettuali esclusivamente in sede di Dibattito Pubblico. Si chiede in prima luogo di recuperare quanto prima questo primo errore procedurale e istituzionale.

Rispetto alle tre alternative proposte in sede di dibattito pubblico e sulla base delle preliminari, condividiamo le valutazioni espresse dal Comune di Imola e dal Nuovo Circondario Imolese, e ribadiamo che l'alternativa 1, di affiancamento all'Autostrada A14, sembrerebbe la più ragionevole dal punto di vista del minor consumo di suolo, se potesse arricchirsi con la realizzazione della quarta corsia della tratta Bologna-Ravenna. Ma poiché i tempi di accantieramento non sono sovrapponibili, rimane una soluzione molto impattante dovendo essere realizzata su viadotto con altezze di circa 18 m per scavalcare i cavalcavia dell'autostrada.

La alternativa 2, con tracciato a sud dell'A14, che attraversa il territorio Imolese all'altezza di via Molino Rosso, crea una barriera fisica che taglia completamente l'area industriale e l'abitato di San Prospero creando problemi alle abitazioni e alle attività insediate e comportando notevoli interferenze, espropri e demolizioni, tanto da essere a nostro avviso inattuabile.

La alternativa 3, con tracciato che si allontana radicalmente a nord dell'A14, si situa in un'area sostanzialmente rurale, caratterizzata dall'ecosistema agricolo della pianura e dalla centuriazione, con un impatto notevole sugli aspetti ambientali e paesaggistici e con un bilancio negativo in termini di consumo di suolo e come tale risulta ancora più problematica dell'alternativa precedente.

Alla luce di queste criticità appare, da un lato, indispensabile preservare l'integrità del territorio e, dall'altro, massimizzare i potenziali effetti positivi derivanti dalla realizzazione di un'infrastruttura strategica come quella in oggetto la quale non dovrà porsi come una barriera/cesura che taglia e attraversa il territorio ma dovrà innescare con esso una relazione di senso e non solo di necessità.

Per tale ragione riteniamo necessario che nel procedimento di Discussione Pubblica dello Studio Preliminare venga presentata, con lo stesso grado di approfondimento delle alternative in variante, anche la 4° alternativa di tracciato ovvero quella in affiancamento alla linea storica, che avrebbe il vantaggio di portare l'Alta Velocità in posizione accessibile dalla Stazione ferroviaria di Imola e di ridurre l'impatto paesaggistico, ambientale e funzionale e probabilmente anche sociale sul territorio in quanto si configurerebbe come un vero e proprio potenziamento in sede e non verrebbe percepita dalle comunità locali come una ulteriore nuova infrastruttura.

Ci rendiamo conto che possano esserci motivi soprattutto legati all'ottimizzazione del funzionamento dell'infrastruttura che hanno indotto a scartare questa alternativa, che comporta (come peraltro le altre alternative in variante) notevoli interferenze sul tessuto urbano e più in generale sul territorio, rendendo necessari anche in questo caso espropri e demolizioni e numerose opere di adeguamento con relative interruzioni del servizio.

Tuttavia, come già espresso dal Comune di Imola e dal Nuovo Circondario Imolese, riteniamo necessario che anche questa soluzione possa essere esaminata a confronto con le altre avendo gli stessi elementi progettuali e che il rapporto costi/benefici ne valuti l'intera gamma per tutte le soluzioni, considerando quindi per le soluzioni in "affiancamento" all'autostrada i notevoli impatti sul paesaggio, sul suolo, sulle produzioni agricole e sulla perdita di unitarietà del territorio e parimenti si valutino le ricadute positive per l'intervento in affiancamento alla linea storica sia in termini di riduzione di consumo di suolo che di possibile posizionamento della stazione di Imola rispetto al contesto locale, al Nuovo Circondario Imolese e all'area vasta in un futuro ruolo di snodo di interscambio tra Rete Ferroviaria Metropolitana e Alta Velocità.

A questo proposito esprimiamo, in conclusione, la nostra piena disponibilità a proseguire l'interlocuzione nel modo più proficuo e collaborativo possibile, per dare piena condivisione delle scelte che si faranno.

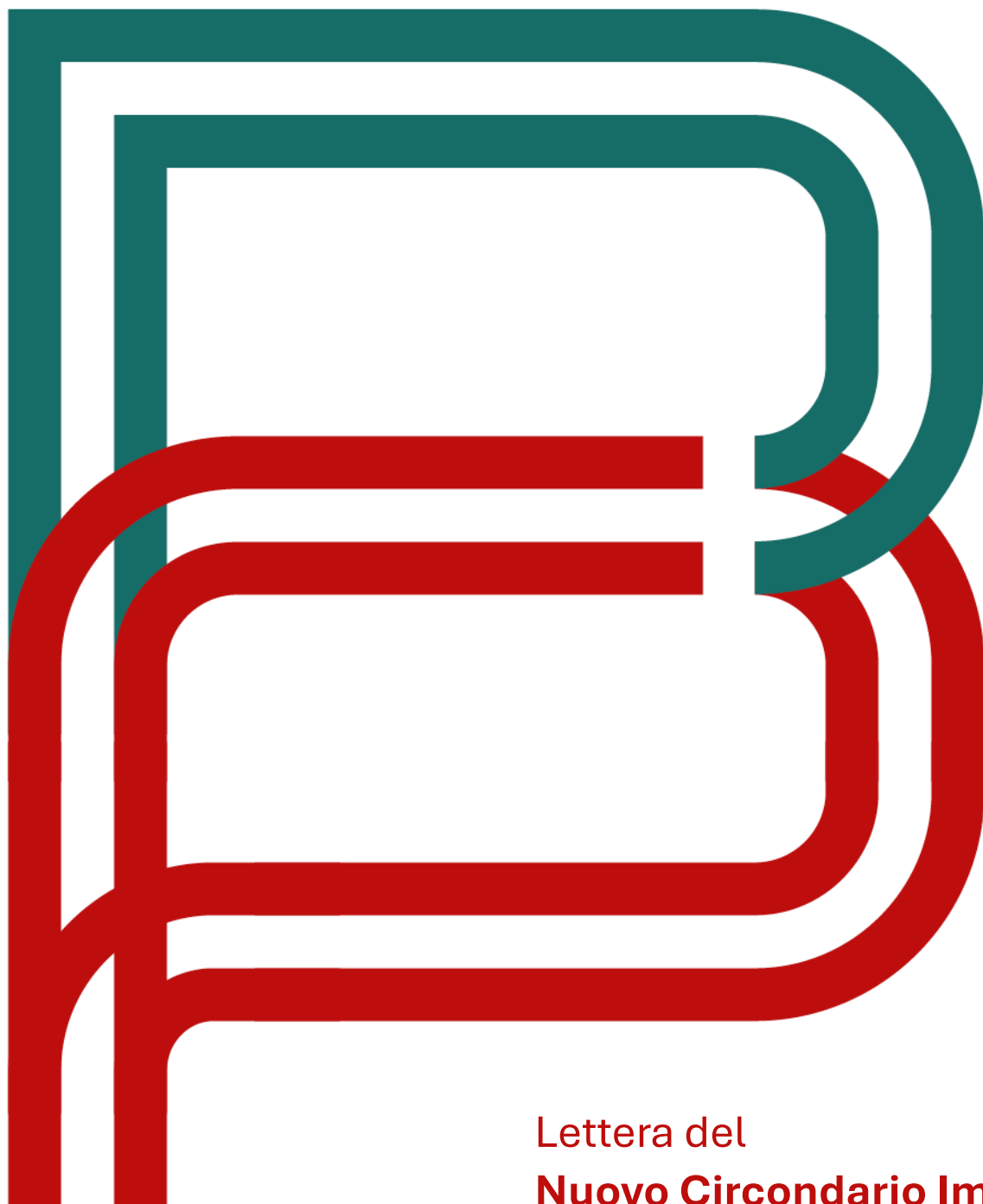


IL SINDACO METROPOLITANO

In fede,

Matteo Lepore  
Sindaco della Città metropolitana di Bologna

Documento firmato digitalmente



Lettera del  
**Nuovo Circondario Imolese**

06/06/2024





**NUOVO  
CIRCONDARIO  
IMOLESE**

Prot. Gen.

*Imola, 6 giugno 2024*

**Andrea Pillon**

*Responsabile Dibattito Pubblico*

[responsabile@dpbolognacastelbolognese.it](mailto:responsabile@dpbolognacastelbolognese.it)

Gentilissimi,

come avevamo previsto, il “Dibattito Pubblico” promosso da RFI sulla quadruplicazione del tratto Bologna-Castel Bolognese della linea Adriatica, ha scatenato giustificate reazioni da parte dei cittadini e degli imprenditori coinvolti dalle alternative di “tracciato” prospettate, senza creare un reale confronto con le istituzioni del territorio.

Il progetto di un’infrastruttura strategica così importante e complessa, la cui realizzazione comporterà un lungo impegno di progettazione, accantieramento e svariati anni di ingenti lavori sul territorio, non avrebbe dovuto essere presentata in un dibattito pubblico prima di affrontare una fase di coordinamento tecnico con le strutture delle istituzioni locali che hanno competenza in materia di ambiente, pianificazione territoriale, difesa del suolo, trasporti e urbanistica.

Alla vigilia della conclusione del programma di incontri, l’ultimo dei quali è previsto per il 12 giugno a Imola, dobbiamo rilevare che la documentazione presentata è del tutto insufficiente sul piano tecnico per poter affrontare una valutazione approfondita del progetto a livello circondariale e tanto più, come si è visto, per consentire ai cittadini di esprimere un giudizio motivato, al di là dell’allarme provocato da linee di tracciato che appaiono calare sul territorio senza una considerazione degli impatti reali.

Anche la presentazione, nell’incontro di ieri, 5 giugno, della metodologia di monitoraggio ambientale, così come le ipotesi di accantieramento precedentemente illustrate, non vanno oltre una generica dichiarazione di intenti, che elenca le problematiche da affrontare.

Il rischio che si corre, nel proseguire secondo il programma che prevede la chiusura, il 7 luglio, del periodo delle osservazioni per passare all’elaborazione del PFTE, è di non consentire un necessario

approfondimento e un confronto tecnico con le istituzioni locali dei Comuni e del Circondario che consenta una valutazione reale di tutte le componenti di impatto, di opportunità strategica, di tutela ambientale e di considerazione socio-economica delle alternative in gioco.

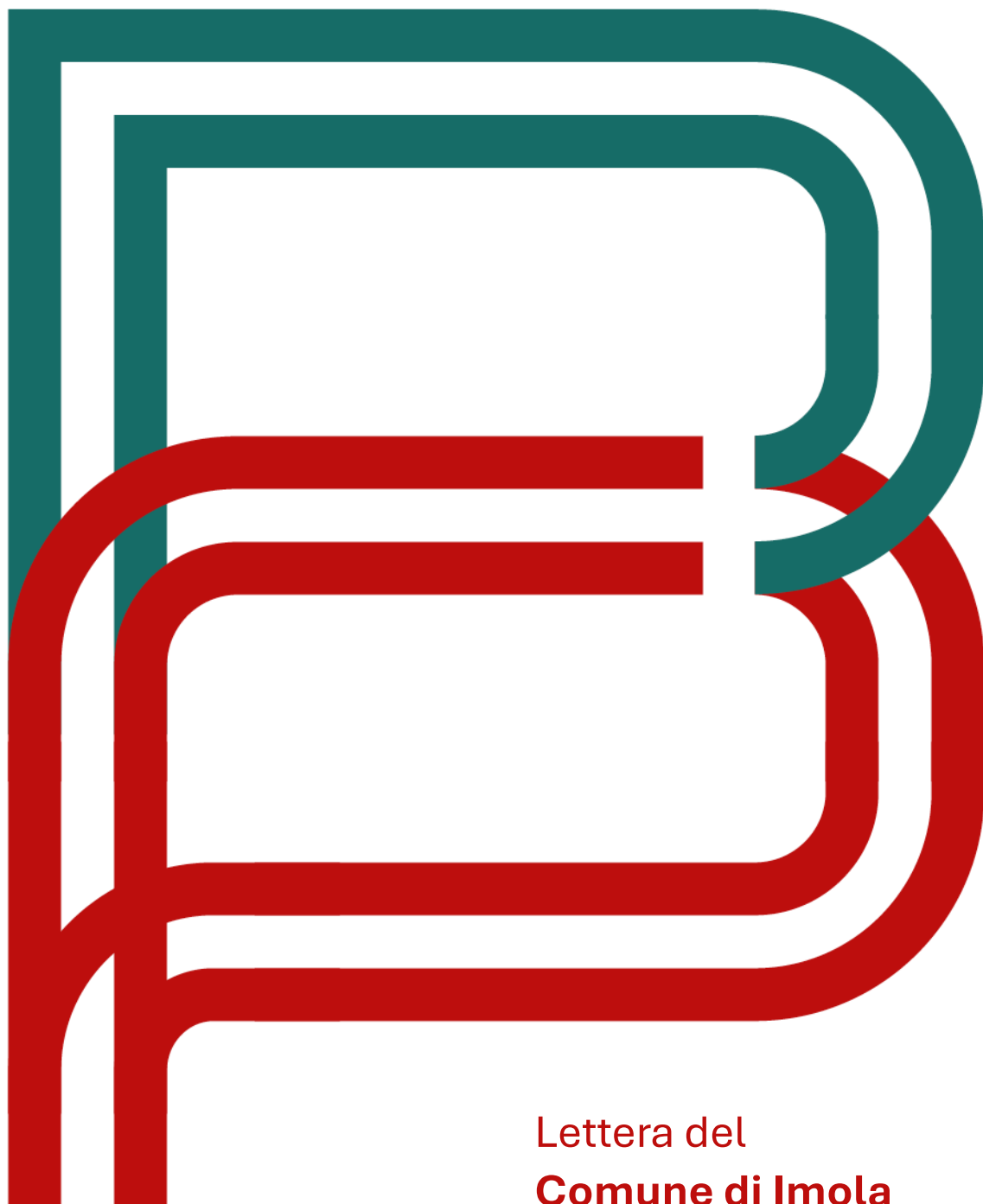
Siamo quindi a chiedere, dopo un confronto con gli amministratori locali del Nuovo Circondario Imolese, un cambio di passo nel procedimento, che non si limiti al rispetto formale degli adempimenti di legge, ma affronti con i tempi e le modalità necessarie la prospettiva di un piano strategico che consenta di armonizzare il progetto dell'infrastruttura con tutte le componenti della programmazione territoriale e con gli strumenti di pianificazione in atto e in fieri delle istituzioni locali.

Con la consapevolezza del valore di quest'opera e tenuto conto che il Nuovo Circondario Imolese non è mai stato coinvolto ufficialmente, si ribadisce quanto sopra chiedendo un rinvio del termine del periodo delle osservazioni.

Cordialmente,

*Il Presidente del Nuovo Circondario Imolese*

*Marco Panieri*  

Lettera del  
**Comune di Imola**

06/06/2024



# CITTÀ DI IMOLA

MEDAGLIA D'ORO AL VALORE MILITARE PER ATTIVITA' PARTIGIANA

*Il Sindaco*

Prot. Gen.

*Imola, 6 giugno 2024*

**Andrea Pillon**  
*Responsabile Dibattito Pubblico*

[responsabile@dpbolognacastelbolognese.it](mailto:responsabile@dpbolognacastelbolognese.it)

Gentilissimi,

come avevamo previsto, il “Dibattito Pubblico” promosso da RFI sulla quadruplicazione del tratto Bologna-Castel Bolognese della linea Adriatica, ha scatenato giustificate reazioni da parte dei cittadini e degli imprenditori coinvolti dalle alternative di “tracciato” prospettate, senza creare un reale confronto con le istituzioni del territorio.

Il progetto di un’infrastruttura strategica così importante e complessa, la cui realizzazione comporterà un lungo impegno di progettazione, accantieramento e svariati anni di ingenti lavori sul territorio, non avrebbe dovuto essere presentata in un dibattito pubblico prima di affrontare una fase di coordinamento tecnico con le strutture delle istituzioni locali che hanno competenza in materia di ambiente, pianificazione territoriale, difesa del suolo, trasporti e urbanistica.

Alla vigilia della conclusione del programma di incontri, l’ultimo dei quali è previsto per il 12 giugno a Imola, dobbiamo rilevare che la documentazione presentata è del tutto insufficiente sul piano tecnico per poter affrontare una valutazione approfondita del progetto e tanto più, come si è visto, per consentire ai cittadini di esprimere un giudizio motivato, al di là dell’allarme provocato da linee di tracciato che appaiono calare sul territorio senza una considerazione degli impatti reali.

Anche la presentazione, nell’incontro di ieri, 5 giugno, della metodologia di monitoraggio ambientale, così come le ipotesi di accantieramento precedentemente illustrate, non vanno oltre una generica dichiarazione di intenti, che elenca le problematiche da affrontare.

Il rischio che si corre, nel proseguire secondo il programma che prevede la chiusura, il 7 luglio, del periodo delle osservazioni per passare all’elaborazione del PFTE, è di non consentire un necessario

approfondimento e un confronto tecnico con le istituzioni locali che consenta una valutazione reale di tutte le componenti di impatto, di opportunità strategica, di tutela ambientale e di considerazione socio-economica delle alternative in gioco.

Siamo quindi a chiedere un cambio di passo nel procedimento, che non si limiti al rispetto formale degli adempimenti di legge, ma affronti con i tempi e le modalità necessarie la prospettiva di un piano strategico che consenta di armonizzare il progetto dell'infrastruttura con tutte le componenti della programmazione territoriale e con gli strumenti di pianificazione in atto e in fieri delle istituzioni locali.

Con la consapevolezza del valore di quest'opera e tenuto conto che questa Amministrazione è stata coinvolta per la prima volta in data 3 maggio, si ribadisce quanto sopra chiedendo un rinvio del termine del periodo delle osservazioni.

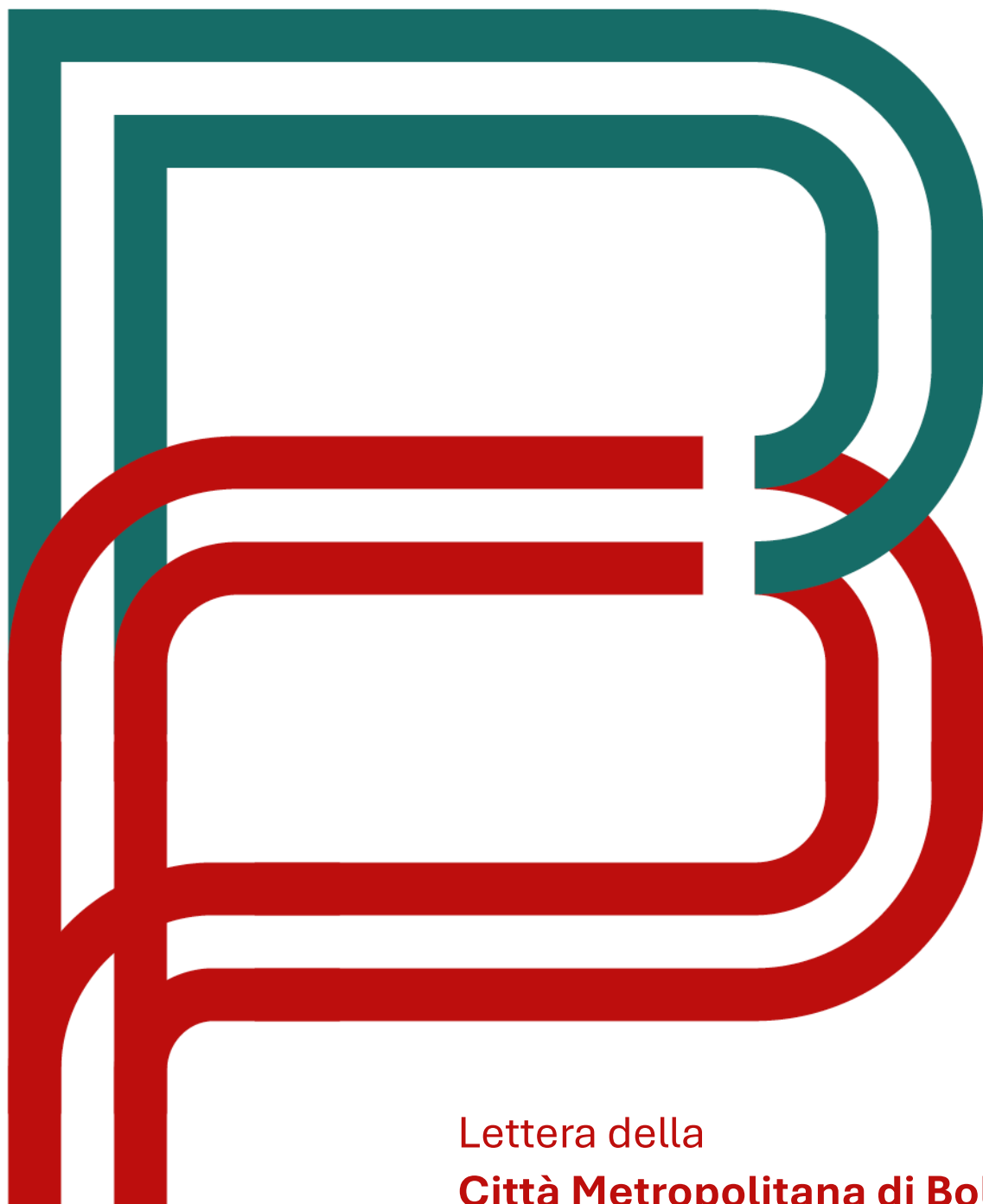
Cordialmente,



*Il Sindaco del Comune di Imola*

*Marco Panieri*





Lettera della  
**Città Metropolitana di Bologna**

07/06/2024

**All'amministratore delegato RFI**

*Gianpiero Strisciuglio*

**Al Referente del Progetto per RFI**

*Salvatore De Rinaldis*

**Al Referente del Dibattito Pubblico**

*Andrea Pillon*

**Pc:**

**Al Presidente della Regione Emilia-Romagna**

*Stefano Bonaccini*

Bologna 06/06/2024

**Oggetto: quadruplicamento della ferrovia Bologna Castel Bolognese: richiesta di istituzione di un tavolo di lavoro interistituzionale**

Gentilissimi,

accogliendo positivamente la disponibilità espressa dalla Regione Emilia-Romagna ad analizzare il progetto del quadruplicamento in affiancamento alla linea storica, richiediamo la **documentazione relativa al progetto redatto da RFI nel 2022/2023** su tale soluzione, come emerso ieri durante il terzo incontro del Dibattito Pubblico.

Tuttavia siamo a ribadire che il confronto con gli Enti debba avvenire all'interno di un tavolo interistituzionale appositamente organizzato e debba essere sviluppato con un corretto e appropriato approfondimento tecnico, anche in considerazione del fatto che rappresentiamo Enti che rispondono indirettamente agli interessi di 1 milione di cittadini, come la Città Metropolitana, o direttamente ai cittadini dei Comuni interessati e del Circondario imolese. Questi Enti debbono essere messi nelle condizioni di avere tutti gli strumenti per **svolgere il proprio ruolo di governo del territorio e di ponderazione e armonizzazione degli interessi pubblici in campo**. Il mancato esercizio di questa funzione di analisi, mediazione e accompagnamento delle trasformazioni urbanistiche propria degli Enti locali è destinata, nella prosecuzione dell'opera, a produrre contestazioni e attriti ancor più grandi da parte della cittadinanza.

Al di là di questa lacuna della fase documentale, dobbiamo inoltre osservare che il confronto istituzionale del Dibattito Pubblico è stato condotto in modo non solo irrituale ma persino inopportuno. Non appare comprensibile come si sia potuto decidere di condurre il Dibattito Pubblico esattamente nel periodo in cui **tutte le amministrazioni (tranne una) sono in fase di elezione**, e quindi di vacanza consigliere e degli organi esecutivi (se non per funzioni ordinarie), cosa che perdurerà fino alle soglie della pausa estiva. Questa scelta appare persino paradossale sapendo che una delle date del dibattito dedicate alle sole amministrazioni sarà quella del 12 Giugno, 3 giorni dopo le elezioni ed 1 dopo l'insediamento dei sindaci (salvo il fatto che ben due

comuni Castel San Pietro Terme e San Lazzaro di Savena potrebbero anche andare al ballottaggio e quindi l'insediamento del sindaco essere ritardato al 25/6). Appare inoltre irrituale e contrario al principio di leale collaborazione istituzionale che la committenza del progetto non informi e coinvolga in primis le amministrazioni territoriali coinvolte dei cittadini e portatori di interesse non istituzionali.

Come già espresso, riteniamo questo investimento strategico e prioritario per l'intera Regione Emilia Romagna e per l'ammodernamento del paese Italia, e pertanto vogliamo contribuire con il massimo impegno e competenza perché l'opera possa essere progettata e realizzata nel modo migliore. Pertanto la convocazione di un tavolo istituzionale e la disponibilità della **documentazione richiesta sono da intendersi quali fondamentali presupposti**, per avviare un reale confronto; tali approfondimenti dovranno necessariamente riguardare gli **aspetti urbanistici, territoriali, economici, sociali ed ambientali, e non solo quelli infrastrutturali e realizzativi, per esaminare tutte le alternative, compresa quella in stretto affiancamento all'attuale ferrovia**.

Pur apprezzando il dichiarato impegno di RFI rispetto alla futura redazione di tutti gli elaborati e gli approfondimenti che dovranno essere predisposti per le alternative progettuali (in alcuni casi di natura sostanziale come, ad esempio, gli approfondimenti sul rischio idraulico e più in generale, sugli impatti territoriali, ambientali, sociali ed economici così come previsto dall'art. 5 dell'allegato 1.6 del Dlgs 36/2023), si ritiene tuttavia che una volta che le suddette integrazioni saranno consegnate, **debbono essere concessi tempi congrui** per la loro valutazione sia per le amministrazioni coinvolte e che per i soggetti privati partecipanti al dibattito pubblico; i suddetti tempi debbono essere valutati sia in relazione alla formale costituzione di tutti i Consigli e le Giunte, che alla inevitabile riduzione di attività amministrativa che avviene durante la pausa estiva.

Si consideri anche che la pianificazione strategica/territoriale, rappresentata anche da **recentissimi strumenti quali i PUG comunali, il PUG circondariale e il Piano Territoriale Metropolitan**, impone una riflessione molto approfondita che sappia considerare le ricadute ambientali, economiche e sociali in modo virtuoso, per l'intera comunità metropolitana, oltre che regionale, considerando l'intera opera, non solo la parte relativa al nostro territorio.

Pertanto, **in coerenza con i principi del diritto amministrativo, della buona fede e della leale collaborazione tra Enti, riteniamo necessario che l'attuale percorso di Dibattito Pubblico debba essere sospeso ufficialmente**, non potendo accettare le scadenze previste anche a nome dei cittadini e portatori di interesse. Nessuno infatti è stato ancora messo nelle condizioni di avere la documentazione necessaria. Pertanto quanto affermato dai responsabili del dibattito pubblico, ovvero che la data della presentazione dei pareri entro il 7 luglio (in particolare per gli Enti che non vanno ad elezione), è da intendersi come perentoria, non corrisponde alla disciplina che regola il procedimento amministrativo. **Il procedimento amministrativo è infatti regolato da disposizioni che garantiscono ai partecipanti la necessaria e sufficiente documentazione e i giusti tempi per analizzarla e valutarla, anche sospendendo il procedimento stesso**. Questo è anche il contenuto dell'art. 6 dell'allegato 1.6 del Codice D.Lgs. 36/23. Per la legge, per poter partecipare i soggetti legittimati devono essere messi nelle condizioni di conoscere gli atti, i documenti e gli elaboratori relativi al progetto in maniera completa compiuta e adeguata, dovendosi per l'effetto assicurare congrui termini per poter esaminare e valutare i detti atti e documenti.

Auspiciando la pronta istituzione di un tavolo tecnico istituzionale, nelle more di un riscontro da parte di RFI (e a tutela dei territori interessati) appare necessario comunicare che **le amministrazioni ritengono, fin da ora, che il procedimento sia di fatto sospeso proprio in virtù dell'assenza della documentazione necessaria al fine delle proprie valutazioni**.

Matteo Lepore, **Sindaco di Bologna e Sindaco metropolitano**

Marco Panieri, **Sindaco di Imola, Presidente del Nuovo Circondario Imolese**

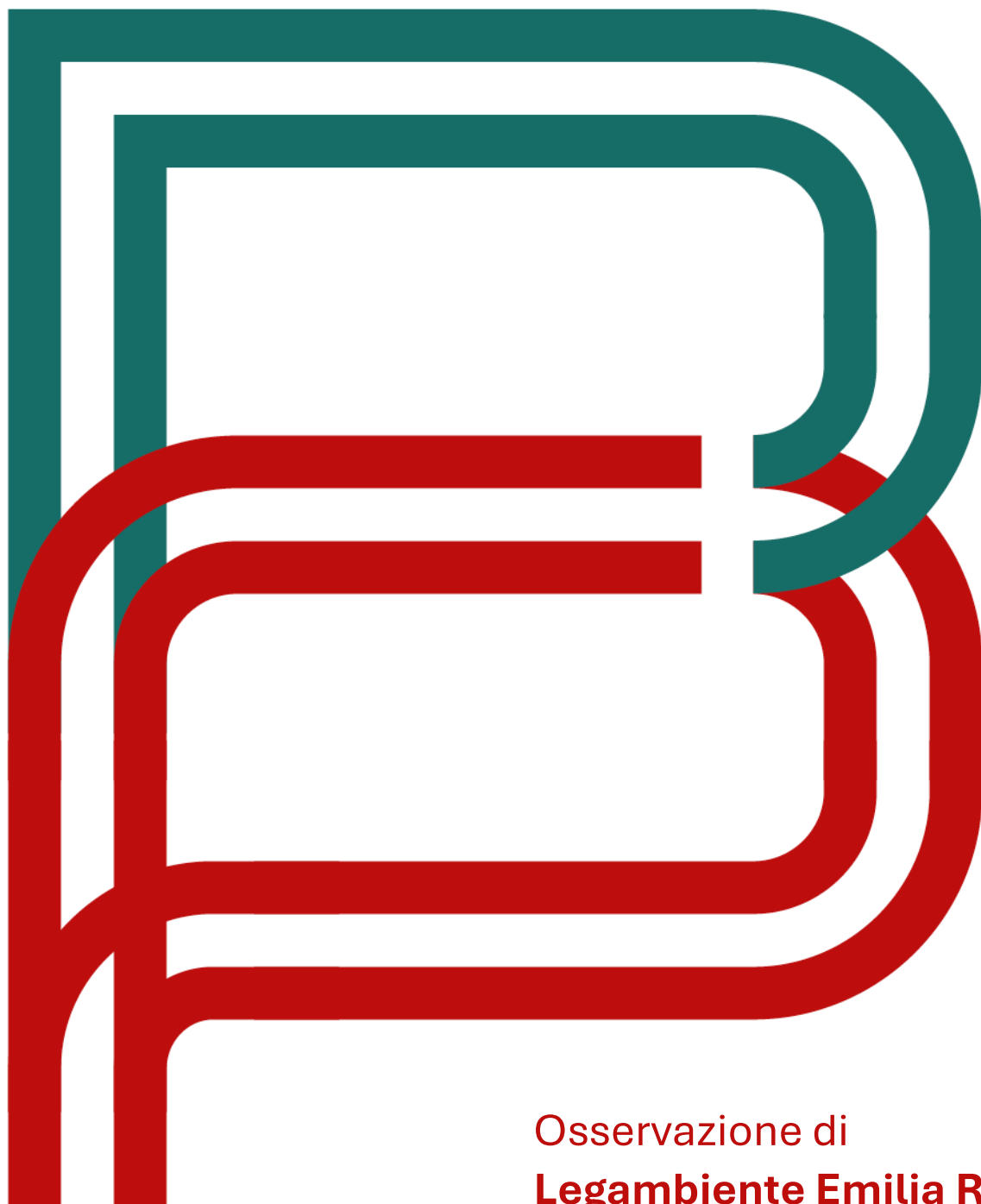
Luca Albertazzi, **Sindaco di Dozza**

Isabella Conti, **Sindaca di San Lazzaro di Savena**

Luca Lelli, **Sindaco di Ozzano dell'Emilia**

Nicola Tassinari, **Sindaco di Mordano**

Fausto Tinti, **Sindaco di Castel San Pietro Terme**



Osservazione di  
**Legambiente Emilia Romagna**

11/06/2024



Ai responsabili di Rete Ferroviaria Italiana per il progetto  
di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna – Castel Bolognese Riolo Terme

p.c.

Al responsabile del dibattito pubblico

**OGGETTO: Dibattito pubblico TAV Bologna-Castelbolognese – Proroga dei termini per la  
presentazione delle osservazioni e richiesta di incontro**

Buongiorno,

Vi scriviamo in merito al progetto di nuova tratta ferroviaria ad alta velocità/alta capacità in  
discussione tra Bologna e Castelbolognese.

Abbiamo partecipato, insieme alle socie e ai soci dei nostri circoli territoriali, al dibattito pubblico in  
oggetto, che riteniamo di assoluto interesse per le prospettive di sviluppo della rete ferroviaria  
all'interno del territorio regionale.

Riteniamo fondamentale che la realizzazione di progetti di questo tipo, evidentemente impattanti  
sul territorio e tuttavia necessari per una transizione ecologica del settore della mobilità, debba  
essere accompagnata da reali processi partecipativi che favoriscano la presa di consapevolezza della  
popolazione rispetto alle caratteristiche delle opere, alle garanzie per le comunità e le famiglie  
impattate, e che consentano di appurare l'effettiva minimizzazione (essendo impossibile il totale  
annullamento) delle interferenze con la presenza di attività umane e insediamenti e la  
conservazione, nella maggiore misura possibile, degli ecosistemi naturali ancora presenti sul  
territorio.

Allo stesso tempo, rileviamo la necessità di inquadrare progetti di questo tipo all'interno di una  
prospettiva geograficamente più vasta che consenta di delineare con più chiarezza obiettivi e tempi  
per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria in Emilia-Romagna e di ottimizzare gli interventi  
sulla rete stradale e logistica per il trasporto su gomma nell'ottica di favorire i trasporti su ferro.

Apprezziamo, in questo senso, l'apertura del dibattito pubblico da Voi avviato.

Come già emerso nel corso degli incontri, riterremmo però importante prevedere un intervallo  
temporale più ampio per la chiusura del processo in corso, sia per favorire una condivisione più  
ampia tra i cittadini relativamente ai contenuti da Voi presentati, sia per consentire alle  
Amministrazioni comunali attualmente in fase di rinnovo di poter assumere i nuovi incarichi e di  
prendere parte al dibattito con tempistiche adeguate.

Vi chiediamo quindi di valutare l'opportunità di prorogare i termini di presentazione delle  
osservazioni oltre la data prevista del 7 luglio 2024.

Vi richiediamo poi, in ottica di trasparenza del processo partecipativo, di rendere pubblici anche i  
materiali (registrazioni, slide, report interventi) sugli incontri istituzionali e gli altri tavoli che,  
apprezziamo, sono stati aggiunti.



**LEGAMBIENTE**  
emilia-romagna

**LEGAMBIENTE EMILIA-ROMAGNA APS**

Via Massimo Gorki, 6 • 40128 BOLOGNA

TEL: 051241324 - FAX: 051 0390796

E MAIL: [info@legambiente.emiliaromagna.it](mailto:info@legambiente.emiliaromagna.it)

PEC: [info@pec.legambiente.emiliaromagna.it](mailto:info@pec.legambiente.emiliaromagna.it)

Vogliamo inoltre domandarVi la disponibilità a un incontro che riteniamo imprescindibile per approfondire anche noi diversi elementi emersi da una ricognizione dei documenti progettuali e da interlocuzioni con cittadini e organizzazioni del territorio.

Riteniamo importante poter condividere con Voi i contenuti che stiamo elaborando prima di presentarli nella veste di osservazioni nell'ambito del dibattito pubblico.

Restiamo in attesa di un Vostro riscontro.

RingraziandoVi anticipatamente per l'attenzione,  
Porgiamo cordiali saluti

Il Presidente

Davide Ferraresi



Osservazione di  
**Legambiente**  
**Imola Medicina**

29/06/2024

**San Lazzaro di Savena, 29 giugno 2024**

- A: Responsabile del dibattito pubblico**  
Per conto del proponente dell'opera (RFI)
- Cc: Legambiente Imolamedicina**  
Presidente
- Cc: Legambiente Emilia Romagna**  
Presidente

**Oggetto:**

**Quadruplicamento Bologna-Castel Bolognese Riolo Terme - percorso partecipativo Osservazioni area territoriale Comune di San Lazzaro di Savena, frazione Colunga**

All'interno di una più ampia discussione che la nostra associazione porterà al tavolo della partecipazione è nostra intenzione proporre alcuni aspetti di rilievo locale raccolti anche con il contributo della popolazione residente e attiva all'interno della fascia territoriale coinvolta dalle ipotesi di tracciato.

Rileviamo nel primo tracciato di variante verso l'autostrada alcune specifiche criticità per cui auspichiamo soluzioni alternative e meno conflittuali, fra la quali il tracciato "parallelo" proposto recentemente dopo l'incontro di Imola del 12 giugno.

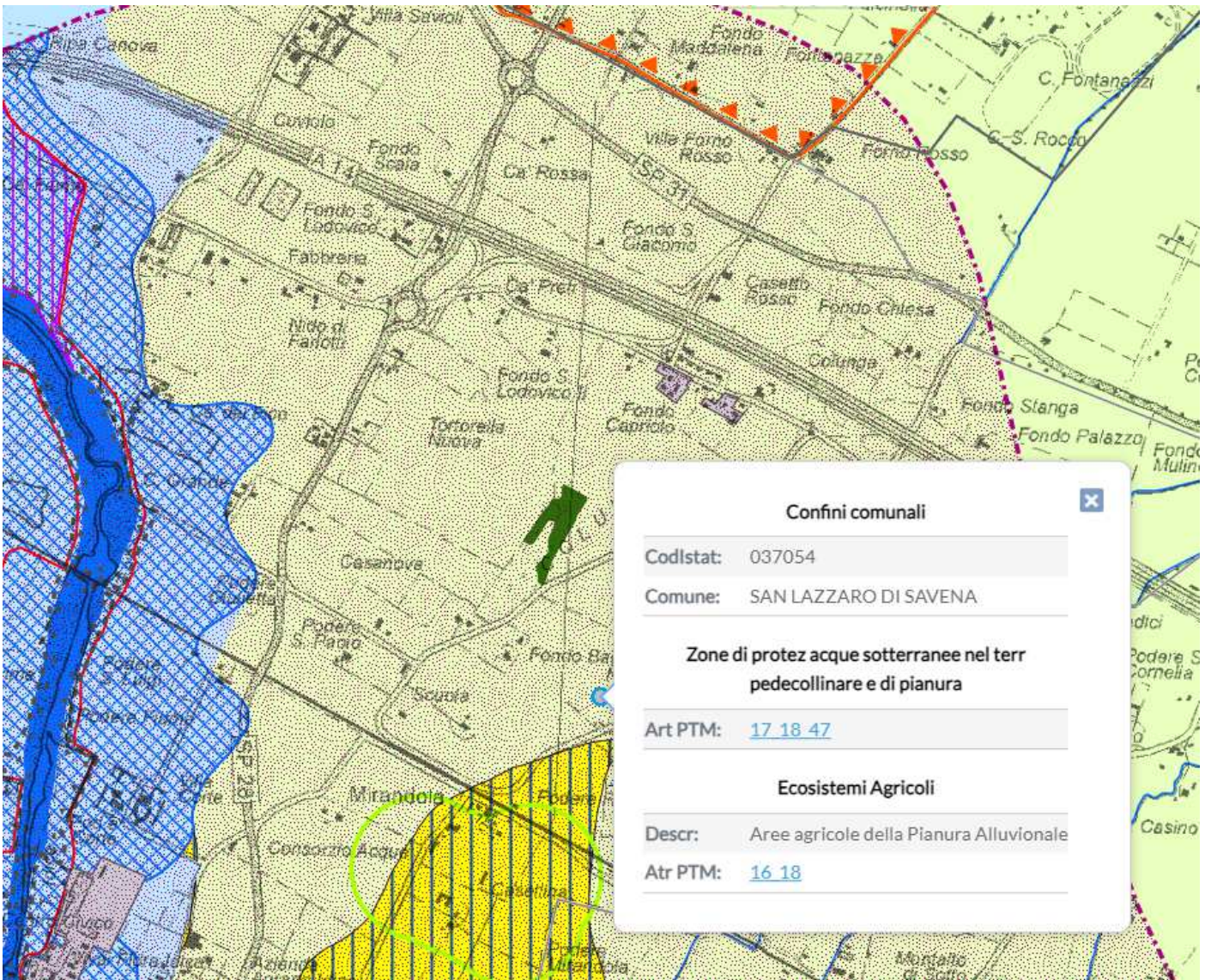
Non concordiamo con quanto espresso nella relazione ovvero che l'area sia poco antropizzata, come se questo fosse una sorta di vantaggio. Certamente non può essere paragonata ad un'area urbana, ma rispetto ad altri vasti territori agricoli di pianura a carattere estensivo ed intensivo presenta una diffusa presenza di modesti edifici, prevalentemente collegati ad altrettanti poderi produttivi a carattere familiare che costituiscono la residenza primaria dei conduttori. Quindi una forma di antropizzazione "leggera" in equilibrio con il territorio. Qualsiasi frazionamento di questi poderi di piccole-medie dimensioni per effetto del tracciato di variante in diagonale porterebbe alla impossibilità di proseguire le attività agricole in futuro. Nell'impossibilità di delocalizzarle sarebbe inefficace qualsiasi forma puntuale di compensazione economica che per quanto illustrato negli incontri è fundamentalmente riferita alle perdite che si subiscono nella fase di cantiere o per effetto degli espropri delle particelle necessarie all'opera (quindi non più recuperabili). Qui si tratterebbe invece di una vera e propria, definitiva perdita di lavoro, ovvero dell'unica fonte di reddito. In alcune famiglie le nuove generazioni stanno investendo in studio (formazione personale) ed innovazione proprio per portare avanti una tradizione oramai secolare. I toponimi e le strade intitolati ai cognomi di queste famiglie danno una idea di quanto siano radicate sul territorio.

Oltre alla necessaria protezione di quelle che sono le uniche forme di sostentamento per decine di famiglie questo insieme di poderi è legittimamente riconosciuto come ecosistema agricolo, si veda a proposito: PTM Bologna – tavola 2 – Carta degli Ecosistemi - Ecosistemi agricoli

---

legambiente.sanlazzaro@gmail.com - ☎ 335 6830564      www.legambientemedicina.it  
Corrispondenza, inviare all'indirizzo PEC : [legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it](mailto:legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it)





### Estratto dalla carta interattiva

In aggiunta l'area della Colunga è zona di ripopolamento fauna selvatica a testimonianza del valore ambientale raggiunto nell'equilibrio fra attività umane e habitat, grazie anche alla vicinanza del corpo idrico dell'Idice e dell' ARE che funge da corridoio ecologico.

Si sottolinea come l'area sia particolarmente ricca di pozzi e luoghi storici di attingimento (regolarmente censiti ed autorizzati) e che presenti falde di importanza vitale per l'irrigazione. Una loro eventuale interruzione porterebbe a danni permanenti anche a lotti agricoli non direttamente interessati dalle opere strutturali e rispettivi cantieri. A questo si aggiunge che alcune case non sono raggiunte dalla linea dell'acquedotto comunale ed i pozzi sono l'unica fonte (letteralmente) di approvvigionamento, sia per uso irriguo che civile.

legambiente.sanlazzaro@gmail.com - ☎ 335 6830564      www.legambientemedicina.it  
Corrispondenza, inviare all'indirizzo PEC : [legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it](mailto:legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it)



Ancora presenti i manufatti dei "pozzi di Molinella" attualmente passati alla gestione di HERA così come i pozzi di Mirandola , a sud della ferrovia, punto di attingimento HERA  
<https://www.gruppohera.it/gruppo/sostenibilita/non-solo-bilancio-di-sostenibilita/in-buone-acque/ciclo-servizio-gestione>

### Principali impianti in cui si potabilizza l'acqua distribuita da Hera (2022)

Nome	Tipo fonte	Trattamento <sup>1</sup>	Comune	Prov.	Prod. media (mc/g)
Pozzi Mirandola	Falda	a 1	San Lazzaro di Savena	BO	8.916



legambiente.sanlazzaro@gmail.com - ☎ 335 6830564      www.legambientemedicina.it  
 Corrispondenza, inviare all'indirizzo PEC : [legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it](mailto:legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it)

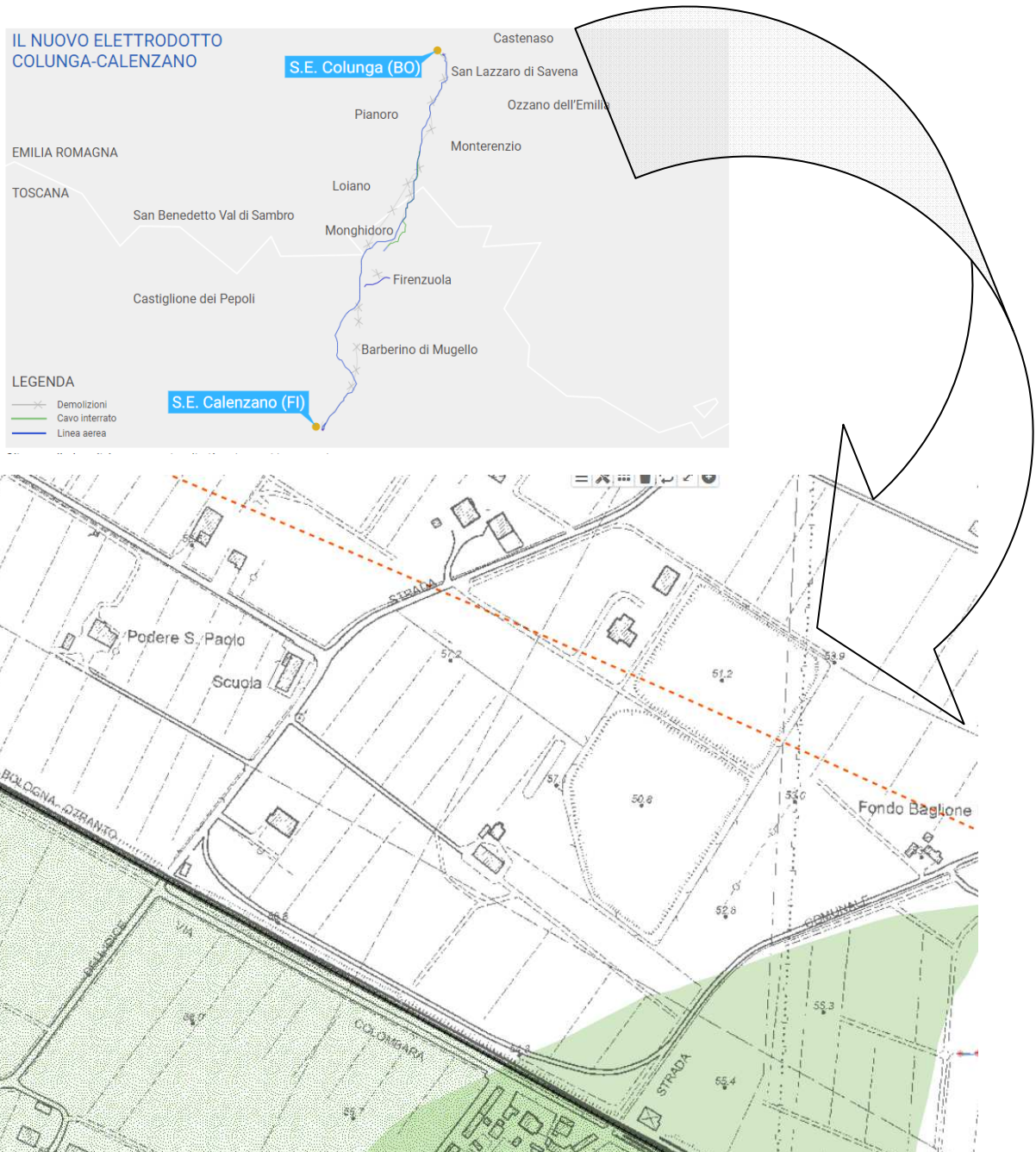




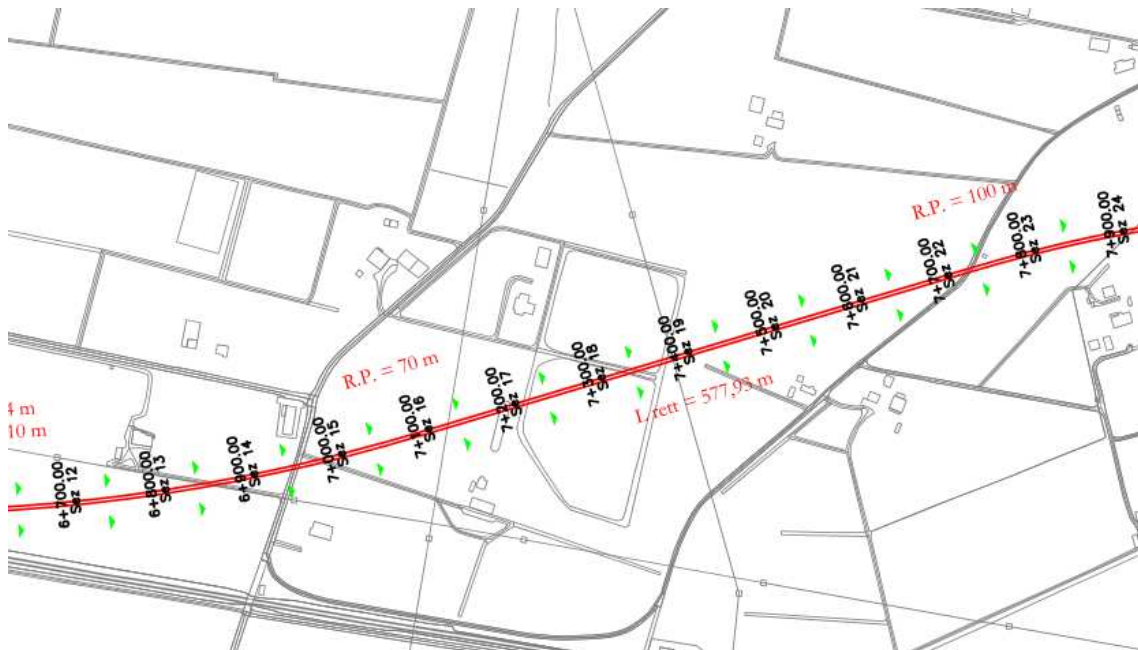
legambiente.sanlazzaro@gmail.com - ☎ 335 6830564      www.legambientemedicina.it  
Corrispondenza, inviare all'indirizzo PEC : [legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it](mailto:legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it)



Come evidente in mappa e in foto, nell'area dell'ipotetico "sfiocco" della variante diagonale (fra la via Croce Idice nei pressi dei civici 10 e 10/A, e la via Mirandola di sotto) sono attualmente presenti linee elettriche, sia attive che di progetto, in particolare sono già presenti le fondazioni dei tralicci per la nuova linea dell'elettrodotto Calenzano-Colunga (Colunga è la frazione di San Lazzaro di Savena presa in esame) affiancata all'esistente.

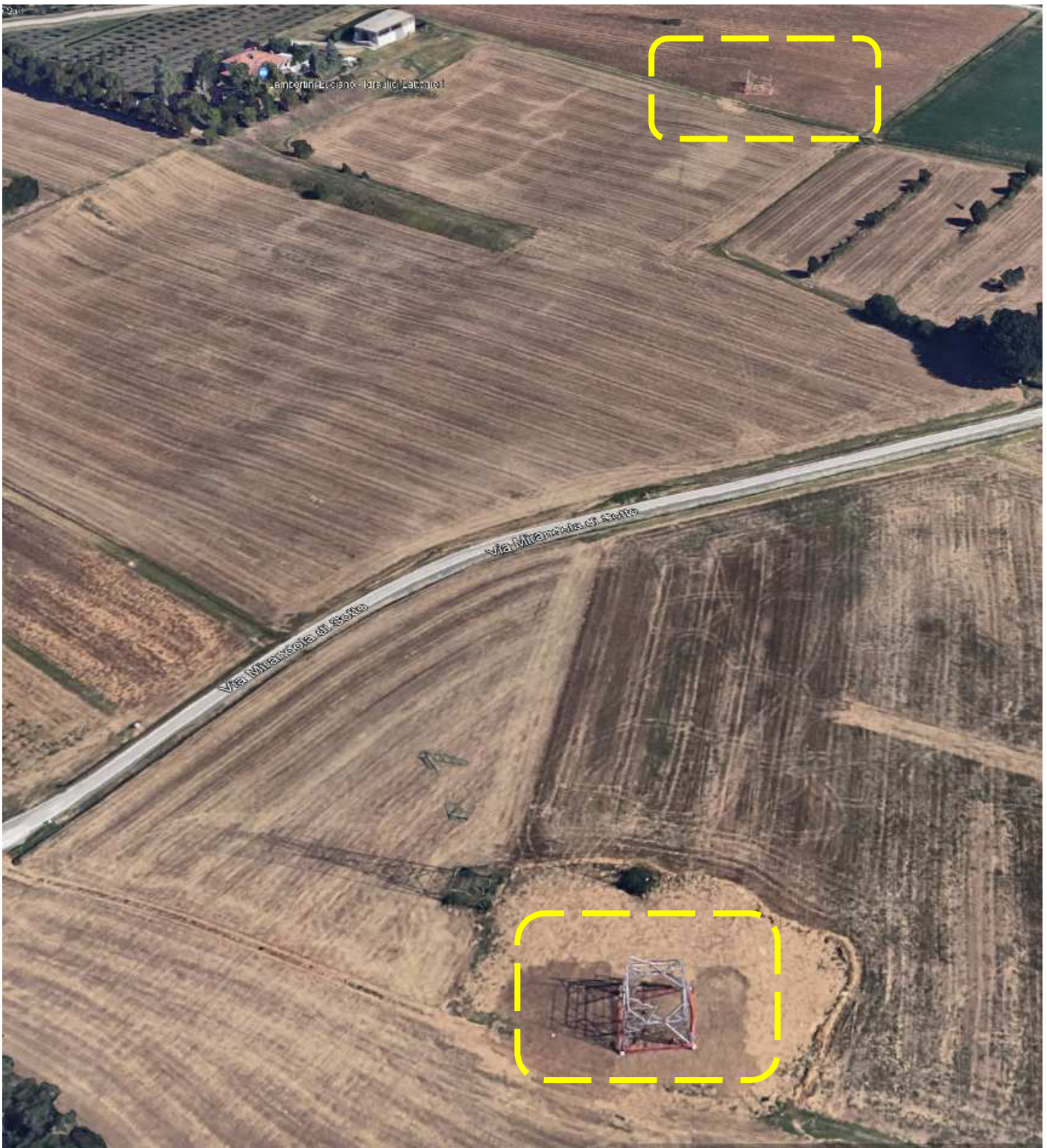


Le aree necessarie al posizionamento dei tralicci sono state già espropriate ed è previsto l'interramento di alcune linee in dismissione a fine progetto di potenziamento degli elettrodotti.



legambiente.sanlazzaro@gmail.com - ☎ 335 6830564      www.legambientemedicina.it  
Corrispondenza, inviare all'indirizzo PEC : [legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it](mailto:legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it)



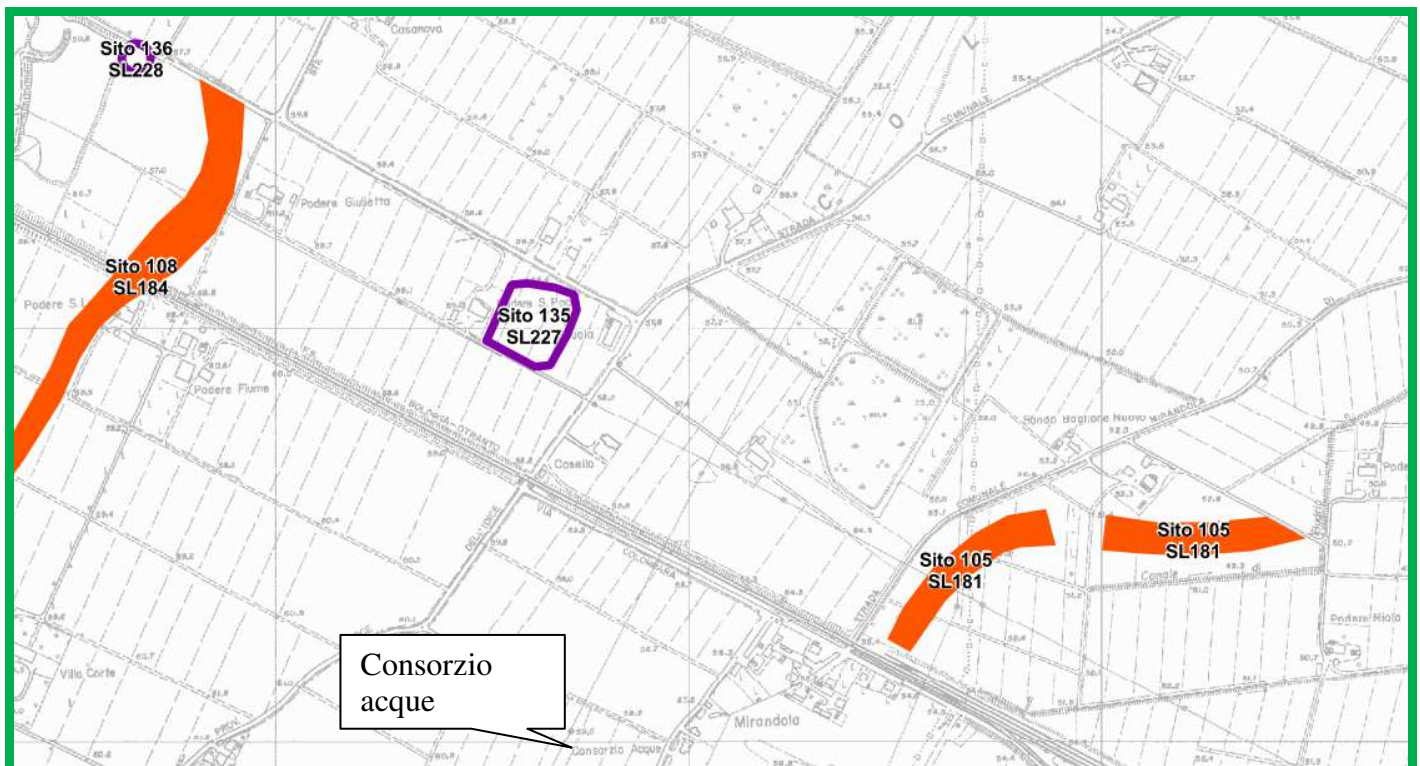


legambiente.sanlazzaro@gmail.com - ☎ 335 6830564      www.legambientemedicina.it  
Corrispondenza, inviare all'indirizzo PEC : [legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it](mailto:legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it)

Legambiente ImolaMedicina odv- via S.Vitale Est 4452 - 40059 Medicina (BO) - Codice Fiscale 92033690378 - Iscritta al Registro Unico Nazionale del Terzo Settore al numero di Repertorio 95653 del 18/01/2023

A livello archeologico la storica vocazione agricola di questa parte di territorio è testimoniata dai ritrovamenti di epoca romana segnalati nella mappatura delle potenzialità archeologiche eseguita in occasione della stesura del POC (Piano Operativo Comunale) approvato nel 2011. Allo stesso tempo la rilevante componente idraulica è a sua volta testimoniata dai paleoalvei.

Questa parte del territorio è prevalentemente interdetta alle nuove edificazioni per cui le potenzialità archeologiche non sono espresse pienamente per assenza di scavi significativi.



Le foto aeree del volo IGMI GAI 1954 sull'Emilia Romagna (pagina seguente) testimoniano come (con l'esclusione della autostrada) siano state poche le trasformazioni urbanistiche della frazione Colunga, e come i poderi tutt'ora corrispondano alle collocazioni storiche a convalidare una vocazione legata soprattutto alla ricchezza delle acque sotterranee. Ricchezza da un lato e fragilità dall'altro in caso di interventi ad alto impatto sui suoli e sulle stratificazioni.

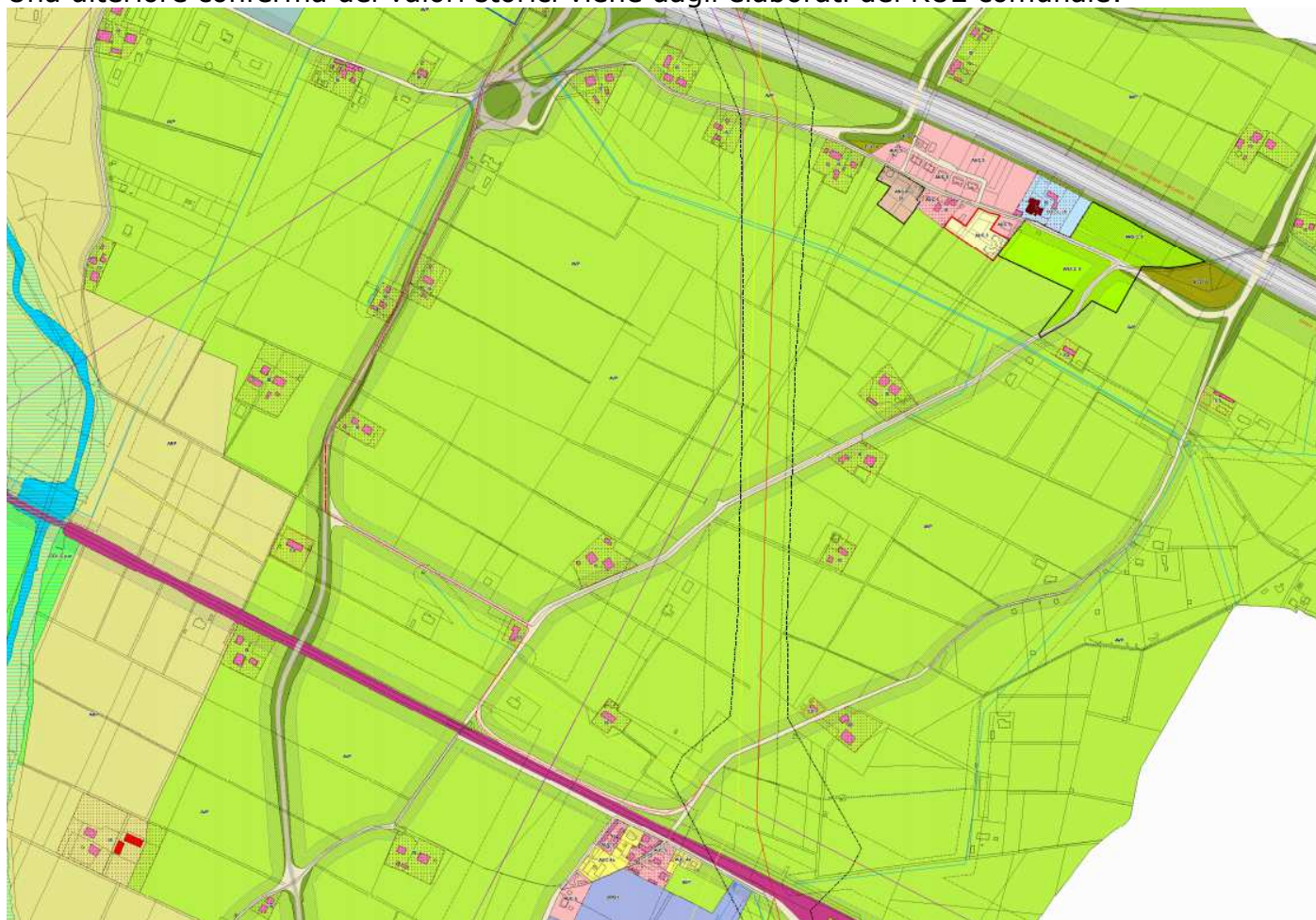
Toponimi quale "Podere Fontanazzi" sono significativi e in mappa si vede ancora la sede storica del Consorzio Acque presso i pozzi di Mirandola (cfr. quanto detto a proposito precedentemente).















Una ulteriore conferma dei valori storici viene dagli elaborati del RUE comunale:



## SISTEMA INSEDIATIVO STORICO ( TITOLO II CAPO I )

-  ACS - Centro storico di Castel dei Britti
-  IS - Insediamenti e infrastrutture storici
-  ES - Edifici e complessi di valore storico architettonico e relative aree di pertinenza
-  Beni culturali tutelati ai sensi del D.Lgs 42/2004 artt. 10, 153, 13 - categoria di tutela 1
-  Edifici di interesse storico architettonico - categoria di tutela 1
-  Edifici di pregio storico - culturale e testimoniale - categoria di tutela 2 (2A-2B)
-  Viabilità storica
-  Canali storici

legambiente.sanlazzaro@gmail.com - ☎ 335 6830564      www.legambientemedicina.it  
Corrispondenza, inviare all'indirizzo PEC : [legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it](mailto:legambientesanlazzaro@pcert.postecert.it)




Riteniamo di aver illustrato con queste poche note i valori di un territorio prezioso, che vive di acqua, terra fertile, alberi secolari e che merita attenzione in quanto salvaguardato fino adesso e tuttavia già intaccato da infrastrutture in espansione come l'autostrada. E' sufficiente. Di più non può sopportare.

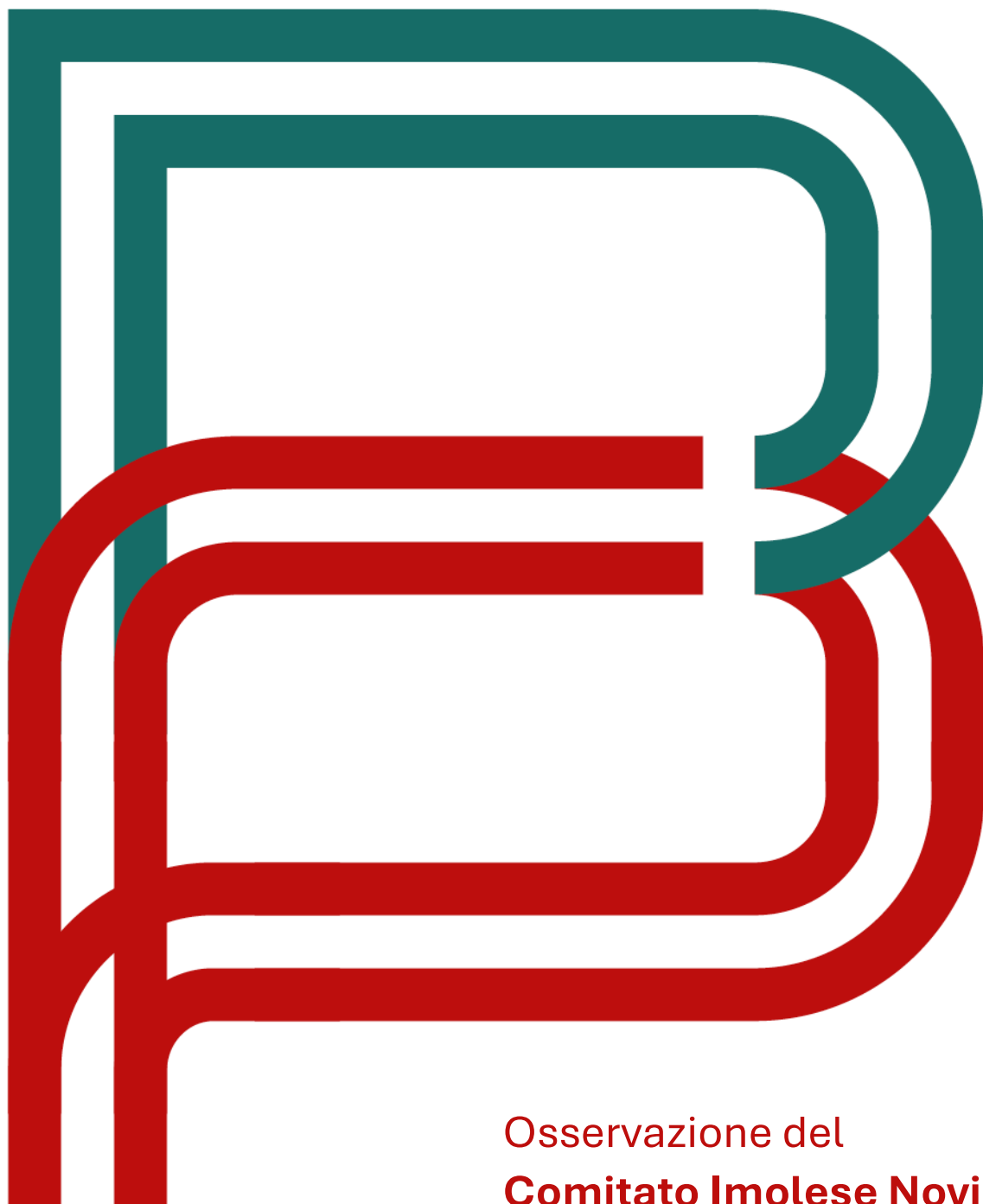
Non stiamo in questa sede a ripetere in dettaglio le apprensioni per gli impatti acustici, le polveri, le vibrazioni e tutti gli altri ovvi aspetti legati all'opera sia in fase di costruzione e cantierizzazione che di esercizio futuro. Di questo dovrete aver già ricevuto frequenti note da parte della cittadinanza sia durante gli incontri che nelle osservazioni, e le facciamo nostre in quanto ben più realistiche di semplici percezioni.

Confidando nella vostra attenzione restiamo a disposizione e porgiamo

Cordiali saluti



**LEGAMBIENTE ImolaMedicina odv**  
Delegata per San Lazzaro di Savena  
Anna Carlini



Osservazione del  
**Comitato Imolese Noviadotto**

15/07/2024



## QUADRUPPLICAMENTO DELLA TRATTA FERROVIARIA BOLOGNA - CASTEL BOLOGNESE

### IL PENSIERO DEL COMITATO IN SINTESI

**SI all'AFFIANCAMENTO solo a condizione che l'attraversamento di Imola avvenga tramite PASSANTE SOTTERRANEO a DOPPIA CANNA APPAIATE A BINARIO UNICO con collegamento per sicurezza e processi manutentivi, da realizzare sotto l'attuale sedime ferroviario.**

La realizzazione di PASSANTI ferroviari sotto un centro cittadino è la soluzione urbanistica ideale, adottata in varie città, per ridurre l'impatto del traffico ferroviario sulla superficie e migliorare la qualità della vita urbana.

**BOLOGNA** già realizzato a -35/40m l/s. – lunghezza 7km - tra Bologna Centrale e San Ruffillo - corre sotto il vecchio sedime per qualche km, poi lo attraversa;

**FIRENZE** in costruzione a - 20m l/s - fra **Stazione Castello e Campo di Marte** - perché i Fiorentini non hanno voluto il viadotto sopra la città – Firenze è una città archeologica - terreno friabile come il nostro, la talpa sta attualmente forando giornalmente 12/16 m.

**GENOVA:** Il Terzo Valico dei Giovi rappresenta il fulcro della nuova linea ad ACV. **53 km**, di cui **37 km in galleria**, e interessa 14 comuni attraversando **Genova** e **Alessandria**

**VICENZA:** passante 6,2 Km da ovest a est della città – Da Altavilla Vicentina fino all'attraversamento del Fiume Retrone.

**CAPITOLO PENDENZE PER IMBOCCHI: L' 1,5 per mille (ovvero 1,5 m/km) indicatoci da RFI il 12 giugno, non corrisponde a quanto tecnicamente verificato, la media nazionale sulla rete è il 12 per mille, (12 m/km) ma può arrivare anche al 21 per mille (21 m/km – vedasi sotto Colli Albani).**

Fonte <https://www.facebook.com/share/p/cX9yHkuaGhkoSDHR/>

Non capiamo per quale motivo i progetti presentati a Imola non possano prendere in considerazione questa modalità di intervento, che metterebbe tutti d'accordo, non danneggerebbe proprietà private, imprenditoriali, agricole e soprattutto tutelerebbe la città, l'ambiente senza Consumo Di Territorio.

**QUESTA E' L'UNICA SOLUZIONE CHE A IMOLA METTEREBBE TUTTI D'ACCORDO E ACCONTENTEREBBE AGRICOLTORI CITTADINI E AMMINISTRATORI, QUALUNQUE SIA IL PERCORSO.**

### CONSIDERAZIONE FINALE

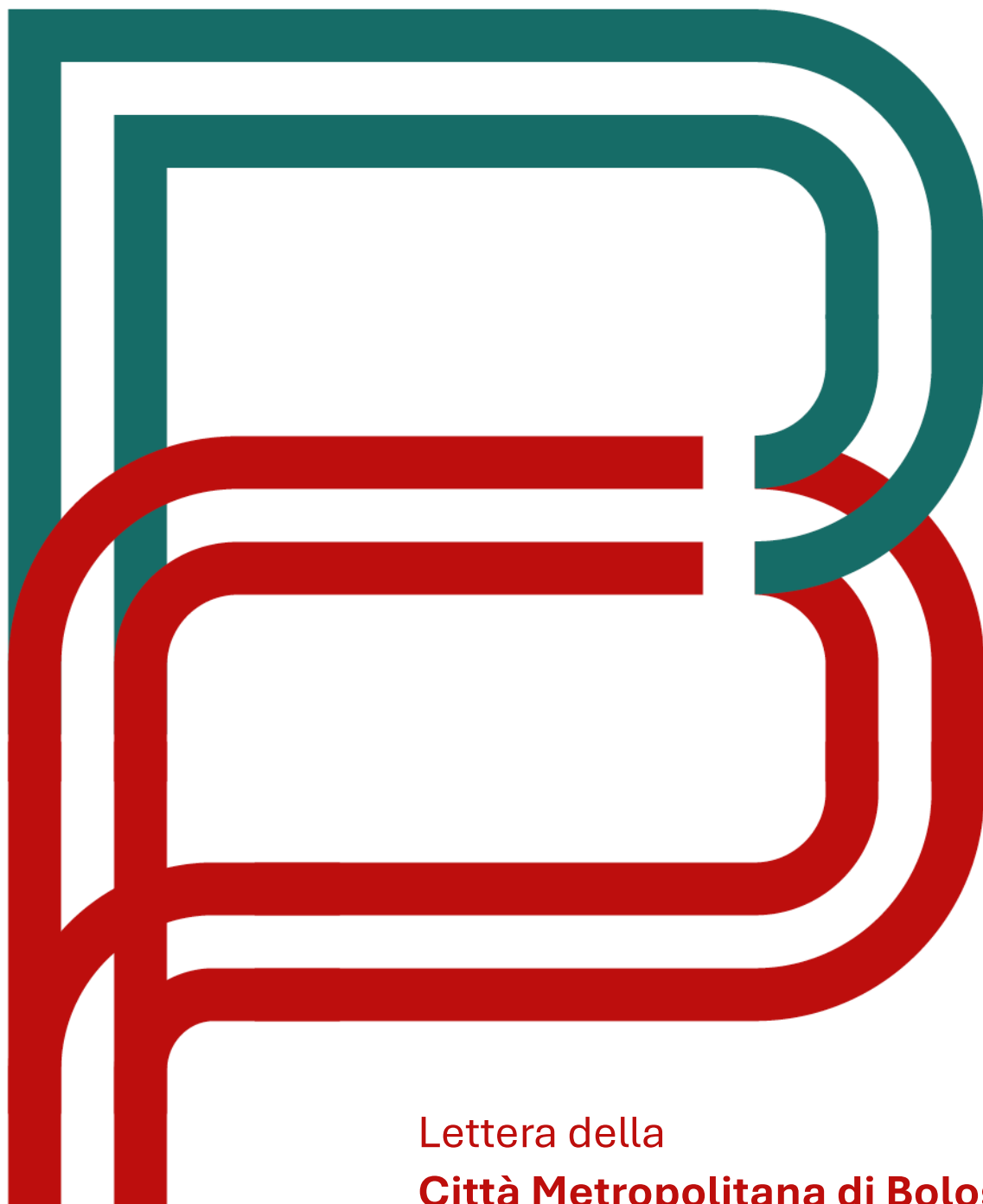
**SE L'OBIETTIVO È COLLEGARE IL PORTO DI RAVENNA** il progetto Europeo Stoccolma Palermo prevede la doppia canna al Brennero con snodo BZ, TN e VR. Innumerevoli tecnici e docenti TRASPORTISTICI affermano che sia inopportuno intasare ulteriormente il nodo di Bologna.

**Perché a Mirandola (MO) non deviare su FE, RA e via per RN lungo adriatica? Perché non recuperare vecchi sedimenti già di proprietà all'altezza di Medicina e Massa lombarda piuttosto che massacrare la nostra agricoltura ad elevata produttività?**

Ribadiamo pertanto la nostra ferma contrarietà agli altri corridoi presentati e sosteniamo la necessità di prendere in considerazione progetti più moderni e rispettosi del tessuto cittadino in linea con le direttive europee e con quanto anche in Italia si sta altrove realizzando.

IMOLA, LUGLIO 2024

IL PORTAVOCE  
ARMANDO MARTIGNANI



Lettera della  
**Città Metropolitana di Bologna**

17/07/2024



All'amministratore delegato RFI Gianpiero Strisciuglio

Al Referente del Progetto per RFI Salvatore De Rinaldis

Al Referente del Dibattito Pubblico Andrea Pillon

Pc:

Al Assessore alla Mobilità della Regione Emilia Romagna Andrea Corsini

Bologna 17/07/2024

Oggetto: contributo relativo al quadruplicamento della ferrovia Bologna- Castel Bolognese: richiesta per elaborare un "Accordo interistituzionale per la realizzazione del quadruplicamento ferroviario Bologna - Castel Bolognese e per il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitan".

Gentilissimi,

cogliendo l'occasione per ribadire ulteriormente l'assoluto interesse dei territori attraversati alla realizzazione degli interventi di potenziamento del corridoio della ferrovia adriatica, con lo scopo di aumentare i servizi per i cittadini e la competitività del territorio attraverso interventi di mobilità sostenibile e riaffermando la completa disponibilità alla massima e leale collaborazione interistituzionale, si evidenzia come il procedere degli incontri e delle attività di presentazione del progetto di quadruplicamento abbiano confermato con ancora maggiore forza l'esigenza e la necessità di avere un quadro strategico e progettuale più ampio, motivato e condiviso, dotato di approfondimenti tecnici mirati alle diverse soluzioni in campo.

Così come dichiarato durante lo scorso incontro del 11 luglio, affinché si possa procedere in maniera coordinata con l'obiettivo comune di avere in tempi certi un progetto condiviso e quindi realmente fattibile, si chiede l'istituzione formale di un **tavolo interistituzionale tecnico-politico** a cui partecipino il Ministero, RFI, la Regione Emilia-Romagna, la Città metropolitana ed i Comuni attraversati, in cui siano affrontati e condivisi *l'approccio strategico al progetto* e la sua *declinazione tecnica*. Il suddetto tavolo si auspica che si concluda con la sottoscrizione di un **"Accordo interistituzionale per la realizzazione del quadruplicamento ferroviario Bologna-Castel Bolognese e per il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitan"**. I lavori del tavolo dovranno avere una durata compatibile con i necessari approfondimenti e valutazioni tecniche, di durata presumibile di alcuni mesi.

Per quanto riguarda l'approccio strategico, deve essere condiviso quale sia il ruolo del potenziamento previsto a livello locale e sovralocale e quali siano le opportunità reali connesse e gli effetti attesi per i servizi AV, l'SFM e merci in quanto un intervento di tale portata deve necessariamente valorizzare e garantire più opportunità a diverse scale, anche in relazione alle pianificazioni messe in campo dai diversi enti.

Per quanto riguarda l'analisi più strettamente tecnica dovranno essere analizzate in maniera puntuale più argomenti: le diverse soluzioni fra cui quella in affiancamento alla linea attuale anche non sopraelevata e contemplando l'ipotesi della realizzazione di gallerie o di soluzioni specifiche ad hoc per i centri abitati, in particolare quello di Imola; le ricadute sulla Stazione Centrale di Bologna e la sua rete di adduzione, in relazione alla realizzazione del SFM e del traffico ferroviario regionale; le necessarie opere di compensazione e mitigazione. In sostanza una progettualità che completi la prospettiva con una reale relazione territoriale fra i servizi della nuova linea e quelli metropolitani (la stazione di Toscanella, il potenziamento del nodo di Bologna, l'incremento dei servizi SFM fra cui quelli passanti, ecc). In particolar modo, al fine di poter

esprimere valutazioni tecniche di merito dovranno essere necessariamente approfondite le seguenti componenti per le quali ci attendiamo integrazione per la documentazione: trasportistica, urbanistica, agronomica, idrologica ed idrogeologica, paesaggistica.

**Pertanto, in coerenza con i principi del diritto amministrativo, della buona fede e della leale collaborazione tra Enti, riteniamo necessario che l'attuale percorso di Dibattito Pubblico debba essere prolungato in modo significativo e accogliamo favorevolmente la disponibilità di avere a disposizione ulteriori 90 giorni a partire dall'8 settembre, espressa dalla Regione e RFI durante il già citato incontro del 11 luglio.**

Anticipiamo che ogni altra posizione, fra cui la scelta di un corridoio fra i tanti proposti, non avrà il nostro assenso fino a che non ci sarà l'istituzione del tavolo di cui sopra.

Matteo Lepore, Sindaco di Bologna e Sindaco metropolitano

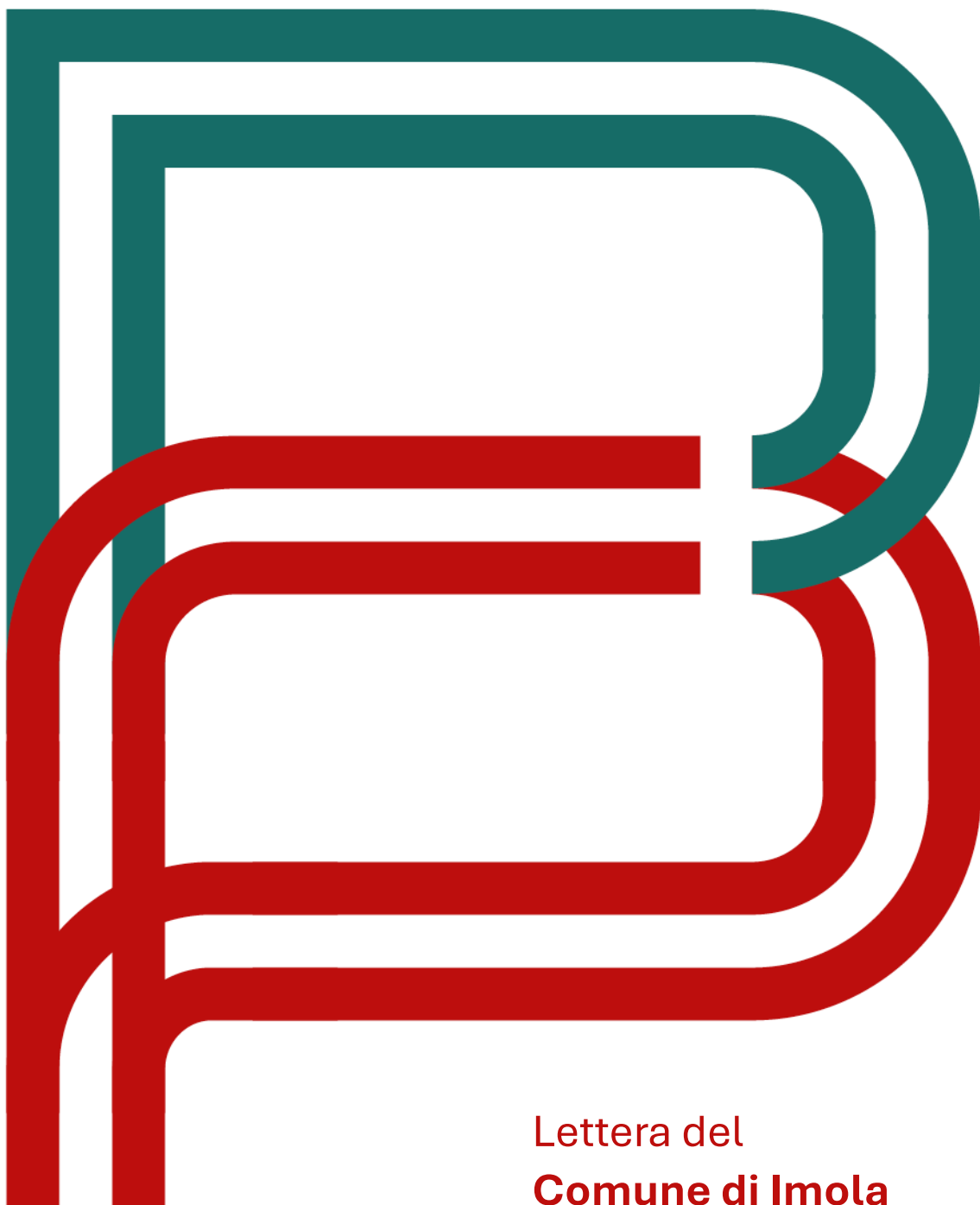
Marco Panieri, Sindaco di Imola, Presidente del Nuovo Circondario Imolese

Luca Albertazzi, Sindaco di Dozza

Luca Lelli, Sindaco di Ozzano dell'Emilia

Francesca Marchetti, Sindaca di Castel San Pietro Terme

Marilena Pillati, Sindaca di San Lazzaro di Savena



Lettera del  
**Comune di Imola**

22/07/2024



# CITTÀ DI IMOLA

MEDAGLIA D'ORO AL VALORE MILITARE PER ATTIVITA' PARTIGIANA

*Il Sindaco*

Prot. Gen.

*Imola, 22 luglio 2024*

**Andrea Pillon**

*Responsabile Dibattito Pubblico*

[responsabile@dpbolognacastelbolognese.it](mailto:responsabile@dpbolognacastelbolognese.it)

## **Oggetto: Osservazione Circondario Imolese**

*Gentilissimo Dott. Pillon,*

la presente è per proseguire e puntualizzare il rapporto che si sta delineando fra gli enti locali e RFI in vista della nuova linea Linea AV/AC nel tratto Bologna- Castel Bolognese, per la quale sono state poste da parte nostra diverse problematiche in merito all'attraversamento delle nostre aree urbane.

Ribadisco l'assoluto interesse a nome del Comune di Imola, attraversato dalla realizzazione degli interventi di potenziamento del corridoio della ferrovia adriatica, con lo scopo di aumentare i servizi per i cittadini e la competitività del territorio attraverso interventi di mobilità sostenibile e riaffermando la mia e nostra completa disponibilità alla massima e leale collaborazione interistituzionale, tuttavia ribadendo anche come il procedere degli incontri e delle attività di presentazione del progetto di quadruplicamento abbiano confermato con ancora maggiore forza l'esigenza e la necessità di avere un quadro strategico e progettuale più ampio, motivato e condiviso, dotato di approfondimenti tecnici mirati alle diverse soluzioni in campo.

In particolare è apparso chiaramente che il territorio dell'area urbana del Comune di Imola, nell'insieme di quello del Nuovo Circondario Imolese, rappresenti la parte più urbanizzata e di conseguenza la più sensibile agli impatti di un attraversamento su viadotto, ovunque lo si collochi.

Nella soluzione proposta da RFI per affiancamento alla linea storica, l'impatto con il tessuto urbano di Imola sarebbe devastante, causando la demolizione di 76 strutture tra residenziali e produttive e creando una barriera infrastrutturale alta 8/10 metri che taglierebbe in due la città. In quella posizionata a ridosso dell'autostrada A14, a nord della nuova quarta corsia, l'altezza del viadotto (oltre 18 m.) e la sua distanza dal tracciato stradale creerebbero un impatto insostenibile per alcune delle aziende più importanti del territorio, posizionate a nord dell'autostrada. Infine la soluzione più a Nord, che si distacca dalla linea storica dopo il Posto di Movimento ipotizzato oltre Casola Canina, creerebbe un "ingorgo infrastrutturale" in viadotto senza un reale vantaggio rispetto alle linee precedenti.

Noi riteniamo che i cittadini e le aziende economiche che costituiscono il tessuto sociale, produttivo e agricolo della Città e del Circondario meritino un approfondimento più articolato delle tecnologie costruttive dell'opera, che si riproponga di salvaguardare l'identità e la qualità urbana e paesaggistica del nostro territorio, mentre affronta il progetto di una infrastruttura strategica per lo sviluppo della rete del trasporto pubblico su ferro, interconnettendo il capoluogo Bolognese con il porto di Ravenna.

**Ci riferiamo in particolare alla necessità di analizzare in modo mirato la soluzione in galleria**, in modo da ridurre al minimo indispensabile la lunghezza del passante interrato e della sua profondità, come già è stato affrontato in realizzazioni recenti di passanti ferroviari a Bologna, Firenze, Genova e in altri casi, in cui sono state adottate pendenze ben superiori a quelle che ci sono state proposte, fino al 21 per mille. In questo modo sarebbe possibile valutare anche l'affiancamento alla linea storica, interrando la tratta che attraversa il centro urbano di Imola, riducendo al massimo la lunghezza del passante e delle parti in trincea delle rampe di internamento.

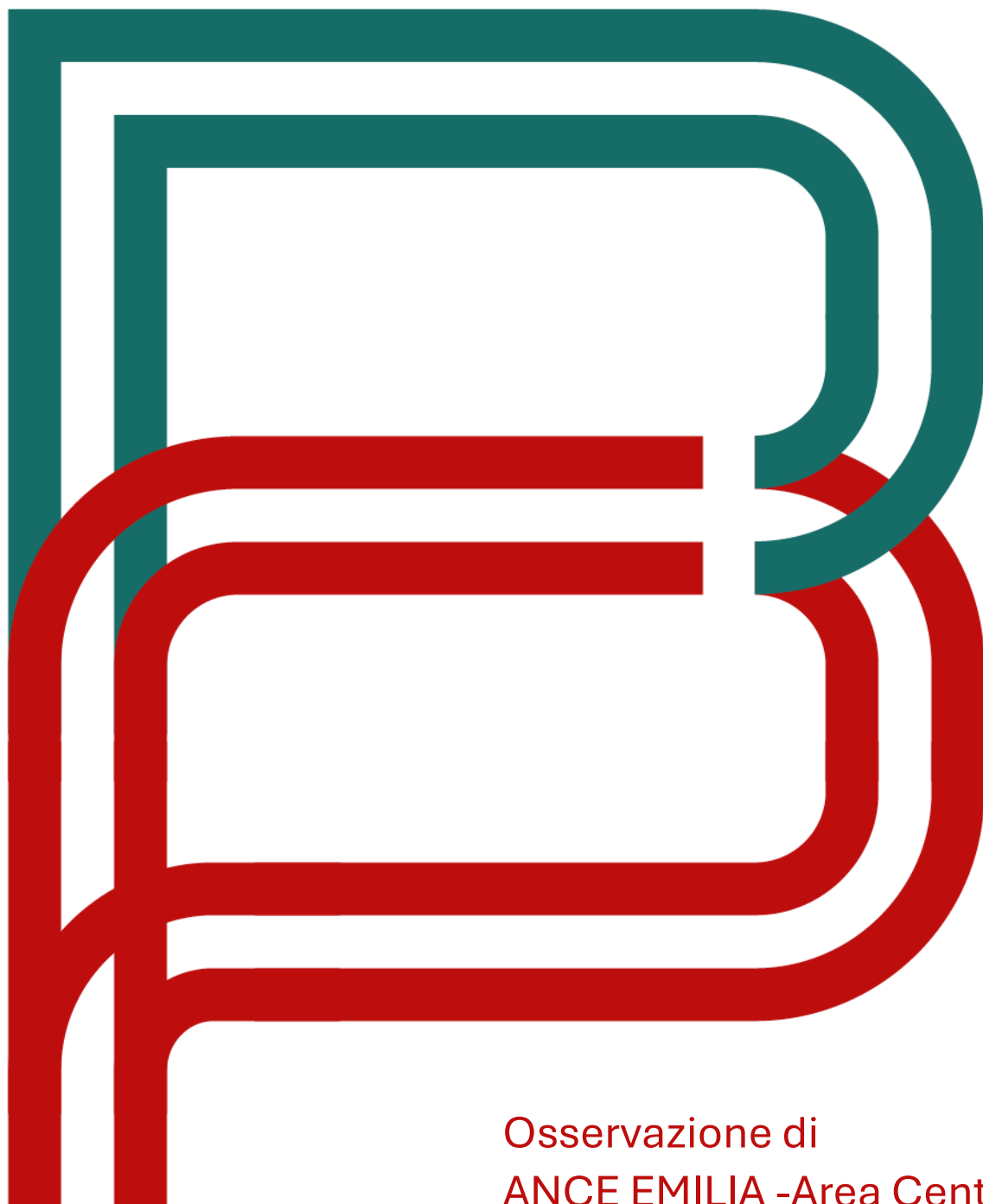
Colgo l'occasione per ribadire, come già nella lettera inviata in data 16.07.2024 tramite la Città Metropolitana di Bologna e i Sindaci interessati, come l'attuale percorso di Dibattito Pubblico debba essere prolungato in modo significativo e l'accettazione della disponibilità di avere a disposizione ulteriori 120 giorni a partire dal 8 settembre, oltre alla necessità di costituire un **tavolo interistituzionale** a cui partecipino il Ministero, RFI, la Regione Emilia-Romagna, la Città metropolitana ed i Comuni attraversati.

Cordialmente,



*Il Sindaco del Comune di Imola*

*Marco Panieri*



Osservazione di  
ANCE EMILIA -Area Centro

25/07/2024



Emilia, 17 luglio 2024

## OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI REALIZZAZIONE DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA TRATTA FERROVIARIA BOLOGNA - CASTEL BOLOGNESE RIOLO TERME

Il progetto di realizzazione del quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna - Castel Bolognese Riolo Terme, che individua il primo segmento del potenziamento della Direttrice Adriatica, rappresenta, ad avviso dell'Associazione scrivente, un progetto di grande interesse ed importanza strategica per il territorio interessato dall'intervento poiché avrà, in prospettiva, un effetto di incremento della capacità del trasporto pubblico locale e del traffico delle merci su rotaia, grazie alla separazione dei flussi tra la linea esistente e la nuova linea AV/AC.

Fatta questa premessa riteniamo opportuno rimarcare, come ANCE EMILIA Area Centro, alcune criticità evidenziate in diverse sedi del dibattito dai Comuni del Nuovo Circondario Imolese, rispetto alle possibili proposte di variante del tracciato ferroviario illustrate nel procedimento di discussione pubblica dello studio preliminare del progetto. Ulteriori criticità emergono rispetto alle tempistiche e modalità con cui gli enti e soggetti del territorio sono stati coinvolti nello stesso procedimento di discussione pubblica, troppo riduttivi e marginali rispetto ai tempi previsti per l'approvazione del progetto definitivo del tracciato della linea ferroviaria in questione.

Nello specifico le osservazioni che si vogliono evidenziare sono legate alle proposte di tracciato ferroviario riportate nella relazione di progetto, così come aggiornate e/o introdotte come nuove proposte nella presentazione effettuata nell'incontro del Tavolo tecnico di lavoro con il Comune di Imola avvenuto il 12 giugno scorso:

- 1) Alternativa rossa - Nord Autostrada,
- 2) Alternativa magenta - Nord Autostrada (ancora più a nord rispetto a quella rossa),
- 3) Alternativa ciano - in ampliamento all'attuale sedime ferroviario.

### HUB industriale metropolitano di San Carlo

Entrambi i tracciati di cui ai precedenti punti 1) e 2) hanno una sezione iniziale comune; vi è un tratto particolare del tracciato che passa da sud a nord dell'A14, all'altezza del quale scavalca la SP 19 sovrappassando Via Madonnina e il torrente Sillaro, tagliando via San Carlo.

Riteniamo che queste interferenze dei due tracciati ferroviari con la zona industriale di Via San Carlo possa avere effetti molto negativi e creare notevoli problemi al potenziale sviluppo di tale area, costituendo una interferenza fisica e spaziale allo sviluppo del Polo produttivo.

Si evidenzia infatti che il Piano Urbanistico Generale (PUG) del Nuovo Circondario Imolese, di recente assunzione, inquadra tale area come HUB metropolitano di San Carlo.

L'Hub metropolitano San Carlo, che coinvolge i Comuni di Castel San Pietro terme e Castel Guelfo di Bologna, è deputato dal PUG alla possibilità di insediare attività di logistica conto terzi di medie e grandi dimensioni e nuovi insediamenti per attività produttive di beni di carattere industriale e servizi secondo delle specifiche definite, con la Città Metropolitana di Bologna, con specifico accordo territoriale.

Ciò in relazione al fatto che lo stesso HUB della zona industriale di San Carlo rileva sia sul piano locale per lo stesso Comune, sia a livello provinciale per la stessa Città Metropolitana di Bologna sulla base delle Strategie di sviluppo industriale individuate dal Piano Territoriale metropolitano (PTM).

Si veda in questo senso l'elaborato S1 Strategie territoriali e locali del PUG (Tavola S3.1 - Assetto e strategia locale HUB Metropolitan) e lo stesso PTM.

Lo stesso Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ha identificato l'Hub San Carlo come uno dei 4 ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo vocati ad ospitare la grande logistica, in quanto direttamente serviti da un casello autostradale, oltre che da una stazione ferroviaria, riconoscendone di fatto l'ottimale ubicazione rispetto alle reti infrastrutturali.

Si richiede pertanto la modifica del tracciato in corrispondenza di Castel San Pietro Terme evitando che il "passaggio" a nord della A14 avvenga in corrispondenza del Polo di sviluppo San Carlo a sud del casello A14.

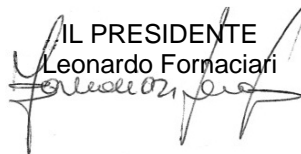
### **HUB industriale metropolitano di Imola**

Entrambi i tracciati di cui ai precedenti punti 1) e 2) interferiscono con la zona posta a nord della A14. Le due soluzioni proposte comporteranno verosimilmente la definizione un'area confinata limitata dallo stesso tracciato che non ne permetterà lo sviluppo verso nord della zona industriale del Comune di Imola.

Dette soluzioni risultano certamente migliorative rispetto alla prima ipotesi di tracciato a sud della A14, che avrebbe avuto impatti decisamente rilevanti sul Polo produttivo Selice di Imola e per il quale sin da ora dichiariamo la nostra fermissima contrarietà, come del resto già annunciato dallo stesso Comune di Imola.

In ogni caso, però, i tracciati ferroviari di cui ai punti 1) e 2) evidenziano la necessità di un approfondimento in sede tecnica al fine di valutarne in modo più puntuale gli effetti. Queste soluzioni infatti sono state illustrate per la prima volta in occasione del Tavolo tecnico, ma non si dispone di documentazione che permetta di esaminare i tracciati in maniera dettagliata.

Con riferimento infine all'ipotesi di tracciato in ampliamento del sedime ferroviario esistente (soluzione 3), si rimanda alla necessità di effettuare da parte di RFI uno studio particolareggiato dell'ipotesi di tracciato che, sulla base di quanto rappresentato nella seduta del Tavolo tecnico del 12 giugno scorso, appare ancora privo degli elementi che ne definiscano la fattibilità tecnica ed economica.

IL PRESIDENTE  
Leonardo Fornaciari  




Osservazione del  
**Comitato No Affiancamento dell'Alta  
Velocità alla linea ferroviaria  
esistente**

03/08/2024

Egregi Signori,

Portiamo a vostra conoscenza, a mezzo della presente, la raccolta (ad oggi) di circa 1500 consensi per la petizione “No Affiancamento dell’Alta Velocità alla linea ferroviaria esistente”. Tale petizione è stata promossa dall’omonimo comitato “No Affiancamento dell’Alta Velocità alla linea ferroviaria esistente” (da qui in poi “Comitato”), costituitosi in seguito all’informativa pubblica del 12 Giugno, con lo scopo di informare e coinvolgere i cittadini rispetto alle conseguenze dell’ipotesi del progetto RFI “Quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna – Castel Bolognese Riolo Terme” per il territorio del Comune di Imola.

Con tale petizione il Comitato e tutti i cittadini firmatari contestano la ipotesi di progetto che prevede il quadruplicamento della ferrovia con ‘corridoio’ in affiancamento al tracciato ferroviario esistente, indipendentemente da quale sia la soluzione tecnica (nord, sud, viadotto, etc.).

Le principali motivazioni in sintesi sono le seguenti:

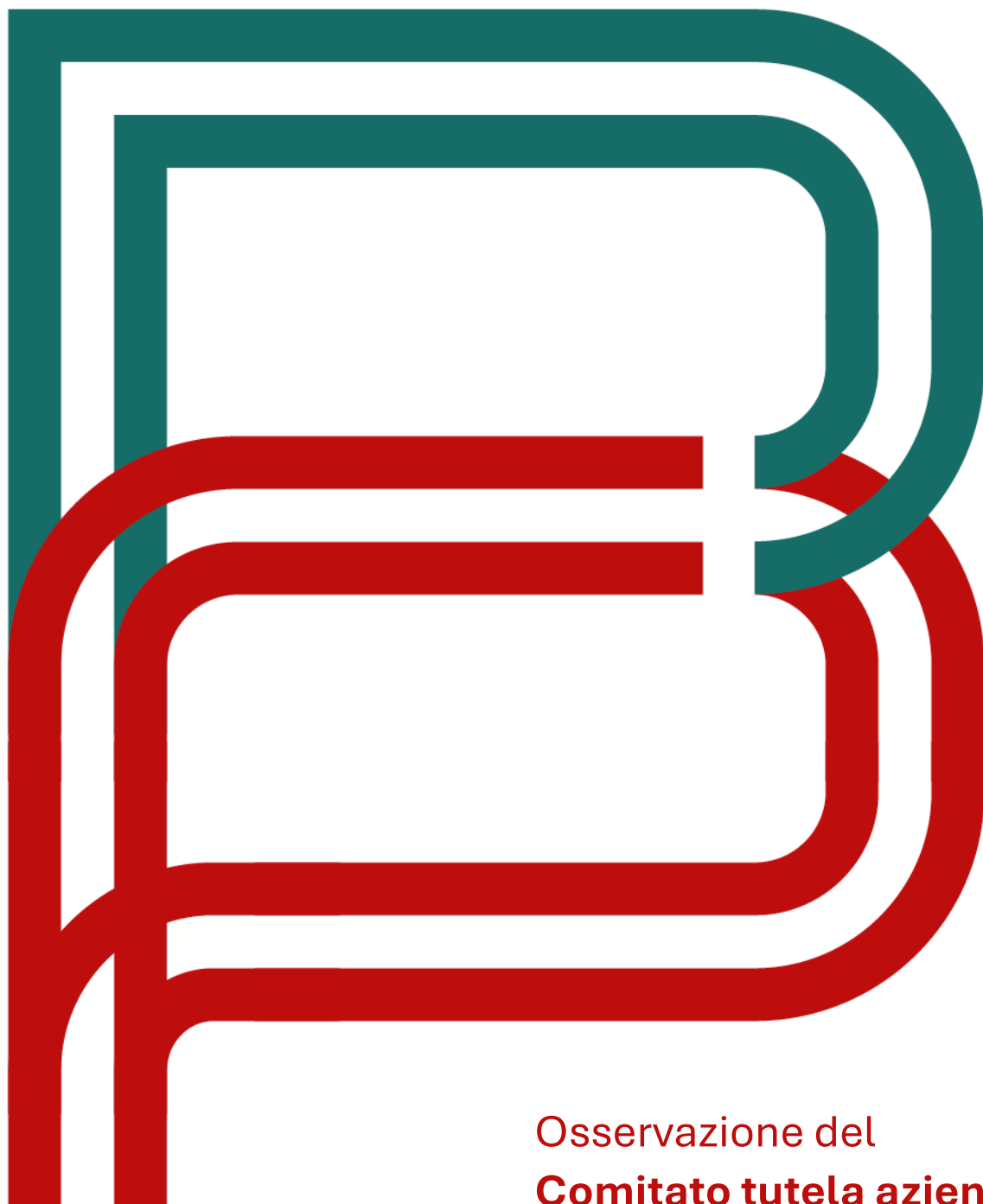
- **Impatto sociale:** l'affiancamento della nuova linea dividerebbe la città e causerebbe senza ombra di dubbio problemi di inquinamento acustico, di vibrazioni pericolose per gli edifici confinanti nonché profondo disagio negli abitanti dei quartieri attraversati.
- **Impatto ambientale:** la nuova linea in affiancamento – vuoi in superficie ma ancor peggio in viadotto, danneggerebbe sensibilmente l'ambiente e altererebbe irrimediabilmente l'ecosistema locale.
- **Sicurezza:** il Comitato si batte per difendere la qualità della vita degli imolesi e per preservare il territorio dalle conseguenze negative di un progetto che, secondo loro, è stato valutato e discusso a sfavore delle comunità cittadina, con una soluzione architettonicamente denigratoria dell'immagine che la città proietta verso la nazione e verso l'estero. Il Comitato puntualizza altresì che il passaggio intensivo di merci e treni ad alta velocità in centro abitato comporta rischi evidenti in termini di sicurezza, (incidente Viareggio 2009) e pure pericoloso è l'accantieramento in un centro urbano.
- **Alternative:** il Comitato ritiene molto più sicure e realizzabili le alternative, in studio da parte di RFI, che prevedono un passaggio a nord della autostrada con linea in superficie oppure lo scavo di una galleria (per minimizzare l'impatto su insediamenti industriali); quest'ultima sarebbe a nostro modo di vedere la soluzione meno impattante e vincente per tutte le parti in causa. Il Comitato si oppone altresì ad una scelta di interrimento nei pressi della linea storica perché porterebbe alti rischi per tutti gli edifici nei pressi della linea ferroviaria. I consensi fin qui raccolti vengono depositati ufficialmente (per il sig. Sindaco) presso l'Ufficio protocollo del Comune di Imola in data 5 agosto 2024, ma la raccolta continuerà dopo la pausa estiva e il Comitato provvederà ad aggiornare tale

elenco. Il Comitato chiede di poter essere coinvolto nei tavoli di lavoro come parte in causa e, quanto meno, essere puntualmente informato sullo sviluppo dei processi decisionali.

Il Comitato specifica che continuerà la sua attività di informazione e sensibilizzazione della cittadinanza anche nei mesi seguenti, proseguendo con la raccolta consensi fintanto che non si avranno conferme e dichiarazioni ufficiali riguardo alla 'non-scelta' dell'affiancamento linea storica.

*NDR: si è allegato l'atto costitutivo del comitato.*





Osservazione del  
**Comitato tutela aziende**  
**Bicocca - Colombarotto**  
05/08/2024



<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

## All’att.ne di RFI S.p.A.

\* \* \*

# OSSERVAZIONI

**AL DOCUMENTO DI FATTIBILITÀ DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI  
QUADRUPLICAMENTO BOLOGNA-CASTEL BOLOGNESE RIOLO TERME  
AI SENSI DELL’ART. 40, COMMA 4, D. LGS. 31.3.2023 N. 36  
E DELL’ART. 6, COMMA 3, ALLEGATO I.6, D. LGS. 31.3.2023 N. 36**

\* \* \*

Il “**COMITATO TUTELA AZIENDE BICOCCA-COLOMBAROTTO**” in persona del suo Presidente Sig. Gianmaria Balducci, con sede in Imola (BO), Via Bicocca n. 14/C. C.F. 90059890377 [REDACTED], (avente quali membri promotori le seguenti Aziende: **CEFLA S.C.; NUPI S.p.A.; NUPI INDUSTRIE ITALIANE S.p.A.; SANGIORGI LEGNAMI S.p.A.; S.I.L.L.A. S.a.S.**) rappresentato e difeso come da procura allegata dagli Avvocati Alessio Raitano ([info@studiolegaleraitano.it](mailto:info@studiolegaleraitano.it) e PEC [avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it](mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it)) e Alessandro Marelli ([alessandro.marelli@deluccaeassociati.it](mailto:alessandro.marelli@deluccaeassociati.it) e PEC [alessandro.marelli@ordineavvocatibopec.it](mailto:alessandro.marelli@ordineavvocatibopec.it)) ed elettivamente domiciliato presso lo Studio del primo in Bologna (BO – CAP 40122), Via Guglielmo Marconi n. 5;

### **PREMESSO**

1. Che, con nota prot. *Ferrovie dello Stato Italiane UA 11/3/2024 RFI-VDO.DIN.DIC.\A0011|P\2024\0000182* in data 11.3.2024, RFI S.p.A. ha **indetto il procedimento di dibattito pubblico** relativamente all’intervento di Quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna –

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:awalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">awalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

- Castel Bolognese Riolo Terme CUP: J41G230000700010 tramite Comunicazione di indizione del procedimento di dibattito pubblico ai sensi dell’art. 5, comma 1, lett. c) dell’Allegato I.6 al d.lgs. 36/2023;
2. Che, con successiva nota prot. *Ferrovie dello Stato Italiane UA 87572024 RFI-VDO.DIN.DIC.BO\A0011\P\2024\0000280* in data 8.5.2024, RFI S.p.A. **ha comunicato alle amministrazioni territoriali coinvolte (tra cui il Comune di Imola) l’intervenuta indizione** del procedimento di dibattito pubblico relativamente all’intervento in oggetto e, in conformità a quanto stabilito dall’art. 5, comma 1, lett. b) dell’Allegato I.6 al d.lgs. 36/2023, ha invitato le amministrazioni in indirizzo a dare visibilità del procedimento pubblicando sui rispettivi siti istituzionali la relazione contenente il progetto dell’opera e l’analisi di fattibilità delle eventuali alternative progettuali;
  3. che ai fini del dibattito pubblico è stato allestito un sito *web* che ha consentito di prendere visione del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (di seguito anche “DocFAP”);
  4. che in seno al dibattito pubblico sono stati svolti alcuni incontri pubblici e alcuni tavoli di lavoro, sia tecnici sia istituzionali, che hanno consentito di divulgare maggiori informazioni sui contenuti del DocFAP ma anche di ipotizzare soluzioni diverse rispetto a quelle già studiate in sede di fattibilità;
  5. che l’infrastruttura in questione è costituita dal potenziamento della tratta ferroviaria Bologna – Castel Bolognese Riolo Terme quale primo segmento della linea con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) della Direttrice Adriatica;
  6. che per il potenziamento infrastrutturale della direttrice Bologna-Rimini, il progetto prevede la realizzazione di una nuova coppia di binari

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatiboecc.it">avvalessioraitano@ordineavvocatiboecc.it</a></p>
---	--

- in variante - in aggiunta ai due esistenti tra Bologna e Castel Bolognese;
7. che a tal fine nella **Relazione di Progetto**, a far parte del DocFAP ████████, sono state analizzate **tre possibili alternative di intervento** che hanno inizio nel Comune di Bologna, percorrono i primi 7 km in comune in stretto affiancamento alla linea attuale e proseguono poi con i rispettivi tracciati in variante per terminare dopo Castel Bolognese;
  8. che i tracciati includono i collegamenti verso Rimini e Ravenna e la realizzazione di un posto di movimento intermedio;
  9. che le tre possibili alternative sono considerate tra loro funzionalmente equivalenti, in particolare due di esse si mantengono nel corridoio parallelo all’A14, differenziandosi in relazione alla posizione più o meno ravvicinata all’autostrada ma sempre sul lato sud; la terza alternativa, posta invece a nord, dopo un lungo tratto in comune con le altre, una volta superato il confine con il Comune di Imola, scavalca l’autostrada, evita la zona industriale di Imola e si riallaccia alla linea Castel Bolognese – Ravenna in corrispondenza del confine tra Solarolo e Cotignola;
  10. che, secondo RFI, le suddette soluzioni in variante sarebbero preferibili rispetto all’ipotesi di quadruplicamento in affiancamento alla linea storica in quanto in detta ipotesi, giusta la Relazione di Progetto (pag. 46), si determinerebbero necessariamente, nell’impianto di Castel Bolognese, delle “interferenze di taglio” tra flussi di traffico sia merci sia passeggeri;
  11. che RFI in effetti ha dedicato una parte cospicua della Relazione di Progetto, alle pagine da 33 a 48, per illustrare le tre alternative progettuali relative alla tratta Bivio S. Vitale-Castel Bolognese Riolo Terme;



<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studioiegaleraitano.it">info@studioiegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatiboecc.it">avvalessioraitano@ordineavvocatiboecc.it</a></p>
---	--

12. che le suddette tre alternative di tracciato in variante hanno inizio ad ovest della fermata di San Lazzaro di Savena;
13. che una **prima alternativa** si pone in stretto affiancamento all’autostrada A14 sul lato sud e a un certo punto, ovvero una volta superato il realizzando posto di movimento, attraversa la zona industriale di Imola con un viadotto ad una quota di circa 18 metri dal piano campagna dovendo in questo tratto la nuova linea ferroviaria superare le rampe di alcuni cavalcavia già esistenti (via Correcchio, via Correcchiello, via Gambellara, via Selice, via della Fossetta e via Lughese, oltre alle rampe dello svincolo autostradale di Imola);
14. che una **seconda alternativa** transita sempre sul lato sud dell’autostrada A14 ma ad una distanza maggiore, in quanto evita per tutta la sua estensione la sovrapposizione con la fascia di rispetto autostradale, mantenendo l’altezza media di 10-11 metri del viadotto ferroviario;
15. che una **terza alternativa** transita molto più a nord dell’autostrada A14 mantenendosi identica per i primi 23 chilometri alle precedenti due alternative, salvo poi oltrepassare il tracciato autostradale in corrispondenza della SP 30, tramite una galleria artificiale, in tal modo **seguendo un percorso che non va ad impattare con la zona industriale di Imola** all’interno della quale sono presenti le aziende promotrici dello scrivente Comitato, evitando altresì l’interferenza con il casello autostradale di Imola;
16. che la Relazione di Progetto riporta anche l’analisi multi-criteri relativa alle tre alternative sopra descritte affermando (pag. 43) che tutte le soluzioni studiate sarebbero sostanzialmente alternative e bilanciate e, quindi, tutte perseguibili;

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

17. che peraltro in occasione dell’incontro pubblico svoltosi in data 12.6.2024 presso il Comune di Imola **RFI ha comunicato e illustrato di avere modificato le alternative inizialmente ipotizzate;**
18. che infatti RFI ha immotivatamente abbandonato la prima alternativa in affiancamento stretto al lato sud dell’autostrada A14;
19. che RFI in effetti ha comunicato di avere modificato la prima alternativa facendola transitare in stretto affiancamento a nord (e non più a sud) dell’autostrada A14 in modo tale, tuttavia, da invadere completamente le aree di proprietà delle Aziende promotrici dello scrivente Comitato nella parte che separa gli edifici/stabilimenti aziendali dalla fascia di rispetto autostradale, peraltro – come se non bastasse - attualmente oggetto di esproprio e lavori per la realizzazione della quarta corsia dell’autostrada A14;
20. che l’area incisa, a quanto è dato comprendere, si trova o a ridosso di parcheggi e/o edifici già costruiti (in particolare l’edificio CEFLA di recentissima costruzione, realizzato sul fronte autostradale anche per sfruttarne la visibilità, adibito a Showroom e Training Center per la Business Unit Medical Equipment; [REDACTED] [REDACTED] con il rischio della loro demolizione o della loro inutilizzabilità (CEFLA S.C.), oppure riduce – rendendole inservibili - o elimina delle aree di stoccaggio o movimentazione merci che sono indispensabili per consentire l’esercizio dell’attività produttiva e che, ove ablate, obbligherebbero alla delocalizzazione delle aziende stesse (NUPI S.p.A.; NUPI INDUSTRIE ITALIANE S.p.A.; SANGIORGI LEGNAMI S.p.A.; S.I.L.L.A. S.a.S.);
21. che la seconda alternativa (transito sul lato sud dell’autostrada A14 al di fuori della fascia di rispetto) è stata immotivatamente eliminata o apparentemente ma inspiegabilmente abbandonata;

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studioiegaleraitano.it">info@studioiegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:awalessioraitano@ordineavvocatibologna.it">awalessioraitano@ordineavvocatibologna.it</a></p>
---	--

22. che la terza alternativa transitante a nord al di fuori dell’area industriale di Imola è stata parzialmente modificata;
23. che, inoltre, è stata presa in esame un’alternativa che prevede l’affiancamento alla linea storica;

**CONSIDERATO**

24. che il Comitato è legittimato e ha interesse a presentare le presenti osservazioni in quanto ente esponenziale degli interessi collettivi delle aziende che lo hanno promosso e costituito, tutte esposte a subire gli effetti negativi di un eventuale tracciato ferroviario transitante sulle loro proprietà;
25. che la finalità statutaria del Comitato è proprio quella di scongiurare in ogni modo l’eventualità che il corridoio di passaggio della nuova linea ferroviaria transiti sui terreni immediatamente adiacenti al lato nord all’autostrada A14 così come previsto della prima alternativa modificata di cui ai punti nn. 19 e 20 che precedono;
26. che tali terreni ed edifici sono di proprietà o in uso delle aziende promotrici del Comitato tutte ubicate sul versante autostradale nord a ridosso della fascia di rispetto autostradale e confinanti tra loro [REDACTED];
27. che ad un esame più approfondito emerge come le tre alternative di tracciato in variante, pur potendo apparire o essere dichiarate “funzionalmente equivalenti” oppure “bilanciate”, implicano scenari attuativi ben diversi tra di loro per cui **non sono neutre** rispetto alla scelta di quale sarebbe preferibile tra esse;
28. che infatti la Relazione di Progetto afferma proprio (pag. 34) che *“La presenza della zona industriale di Imola ha comportato lo studio di possibili corridoi di sviluppo: uno in sostanziale parallelismo*

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

*all’autostrada A14, e l’altro che dal comune di Imola in poi si sviluppa a nord dell’autostrada.”;*

29. che la citata Relazione, poco dopo, precisa che i tre corridoi devono intendersi come “scenari limite”, ottimizzabili anche in modo significativo, dal confronto con gli *stakeholder*;
30. che, tuttavia, detto confronto in realtà prende avvio solo ora posto che **in nessuna occasione precedente le aziende di cui al presente Comitato hanno ricevuto alcun invito a un confronto con RFI circa l’impatto della prima alternativa modificata di tracciato sulla zona industriale di Imola proprio nella porzione di essa che le riguarda** (cioè il comparto posto tra via Gambellara e via Selice includente all’interno via Colombarotto);
31. che perciò è mancata la possibilità di rappresentare le esigenze delle Aziende qui costituite in Comitato durante le fasi del dibattito pubblico, con il risultato che la fase di studio preliminare alla progettazione dell’infrastruttura oggetto di studio di fattibilità e riportata nella Relazione di Progetto **è stata completamente accantonata** e di fatto smentita e superata da nuove ipotesi progettuali sulle quali però **è mancato completamente un effettivo contraddittorio**;
32. che sulle nuove alternative progettuali emerse nel corso dell’incontro pubblico del 12.6.2024 presso il Comune di Imola **è stata completamente omessa la redazione dell’analisi multi-criteri** e quindi non è stata operata una valutazione basata sui criteri denominati “complessità infrastrutturale” (analisi delle diverse tipologie di opere previste e delle interconnessioni con altre linee ferroviarie); “sostenibilità ambientale” (analisi degli aspetti legati al suolo, geologie e idraulica, paesaggio naturale e antropico, impatto acustico) e “realizzazione ed

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studioiegaleraitano.it">info@studioiegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatiboec.it">avvalessioraitano@ordineavvocatiboec.it</a></p>
---	--

- economia del progetto” (analisi dei costi economici e sociali di realizzazione).
33. che tali gravi lacune e omissioni potrebbero viziare irrimediabilmente i futuri provvedimenti di approvazione del progetto;
  34. che, peraltro e sotto diverso profilo, la Relazione di Progetto manifesta un **evidente difetto di istruttoria** poiché manca completamente una parte descrittiva che indichi in modo non approssimativo gli oneri economici (*in primis* quelli espropriativi) e l’impatto sul territorio scaturente da ognuna delle alternative prese in esame;
  35. che non pare coerente con uno studio di fattibilità l’omissione di un dato di così rilevante importanza;
  36. che ciò è ancora più grave se si considera che rispetto alle nuove alternative progettuali illustrate nell’incontro pubblico del 12.6.2024 non è stata condotta alcuna analisi di tal genere, essendo mancata financo la valutazione dei costi delle diverse soluzioni infrastrutturali;
  37. che, in disparte da ciò, sia prima che dopo è stata **sottovalutata o ignorata la quantificazione dei costi di acquisizione delle aree incluse nell’area industriale di Imola** e, in particolare, nella zona più densa di essa, occupata come detto dalle Aziende che hanno dato vita allo scrivente Comitato;
  38. che analizzando ciascuna delle nuove alternative emergono elementi che inducono a ritenere **la prima alternativa non certo come quella da cui partire, bensì come LA PRIMA DA SCARTARE;**
  39. che sotto un primo profilo la prima alternativa originaria in stretto affiancamento sul lato sud non doveva essere abbandonata;
  40. che, sotto un secondo profilo, la **prima alternativa modificata** presenta evidenti limiti progettuali e realizzativi legati alle seguenti circostanze:

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studioiegaleraitano.it">info@studioiegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:awalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">awalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

- a. non aver tenuto conto che l’area di teorico intervento risulta ridotta perché è **già incisa dagli espropri in corso da parte di Autostrade per l’Italia per la realizzazione della quarta corsia** dell’autostrada A14 (con un’incidenza che non sarebbe avvertita sul versante sud dell’autostrada in quanto su quel lato il tracciato ferroviario sarebbe stato molto più lontano dal nastro autostradale, come un tempo ipotizzato nella seconda alternativa riportata nella Relazione di Progetto);
- b. in occasione dell’incontro pubblico del 12.6.2024 RFI ha affermato che realizzare il viadotto in affiancamento all’autostrada A14 “equivarrebbe a realizzare la quinta corsia più dieci metri”;
- c. tale indicazione rende evidente l’impatto totalmente invasivo e pregiudizievole procurato dall’utilizzo delle aree delle aziende promotrici dello scrivente Comitato per realizzare il viadotto ferroviario;
- d. non considera che l’infrastruttura ferroviaria si porrebbe in conflitto sia con l’attuale quarta corsia in fase di realizzazione ma ancor più con la possibilità che in futuro possa venir realizzata la quinta corsia dell’autostrada A14 non solo impedendone la realizzazione ma addirittura provocando un danno maggiore a quello scaturente dalla eventuale futura quinta corsia per i privati incisi dall’opera;
- e. non aver considerato che l’interposizione di un viadotto alto ben 18 metri dinanzi agli edifici CEFLA e in particolare dinanzi e dirimpetto all’edificio adibito a showroom della stessa, quand’anche non comportasse lesione all’integrità di tale edificio (evenienza assai difficile), di certo ne precluderebbe la visione dall’autostrada A14, elemento questo della visibilità considerato



<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">avalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

decisivo al momento della progettazione dello showroom ed essenziale per consentire la sua funzione promozionale e di trasmissione di prestigio da parte dell’Azienda;

- f. tale effetto di diaframma rispetto alla visibilità autostradale colpisce comunque in modo pregiudizievole tutte le altre aziende promotrici dello scrivente Comitato, ossia NUPI S.p.A., NUPI INDUSTRIE ITALIANE S.p.A., Sangiorgi Legnami S.p.A. e S.I.L.L.A. S.a.S. che hanno scelto la loro attuale ubicazione sul fronte autostradale proprio in relazione ai vantaggi legati alla prossimità all’autostrada e alla visibilità dall’autostrada;
- g. non aver considerato che, in sede di definizione del percorso della prima alternativa originaria, così come si era previsto (Relazione di progetto, pagg. 36 e 37) di modificare il tracciato per evitare interferenze con il casello di Castel San Pietro Terme (e addirittura per evitare l’interferenza con il futuro svincolo autostradale di Toscanella di Dozza, ancora da realizzare) RFI nella prima alternativa modificata avrebbe ben potuto prevedere, **anziché di impattare di taglio con delle aree industriali produttive già sacrificate** dall’esproprio per la quarta corsia come quelle delle Aziende qui costituite in Comitato, **di aggirare o lambire tali aree senza produrre ulteriore pregiudizio a queste Aziende;**
41. che, oltre a ciò, risultano presenti rilevanti vantaggi nella terza alternativa modificata che avrebbe dovuto renderla immediatamente preferibile all’attuale prima alternativa;
42. che infatti la **terza alternativa** presenta il vantaggio di seguire un tracciato che **evita l’interferenza con la zona industriale e il casello autostradale di Imola** e, oltre a ciò, non interferisce con Aree Protette sotto il profilo ambientale (Relazione di Progetto, pag. 81);

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalesioraitano@ordineavvocatibopec.it">avvalesioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

43. che la terza alternativa in sede di analisi multi-criteri presenta minori costi di realizzazione perché implica una minore criticità procedurale ed economica proprio relativamente agli espropri, in quanto evita l’interferenza con (tutta) la zona industriale di Imola (così la Relazione di Progetto a pag. 43);
44. che invece la **seconda alternativa** originaria (lato sud autostrada al di fuori della fascia di rispetto) non avrebbe dovuto essere abbandonata perché per tutta la sua estensione evitava la sovrapposizione (e quindi l’interferenza) con la fascia di rispetto autostradale e manteneva un’altezza media del viadotto molto più modesta, pari a circa 10 metri (conseguente al fatto di non interferire neppure con i cavalcavia autostradali esistenti) con una riduzione di altezza di circa 8 metri rispetto alla prima alternativa generando una minore quota di costi infrastrutturali;
45. che la stessa analisi multi-criteri, altresì, mostrava come la seconda alternativa originaria avrebbe avuto una minore complessità strutturale e minori costi di realizzazione;
46. che sempre l’analisi multi-criteri riportata nella Relazione di Progetto (pagg. 40-45) conferma invece che la **prima alternativa** (e ciò vale anche per la sua versione modificata) presentava e presenta tuttora una forte criticità legata ad una **elevata complessità infrastrutturale con ingenti oneri economici**, che solo apparentemente sarebbero bilanciati dalla mera possibilità di costruire, in luogo di altissimi viadotti, dei rilevati in stretto affiancamento all’autostrada, in quanto sarebbe comunque necessario il rifacimento di alcuni cavalcavia e la ricostruzione delle rampe relative allo svincolo autostradale di Imola che sarebbero inevitabilmente interferite;

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvelessioraitano@ordineavvocatiboecc.it">avvelessioraitano@ordineavvocatiboecc.it</a></p>
---	--

47. che **non risponde al vero** che nella seconda alternativa originaria vi sarebbero stati maggiori oneri per espropriazioni nell’area industriale di Imola, e ciò almeno per i seguenti motivi:
- a. l’affermazione fatta da RFI che detti costi non sarebbero quantificabili (Relazione di Progetto pag. 42) smentisce radicalmente l’assunto per cui essi sarebbero maggiori di quelli di altre soluzioni;
  - b. va poi tenuto presente che **l’area industriale di Imola posta sul versante sud dell’autostrada A14**, nel tratto in cui transiterebbe il tracciato ferroviario tra le vie Gambellara e Selice, **è molto meno densa** di quella dell’area industriale posta a ridosso del versante nord della stessa, ove sono presenti le Aziende promotrici dello scrivente Comitato;
  - c. ciò si evince dal semplice esame in mappa delle due aree industriali;
48. che quindi, in conclusione, per tutto quanto sopra esposto, tra le tre alternative da ultimo illustrate e considerate possibili (benché non ve ne sia alcuna traccia sul sito istituzionale del dibattito pubblico) la prima (qui avversata) certamente non è quella che esprime il rapporto migliore tra costi e benefici per la collettività in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire bensì è quella che esprime il rapporto peggiore, avendo costi molto alti e gravi ricadute per la collettività (anche e soprattutto in termini occupazionali);
49. che appare necessario a questo punto illustrare le caratteristiche e la consistenza di ciascuna delle Aziende che hanno costituito lo scrivente Comitato, onde poter riscontrare e soppesare l’entità dei danni che sarebbero arrecati a ciascuna di esse in caso di realizzazione del

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D'Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

- tracciato ferroviario sulle aree di loro proprietà necessarie e funzionali alla loro attività industriale;
50. che la **CEFLA S.C.** [REDACTED] è una società cooperativa che nasce nel 1932; oggi è un gruppo industriale imponente [REDACTED] con business units in diversi settori e la maggior concentrazione di stabilimenti ed uffici nel sito di via Bicocca n. 14/C in Imola; impiega complessivamente circa **duemila dipendenti** e [REDACTED] [REDACTED] il tracciato in affiancamento stretto lato Nord A14, andando ad interferire con la palazzina centrale dell'headquarter di via Bicocca, la palazzina uffici della B.U. Finishing, **l'edificio ad uso Showroom & Training Center (completato alla fine del 2020 e** [REDACTED] il parcheggio fronte autostrada e tutti i sotto servizi presenti nell'area in questione comprometterebbe la Business continuity della ditta Cefla S.C. con un danno di non immediata quantificabilità, viste le dimensioni e le articolazioni del gruppo, ma certamente di svariati milioni di Euro;
51. che la realizzazione del viadotto ferroviario a ridosso di tali proprietà di CEFLA determinerebbe un impatto con notevoli conseguenze per l'azienda sia durante la fase di **cantierizzazione** dell'opera che in condizione di conclusione e **regime** dell'infrastruttura;
52. che infatti per ciò che attiene alla **Palazzina Centrale Bicocca**, di superficie complessiva pari a 4.750 mq. e con una presenza lavorativa di 250 persone, considerato che quando la quarta corsia sarà ultimata si troverà a circa 50 metri lineari da essa, l'invasione della restante fascia interposta tra autostrada e la palazzina determinerà che durante la fase di cantiere la fruibilità dell'edificio risulterà compromessa e tale da dover sospendere e delocalizzare le attività, mentre in fase finale di esercizio dell'infrastruttura AV/AC, la distanza tra opera e palazzina

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

sarà di poche decine di metri, tale da compromettere la vivibilità dell’ambiente di lavoro ad uso uffici direzionali a causa di vibrazioni e acustica. Le attività dovranno essere delocalizzate;

- 53.** che per ciò che attiene allo **Showroom e Training Center Medical Equipment** avente superficie complessiva pari a 2.950 mq. in particolare, le attività svolte all’interno (esposizione prodotti e formazione dei tecnici) sono incompatibili con le vibrazioni e l’inquinamento acustico generato da un viadotto di alta velocità posto a distanza di pochi metri. Inoltre, la posizione dell’edificio stesso è in totale conflitto con il tracciato di progetto per l’ipotesi di affiancamento stretto lato Nord A14 della linea AV/AC e la scelta di tale tracciato comporterebbe l’abbattimento quasi certo dell’edificio;
- 54.** che quanto all’**edificio B.U. Medical Equipment** lo stesso racchiude i reparti di produzione della B.U. e soprattutto nell’area lato autostrada in affiancamento all’edificio showroom, vi operano centinaia di persone per la realizzazione delle attività di assemblaggio, verifica e collaudo di macchinari medicali. In tali aree, sono dislocate sale metrologiche, sale prove e sale prototipi. Tutte le lavorazioni svolte all’interno di questi reparti richiedono condizioni di estrema pulizia, precisione e non ammettono vibrazioni esterne, in quanto il risultato finale potrebbe essere compromesso e di conseguenza il prodotto risulterebbe non collaudato e non idoneo per essere immesso sul mercato. La presenza di un cantiere di così grande impatto, quale quello della realizzazione del viadotto, imporrebbe il fermo delle attività di lavorazione e pertanto il blocco della produzione per tutta la fase di cantiere. Inoltre, anche durante il normale esercizio dell’opera, a causa delle vibrazioni prodotte, le attività poste in tale area dello stabilimento risulterebbero incompatibili e da delocalizzare con conseguenti ingentissimi oneri;

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studioiegaleraitano.it">info@studioiegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">avalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

55. che quanto all’edificio **Palazzina Finishing** della superficie complessiva di 1.960 mq. e nella quale operano circa 150 persone sono ubicati gli uffici Manufacturing, Purchasing, Sales, Marketing, Sviluppo Prodotto, R&D; anche in questo caso (come per la palazzina principale) nella fase di cantiere bisognerà sospendere la produzione e delocalizzare l’attività e in fase finale di esercizio dell’infrastruttura AV/AC la distanza tra opera e palazzina sarà di poche decine di metri, tale da compromettere la vivibilità dell’ambiente di lavoro ad uso uffici tecnici a causa di vibrazioni e acustica, sì che le attività dovranno essere definitivamente delocalizzate;
56. che, da ultimo, per quanto attiene alla porzione di **parcheggio** che verrebbe rimossa (pari a circa 240 posti auto) per effetto dei lavori e della successiva presenza del viadotto ferroviario si osserva che data l’ubicazione dello stabilimento nell’area industriale Colombarotto, dove non sono presenti nelle prossimità parcheggi pubblici alternativi, il drastico taglio dei posti auto porrebbe l’azienda in seria difficoltà imponendo il reperimento e l’acquisto di nuove aree per riesperandere l’area di parcheggio, oppure il ricorso a un servizio navetta, con conseguenti ingenti oneri direttamente procurati della realizzazione dell’infrastruttura ferroviaria;
57. che quanto alle **interferenze con i sottoservizi** si fa notare che nell’area pertinenziale a confine con il tronco autostradale, sedime di un eventuale cantiere dell’AV/AC, risiedono la maggior parte dei sottoservizi che alimentano la funzionalità di tutti gli edifici di CEFLA sopra menzionati;
58. che, in particolare, si evidenzia che in tale area sono presenti numerose linee dei sottoservizi quali, linee acque bianche CEFLA, fognatura che raccoglie tutte le acque nere dello stabilimento CEFLA, linea della Media



<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

Tensione e Bassa Tensione CEFLA nonché **le linee della Media Tensione Hera che vanno ad alimentare gli stabilimenti di tutta l’area industriale Bicocca-Colombarotto;**

59. che la **Nupi S.p.a.** e la **Nupi Industrie Italiane S.p.a.** (di seguito anche “Nupi” e “Nupi Industrie”) [redacted] fanno parte, la prima come holding la seconda come soggetto operante nel sito di Imola, di un gruppo industriale [redacted] attivo dal 1972 nel settore della progettazione, produzione e vendita di tubi e raccordi per uso idrosanitario ed industriale e di tubazioni polimeriche specificatamente dedicate all’industria petrolifera, chimica e petrolchimica; [redacted]  
[redacted]  
[redacted] la sede di Imola occupa 25 dipendenti e produce un tubo per due linee prodotto commercializzate da tutto il Gruppo. La realizzazione della prima alternativa modificata dell’opera di RFI, qui avversata, presenterebbe un’intersezione di taglio della nuova rete ferroviaria con la proprietà tale da privarla di un’area importantissima destinata a piazzale esterno/stoccaggio, senza la quale, Nupi Industrie non potrebbe più operare e quindi condurre in locazione il fabbricato adibito a stabilimento. Infatti, anche se il fabbricato non verrà interessato dall’opera, la mancanza di piazzale impedirà ogni tipo di stoccaggio e quindi di produzione. Nupi subirebbe un danno immobiliare di svalutazione immediata della proprietà dovuta alla perdita totale dell’area piazzale [redacted]  
[redacted] con impossibilità di locare a terzi il solo fabbricato industriale e palazzina uffici;
60. che Nupi Industrie non potrebbe operare e produrre in uno spazio ridotto e condiviso con un cantiere del tipo e della durata di quello di RFI, la cui “invasione” di area obbligherebbe la stessa a delocalizzare la

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

propria attività e NUPI (quale holding e proprietà immobiliare) a rivendere gli stabilimenti e uffici divenuti inutilizzabili per il proprio business;

- 61.** che la proprietà immobiliare di Imola al 31/12/2023 riporta un costo storico pari ad Euro [REDACTED]. Circa Euro [REDACTED] sono stati investiti nel 2023 per la realizzazione del *tunnel* di collegamento tra il capannone produttivo e quello di magazzino, per permettere attività di stoccaggio e carico/scarico in copertura. Nel medesimo anno è stato realizzato un nuovo impianto fotovoltaico da 1MW sulla copertura del fabbricato [REDACTED].

Recentemente, nel 2024, il fabbricato industriale ha subito importanti lavori di manutenzione straordinaria, in particolare il rifacimento del tetto [REDACTED] anche ed in conseguenza dell’installazione di un nuovo impianto fotovoltaico da parte di NUPI INDUSTRIE.

Oggi NUPI ad Imola occupa un’area di oltre 20.000 mq che non sarebbe facile sostituire per delocalizzare con le medesime caratteristiche logistiche. In aggiunta si evidenzia che una temporanea delocalizzazione produttiva di NUPI Industrie per i cosiddetti “tempi di cantiere” è impossibile per la tipologia dei cicli produttivi e soprattutto per l’impiantistica utilizzata e installata presso lo stabilimento in oggetto. Delocalizzare comporterebbe oltre ai costi di reperimento di una nuova area idonea, il costo di trasferimenti dei macchinari di produzione ma non si potrebbero allo stesso modo trasferire impianti quali quello elettrico, idraulico, di raffreddamento e caricamento della materia prima. Tutta l’impiantistica andrebbe ricostruita *ex novo*. Delocalizzare significherebbe costruire un nuovo stabilimento con tempi di realizzazione medio lunghi, tali per cui la produzione delle linee oggi presenti su Imola verrebbe bloccata;

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D'Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatiboecc.it">avvalessioraitano@ordineavvocatiboecc.it</a></p>
---	--

62. che pertanto in termini di fatturato il danno economico per le società del gruppo Nupi derivante dalla soppressione dell'unità locale di Imola e delle attività dalla stessa svolte sarebbe di circa 35 milioni di Euro;
63. che la società **Sangiorgi Legnami S.p.A.** [REDACTED] nasce nel 1949 e commercializza in Italia e all'estero legnami pregiati provenienti da tutto il mondo. Sangiorgi Legnami oggi conta all'incirca 30 dipendenti [REDACTED]  
[REDACTED]
64. che l'eventuale passaggio di una linea di AV/AC, anche sopraelevata, sulla proprietà, con tutte le problematiche annesse e connesse (lavori strutturali / vibrazioni/ rumore / inquinamento / area di rispetto per le nuove strutture) non sarebbe compatibile con l'attività aziendale;
65. che, infatti, l'ipotizzato esproprio del terreno, così come proposto secondo la prima alternativa modificata, renderebbe impossibile il mantenimento degli impianti di segheria, fondamentali per la funzionalità dell'azienda;
66. che l'unica soluzione ipotizzabile, se tale evento si dovesse verificare, sarebbe uno **spostamento dell'intera attività**, cosa difficilmente realizzabile per la difficoltà di reperimento di spazi idonei nelle vicinanze (per mantenere il personale attuale), fermo attività durante gli spostamenti, quindi mancanza di tempo necessario ed enorme esborso finanziario;
67. che si stima che servirebbe un'altra zona di circa 4/5 ettari, edificabile con uffici, capannoni e servizi come quelli attuali (n. 2 impianti di segheria, di cui uno appena installato), n. 2 impianti di lavorazione, attrezzatura con macchinari per revisione catene e lame, caldaia, silos per il recupero e l'utilizzo degli scarti, impianti fotovoltaici, n. 10 essiccatoi, n. 1 pre-essiccatoio e 20.000 mq tra capannoni e tettoie, pari a un **esborso di 10/15 milioni di Euro**;

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

68. che, comunque, una eventuale delocalizzazione, con i costi già stimati, non potrebbe godere della attuale ubicazione strategica dell’impianto, prospiciente e visibilissimo dall’autostrada e, altresì, in prossimità del casello di Imola; tale posizionamento costituisce un valore inestimabile sia dal punto di vista logistico sia da quello pubblicitario;
69. che la **S.I.L.L.A. S.a.s.** (anche SILLA; [REDACTED]) svolge attività di produzione, lavorazione e rivendita di materiali inerti con varie sedi in Italia; tuttavia, l’unità operativa di Imola è una delle più rilevanti [REDACTED] attiva dal 1994 [REDACTED] [REDACTED] impiega [REDACTED] 22 dipendenti. Comprende al suo interno, oltre al magazzino edile, un impianto di produzione di calcestruzzo e piazzali di stoccaggio inerti che insistono sull’area oggetto di eventuale esproprio. Tale impianto, che impiega stabilmente 5 operatori, è strategico nella gestione della filiale perché consente di seguire i clienti fin dalle prime fasi del cantiere e permette di competere con i diretti concorrenti particolarmente attivi in questo settore (produzione di calcestruzzo e vendita inerti);
70. che attualmente la filiale sta sostenendo un importante investimento tramite la realizzazione al suo interno di una nuova struttura di circa 450 mq che ospiterà uffici e nuovi spazi commerciali;
71. che l’eventuale esproprio del terreno così come proposto secondo la prima alternativa modificata renderebbe **impossibile la sopravvivenza dell’impianto di betonaggio** costringendo la SILLA alla chiusura o ad un eventuale delocalizzazione che, aldilà dei pur rilevanti **costi diretti di reimpianto (stimabili in una cifra non inferiore ai 4/5 milioni di Euro fra acquisto dei terreni ed edificazione)**, non potrebbe godere di tutti i benefici legati alla gestione comune dell’impianto stesso all’interno del magazzino (riduzione dei costi di personale, comunione

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

dei mezzi d’opera, ottimizzazione delle scorte di magazzino) e questo influirebbe in maniera gravissima sui risultati economici della filiale nel suo complesso;

- 72.** che inoltre la significativa riduzione delle superfici utilizzabili, oltre a rendere necessaria una riprogettazione completa del layout di magazzino con relative spese ora non quantificabili, limiterebbe fortemente la commercializzazione di numerosi articoli quali ad esempio inerti e manufatti in cemento, che oggi trovano spazio nelle aree soggette ad eventuale esproprio;
- 73.** che, non ultimo, occorre sottolineare quanto la posizione strategica dell’impianto prospiciente e visibilissimo dall’autostrada e nella prossimità del casello autostradale di Imola costituisca un valore inestimabile sia dal punto di vista logistico sia da quello pubblicitario recato all’azienda nella sua globalità.

\* \* \*

Tutto quanto sopra premesso e considerato, il **“Comitato tutela aziende Bicocca-Colombarotto”** come rappresentato, assistito e domiciliato

**CHIEDE**

- I.** che, in accoglimento delle formulate osservazioni, venga stralciata e comunque eliminata dalla futura progettazione dell’infrastruttura ferroviaria in epigrafe la prima alternativa modificata di tracciato in variante, in affiancamento stretto all’autostrada A14 sul versante nord;
- II.** che, in ogni ipotesi, il successivo livello di progettazione non preveda l’attraversamento dell’area produttiva in cui sono ubicate le aziende promotrici dello scrivente Comitato, area delimitata dalle vie Gambellara, Bicocca e Selice sul lato nord della autostrada A14.

\* \* \*

<p><b>Avv. Alessandro Marelli</b>  Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  Tel. 0513399056 – fax 0513399064  Via Massimo D’Azeglio, n. 39  40123 - Bologna</p>	<p><b>Avv. Alessio Raitano</b>  Patrocinante in Cassazione  Via G. Marconi n. 5 - 40122 Bologna (BO)  Tel. 0542 667294  <a href="mailto:info@studiolegaleraitano.it">info@studiolegaleraitano.it</a>  <a href="mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it">avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it</a></p>
---	--

Si chiede di ricevere copia del **documento conclusivo** di cui all'articolo 5, comma 1, lettera f), Allegato I.6, D. Lgs. 31.3.2023 n. 36.

\* \* \*

**Si allegano i seguenti documenti:**

[Redacted list of documents]

Bologna-Imola, 5 agosto 2024



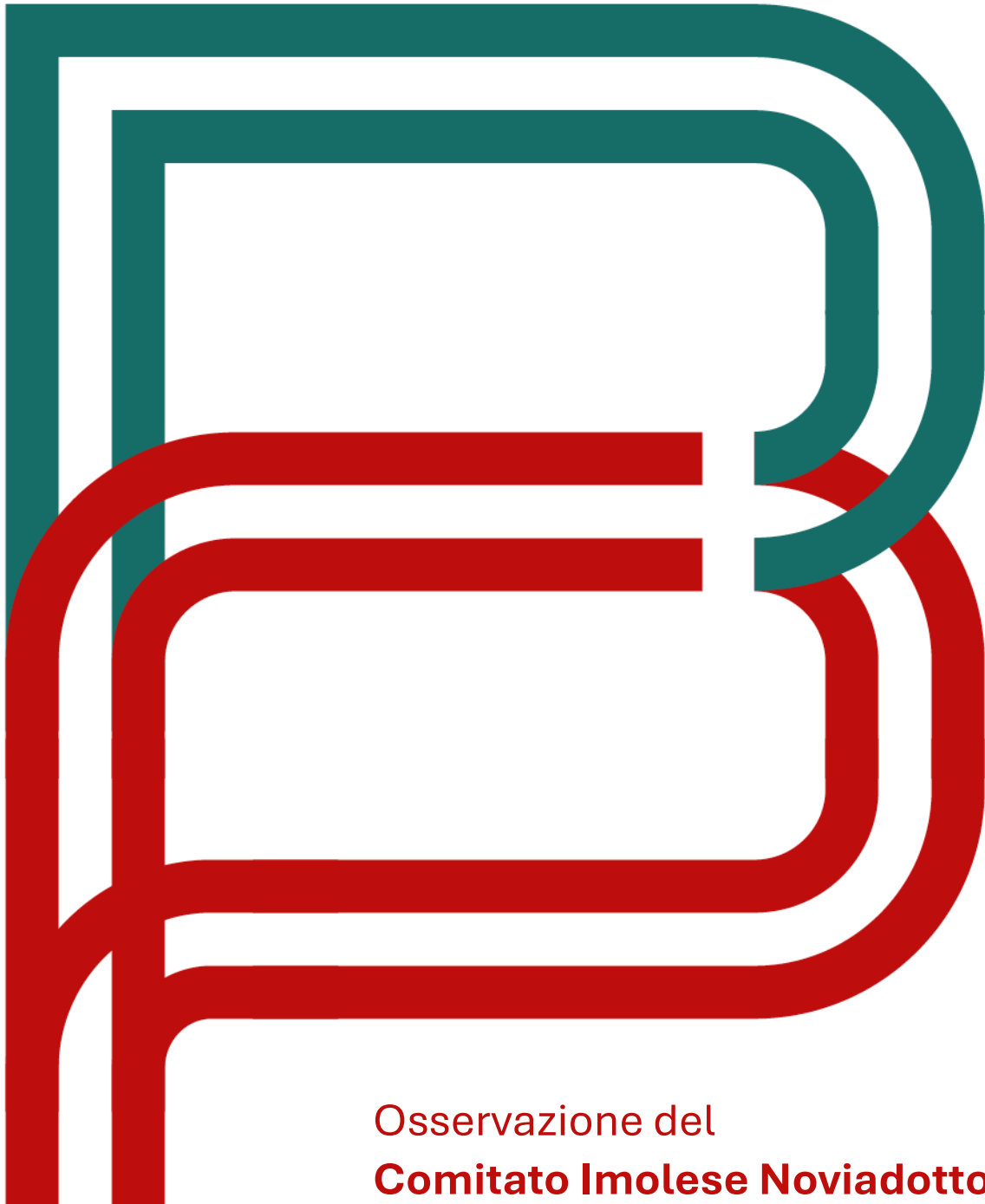
(Avv. Alessio Raitano)

**MARELLI  
ALESSANDRO**

Firmato digitalmente da MARELLI  
ALESSANDRO  
Data: 2024.08.05 16:32:19 +02'00'

(Avv. Alessandro Marelli)





Osservazione del  
**Comitato Imolese Noviadotto**

06/08/2024



Spett.le RFI

## Osservazioni di opposizione e proposte al progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria AV/AC Bologna – Castel Bolognese Riolo Terme

---

### PREMESSA

Il Comitato Imolese NOVIADOTTO ha promosso la raccolta firme presentata a RFI, alla Regione Emilia Romagna, alla Città Metropolitana di Bologna, al Comune di Imola, per chiedere la sospensione dell'iter di approvazione dell'opera, al fine di riesaminare i progetti di realizzazione, **favorendo quello in affiancamento alla linea esistente piuttosto che le altre 3 opzioni (corridoi) prospettate in adiacenza all'autostrada, per le gravi ripercussioni che quelle ipotesi avrebbero prodotto sulle abitazioni, sulle attività, sull'agricoltura e sul contesto sociale delle frazioni interessate.**

L'obiettivo del comitato non è certamente quello di contrastare la realizzazione di infrastrutture che possono essere utili alla collettività, ma redige questa osservazione nell'intento di fare presente la sua **ferma opposizione e la non condivisione delle scelte costruttive alla realizzazione in oggetto su un viadotto ferroviario realizzato in affiancamento all'attuale sedime ferroviario, destinato al passaggio di treni AV/AC.** Un ecomostro che attraverserebbe la città, estremamente pericoloso in caso di incidenti di qualunque natura.

Il nostro obiettivo come cittadini è quello però di capire come queste infrastrutture possono essere realizzate e con quale impatto sulla città, sulla vita dei cittadini, sulle attività imprenditoriali e sull'ambiente. È compito di tutti noi cittadini partecipare consapevolmente su scelte il cui impatto sarà irreversibile e ridisegneranno profondamente il tessuto cittadino e di tutto il territorio, ed a tal proposito sottolineiamo che i progetti fin qui presentati non ci hanno per nulla convinti.

Non capiamo per quale motivo anche a Imola i progetti di sviluppo ferroviario non possano essere



pensati e realizzati secondo i principi dell'unione Europea, le cui linee guida sulla realizzazione di infrastrutture ferroviarie che attraversano i centri cittadini mirano a garantire sicurezza, efficienza, sostenibilità ambientale e integrazione urbana.

Questi principi sono contenuti in varie direttive, regolamenti e raccomandazioni dell'Unione Europea, come ad esempio le linee guida della Commissione Europea per la pianificazione e la costruzione di infrastrutture ferroviarie che tra i principi indica come priorità quella di **considerare l'impatto ambientale, l'inclusione sociale, la gestione del rumore e delle vibrazioni, e la sicurezza dei cittadini e promuove l'uso delle tecnologie avanzate per la riduzione dell'impatto negativo delle infrastrutture sul tessuto urbano.**

#### **IL PENSIERO DEL NOSTRO COMITATO**

**La realizzazione di un percorso ferroviario in galleria sotto un centro cittadino è una soluzione urbanistica adottata in varie città per ridurre l'impatto del traffico ferroviario sulla superficie e migliorare la qualità della mobilità e della vita dei cittadini.**

Questi progetti dimostrano come la soluzione possa portare benefici significativi in termini di mobilità, riduzione del traffico e miglioramento della qualità della vita urbana. Non capiamo pertanto per quale motivo i progetti presentati a Imola ed in terra di Romagna non possano prendere in considerazione la modalità di intervento, infatti, il tunnel in galleria metterebbe tutti d'accordo, non danneggerebbe proprietà private, imprenditoriali, agricole e soprattutto tutelerebbe la città, l'ambiente e il consumo di territorio.

**Ribadiamo pertanto la nostra contrarietà ai progetti presentati che vanno a distruggere il comparto agricolo a sud e nord dell'autostrada e sosteniamo la necessità prendere in considerazione la realizzazione di UN PASSANTE sotterraneo che reputiamo di gran lunga un progetto più moderno e rispettoso del territorio in linea con le direttive europee e con quanto anche in Italia si sta altrove realizzando.**



## PROGETTI REALIZZATI IN EUROPA E IN ITALIA

### 1. TUNNEL FERROVIARIO DI ZURIGO (Svizzera)

- **Progetto:** Costruzione della stazione ferroviaria sotterranea di Löwenstrasse.
- **Obiettivi:** Aumentare la capacità del nodo ferroviario di Zurigo, ridurre i tempi di attesa e migliorare la puntualità dei treni.
- **Descrizione:** La stazione sotterranea Löwenstrasse è stata realizzata sotto la stazione centrale di Zurigo, consentendo ai treni di attraversare la città senza interferenze con il traffico di superficie.

### 2. CITYTUNNEL LEIPZIG (Germania)

- **Progetto:** Costruzione di un tunnel ferroviario sotto il centro di Lipsia.
- **Obiettivi:** Migliorare la rete di trasporto pubblico, ridurre la congestione stradale e fornire una connessione diretta tra le principali linee ferroviarie.
- **Descrizione:** Il tunnel, lungo circa 3,9 chilometri, collega diverse stazioni del centro città, permettendo ai treni suburbani di passare senza interrompere il traffico stradale.

### 3. COPENHAGEN CITYRINGEN (Danimarca)

- **Progetto:** Costruzione di una linea metropolitana circolare sotterranea.
- **Obiettivi:** Potenziare il trasporto pubblico e ridurre il traffico automobilistico nel centro.
- **Descrizione:** La Cityringen, inaugurata nel 2019, è una linea metropolitana automatica che corre interamente sotto terra, attraversando il cuore della capitale danese e migliorando notevolmente la mobilità urbana.

### 4. CROSSRAIL (ELIZABETH LINE) A LONDRA (Regno Unito)

- **Progetto:** Costruzione di una nuova linea ferroviaria che attraversa Londra da est a ovest.



- **Obiettivi:** Aumentare la capacità della rete di trasporti pubblici di Londra, ridurre i tempi di viaggio e migliorare la connessione tra le diverse zone della città.
- **Descrizione:** Gran parte della linea, lunga circa 118 chilometri, corre in tunnel sotto il centro di Londra, con nuove stazioni sotterranee che migliorano notevolmente l'accessibilità e la fluidità del traffico ferroviario.

#### 5. PROGETTO DEL TUNNEL FERROVIARIO DI FIRENZE (Italia)

- **Progetto:** Realizzazione di un tunnel ferroviario per AV sotto la città di Firenze.
- **Obiettivi:** Decongestionare la stazione di Santa Maria Novella, migliorare la velocità e la frequenza dei treni ad alta velocità.
- **Descrizione:** Il progetto prevede un tunnel di 7 chilometri alla profondità di - 20m.l/s che permetterà ai treni ad alta velocità di attraversare Firenze senza dover fermarsi alla stazione centrale, riducendo l'impatto sul traffico cittadino. **I Fiorentini non hanno voluto il viadotto sopra le loro case in città**

#### 6. TUNNEL A DOPPIA CANNA PASSANTE FERROVIARIO DI BOLOGNA (Italia)

- **Progetto:** tunnel ferroviario per l'alta velocità sotto la città di Bologna.
- **Obiettivi:** Decongestionare la stazione e migliorare la velocità e la frequenza dei treni.
- **Descrizione:** Tunnel di circa 7 chilometri già realizzato viaggia sotto il vecchio sedime ferroviario tra Bologna Centrale e San Ruffillo alla profondità di -35/40m.l/s che permette ai treni ad AV di attraversare Bologna riducendo l'impatto sul traffico cittadino.

#### 7. PROGETTO TUNNEL FERROVIARIO DI VICENZA (Italia)

- **Progetto:** Realizzazione di un tunnel ferroviario per AV da Altavilla Vicentina fino all'attraversamento del Fiume Retrone per 6,2 Km da ovest a est della città.
- **Descrizione:** Il progetto prevede un tunnel di 6,2 chilometri che permetterà ai treni ad AV di attraversare riducendo l'impatto sul traffico cittadino.



## LA PROPOSTA DEL COMITATO IN SINTESI

Il comitato NOVIADOTTO è contrario a qualsiasi soluzione su Viadotto, mentre è favorevole alla realizzazione di un PASSANTE SOTTERRANEO con DOPPIA CANNA, APPAIATE ed a BINARIO UNICO con collegamento per sicurezza e processi manutentivi, come realizzato a Bologna o tuttora in costruzione a FIRENZE, con notevoli similitudini alla GALLERIA DI BASE DEL MONTE CENERI.

Aperta nel 2020, trattasi di un TRAFORO FERROVIARIO a DUE CANNE con BINARIO UNICO, ubicato alle pendici del Monte Ceneri, nel Canton Ticino in Svizzera, realizzata nell'ambito del progetto AlpTransit, che rappresenta la continuazione verso sud della galleria di base del San Gottardo.

Fonte: Wikipedia

## LA GALLERIA DI BASE DEL MONTE CENERI

- **Lunghezza:** Canna est (binario 6000): 15,452 km; canna ovest (binario 7000): 15,289 km;
- **Pendenza:** 6,8‰ (pendenza massima: 12,5‰ tra Sarè e Vezia);







## IL PASSANTE E LA STAZIONE AV DI FIRENZE

<https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/media/news/2023/5/15/polo-infrastrutture-fs-avviati-lavori-passante-av-firenze-.html>



Per il sottoattraversamento saranno scavate a circa 20 metri di profondità due gallerie parallele, una per ogni senso di marcia, ciascuna lunga circa 7 chilometri, con un diametro di oltre 9 metri e collegate tra loro con by pass di sicurezza ogni 500 m, tra la stazione di Firenze Campo di Marte e la zona del viale XI Agosto, situata fra le stazioni di Firenze Rifredi e di Firenze Castello.

Al fine di ottimizzare le fasi di lavoro e contenere i tempi, le gallerie saranno realizzate mediante due frese TBM, che opereranno in modalità alternata per garantire una progressione efficace senza interferenze reciproche.

In merito alla problematica relativa alle pendenze per treni AV/AC, l'1,5‰ (ovvero 1,5 m/km) indicato da RFI il 12 giugno a Imola non corrisponde a quanto tecnicamente verificato in alcune linee AV ed in alcune reti è del 12‰, (ovvero 12 m/km).

Sulla linea AV Roma Napoli che attraversa i colli Albani raggiunge il 21‰, (ovvero 21 m/km).

Fonte <https://www.facebook.com/share/p/cX9yHkuaGhkoSDHR/>



## Dicembre 2005: apre la linea ad Alta Velocità tra Roma e Napoli

19/12/2017 - Fonte <https://www.ferrovie.info/index.php/it/34-correva-l-anno/3637>

Il tracciato della Roma - Napoli AV si sviluppa per circa 168 km allo scoperto, tramite trincee e rilevati, e per la restante parte in gallerie. La pendenza massima della linea è del 21% e il tunnel più lungo è la galleria Colli Albani, avente una lunghezza di 6.725 m. e la velocità base del progetto è stata fissata in 300 km/h.



**ALLA LUCE DI QUESTE INDICAZIONI, IL PASSANTE FERROVIARIO È L'UNICA SOLUZIONE CHE METTEREBBE D'ACCORDO TUTTI E ACCONTENEREBBE AGRICOLTORI CITTADINI ED AMMINISTRATORI. EVITEREBBE ECOMOSTRI E TRAUMI PER LA CITTÀ, DEVASTAZIONE DELLA CAMPAGNA E DISTRUZIONE DELLE FRAZIONI, SCEMPI AMBIENTALI, ESPROPRI E DEMOLIZIONI, MA SOPRATTUTTO ZERO CONSUMO DI TERRITORIO.**





Nella grafica sopra riportata, si propone l'attraversamento della città di Imola con un PASSANTE FERROVIARIO SOTTERRANEO, che viaggia a ridosso dell'attuale sedime ferroviario, allontanandosi in corrispondenza dell'abitato di Imola per evitare viadotti, abbattimenti di manufatti, abitazioni ed imprese.



La LINEA BIANCA seguita è un'area minimamente interessata da abitazioni ed imprese, e viaggia sotto un ipotetico asse stradale che in passato era stato oggetto di interesse per ospitare la tangenziale esterna di Imola, mai realizzata, per collegare via dell'Agricoltura e l'area di via Turati incrociando la via Prov. Selice a nord della ferrovia.

Questa è l'ideale ipotesi di attraversamento della città di Imola con un tunnel a doppia canna.



**La nuova linea AV proveniente da Bologna, all'altezza di Ponte Santo devierebbe a nord, passando sotto via dell'Agricoltura, la via Primo Maggio, continua passando sotto il centro sociale LA STALLA, supera la via Selice, passa la via Lughese e sotto il fiume Santerno, per tornare in superficie vicino allo svincolo per Solarolo o dove il progetto lo prevederà. In linea d'aria, il centro sociale LA STALLA dista sì e no 600 metri dalla stazione di Imola.**

#### **CONCLUSIONE**

- ✓ L'obiettivo del nostro comitato non è certamente quello di contrastare la realizzazione di infrastrutture che possono essere utili alla collettività.
- ✓ Il nostro obiettivo come cittadini è quello però di capire come queste infrastrutture possono essere realizzate e con quale impatto sulla città, sulla vita dei cittadini, sulle attività imprenditoriali e sull'ambiente.
- ✓ È compito di tutti noi cittadini partecipare consapevolmente su scelte il cui impatto sarà irreversibile e ridisegneranno profondamente il tessuto cittadino e di tutto il territorio.
- ✓ I progetti che sono stati fin qui presentati, presentano impatti fortemente negativi non condivisibili.
- ✓ Non capiamo per quale motivo nella città di Imola i progetti di sviluppo ferroviario non possano essere pensati e realizzati secondo i principi dell'Unione Europea, le cui linee guida che riguardano la realizzazione di infrastrutture ferroviarie che attraversano i centri cittadini mirano a garantire sicurezza, efficienza, sostenibilità ambientale e integrazione urbana.
- ✓ Questi principi sono contenuti in varie direttive, regolamenti e raccomandazioni dell'Unione Europea, come ad esempio le linee guida della Commissione Europea per la pianificazione e la costruzione di infrastrutture ferroviarie, che tra i principi indicano come priorità da considerare l'impatto ambientale, l'inclusione sociale, la gestione del rumore e delle vibrazioni, e la sicurezza dei cittadini. Inoltre promuove l'uso delle tecnologie avanzate per ridurre l'impatto negativo delle infrastrutture sul tessuto urbano.
- ✓ La costruzione di un viadotto ferroviario per treni ad AV/AC presenta esagerati impatti negativi che



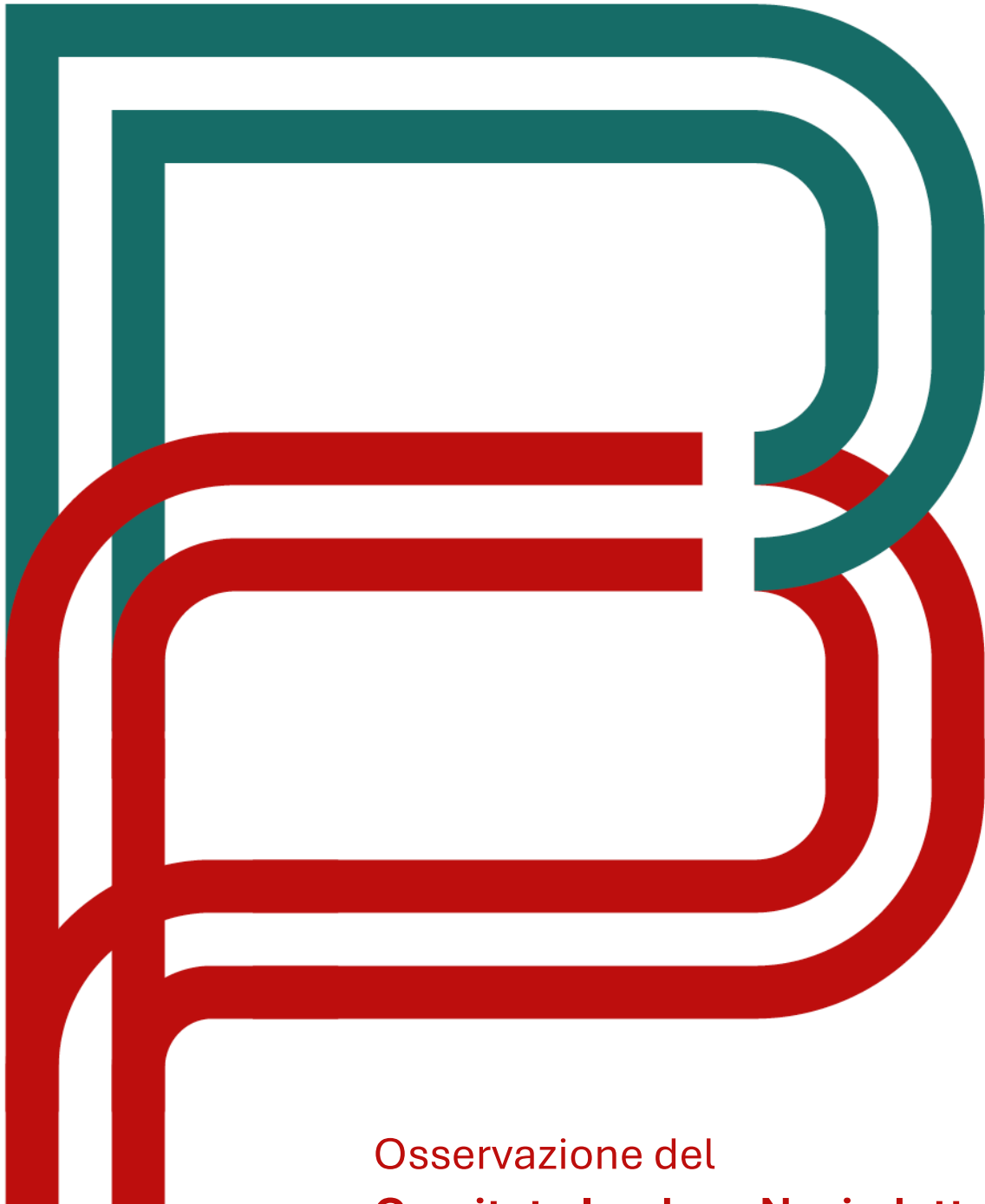
non possono essere ignorati, la distruzione di habitat naturali, l'inquinamento acustico e atmosferico, la riduzione della qualità della vita e del valore immobiliare, espropri e demolizioni, rischi in caso di incidenti a velocità sostenute ed altezze molto elevate sopra le case.

- ✓ TUTTO QUESTO BASTA PER OPPORSI ALLA SOLUZIONE IN VIADOTTO E FAVORIRE IL TUNNEL!
- ✓ La realizzazione di tunnel ferroviari sotto un centro cittadino è una soluzione urbanistica adottata in varie città per ridurre l'impatto del traffico ferroviario sulla superficie e migliorare la qualità della vita urbana.
- ✓ Si invita pertanto RFI a considerare attentamente la nostra proposta per il passante sotterraneo a doppia canna e binario unico, quale alternativa più sostenibile e meno impattante.
- ✓ Le nostre comunità meritano una soluzione che migliori realmente la qualità della vita senza compromettere il patrimonio naturale e sociale del territorio.
- ✓ Solo attraverso una pianificazione attenta e responsabile sarà possibile costruire un futuro migliore per i nostri figli.
- ✓ **Va inoltre tenuto nella debita considerazione che effettuare l'intervento con l'ausilio di talpe per la costruzione di tunnel già utilizzate in altre situazioni italiane (Bologna Taormina, Firenze) non comporta rischi per le abitazioni sovrastanti, non comporta espropri, minimizza i cantieri e li localizza nei punti di ingresso e di uscita e non su tutta la tratta. Questa soluzione evita di devastare il territorio e lascia agli agricoltori le loro proprietà già condannate a fare i conti con le questioni climatiche, idrogeologiche e le catastrofi climatiche troppo spesso presenti sul nostro territorio.**
- ✓ **In ultima analisi, IL PASSANTE FERROVIARIO RIDARÀ SERENITÀ ALLA INTERA COLLETTIVITÀ.**

Imola 01/08/2024

Armando Martignani  
Portavoce e Presidente Comitato NOViadotto

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Armando", written over a horizontal line.



Osservazione del  
**Comitato Imolese Noviadotto**

09/08/2024



Gent.mo Dr. Pillon,  
per sua conoscenza le invio in allegato copia delle MailPec inviate a:  
REGIONE EMILIA ROMAGNA Assessore Andrea Corsini  
CITTA METROPOLITANA Presidente Andrea Lepore  
SINDACO DI DOZZA  
[SINDACO DI CASTEL SAN PIETRO TERME](#)  
SINDACO DI IMOLA  
SINDACO DI SAN LAZZARO  
SINDACO DI OZZANO

Contestualmente giro anche a lei lo stesso messaggio:

In merito alla decisione di istituire un tavolo interistituzionale per accompagnare il dibattito pubblico avviato il giorno 8 maggio sul progetto di quadruplicamento della tratta Bologna-Castel Bolognese Riolo Terme, con la presente, il COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO sente la necessità di esprimere alcune considerazioni, che avrebbe voluto rappresentarle nell'incontro personale inoltrato, la cui richiesta rimane sempre valida.

In primis sottolineiamo che il potenziamento ferroviario della linea adriatica sia condivisibile e auspicabile, ma solo se concepito e realizzato in sintonia strategica con i territori e i cittadini interessati. Trattandosi di denaro dei Cittadini, che peseranno sulle future generazioni, di qui la responsabilità delle scelte di come spendere queste risorse pubbliche.

Anche noi concordiamo sulla necessità di effettuare tutti gli approfondimenti tecnici ed idrogeologici possibili per superare i NO di RFI e le inesattezze sulle pendenze degli imbocchi indicate per l'1,5 per mille, quando la media nazionale è il 12 per mille e arriva al 21 per mille sotto i Colli Albani. Fonte: <https://www.facebook.com/share/p/cX9yHkuaGhkoSDHR/>

Il PASSANTE FERROVIARIO da noi proposto, di cui all'Osservazione presentata il 07 agosto, è l'unica soluzione che metterebbe tutti d'accordo e accontenterebbe Agricoltori, Cittadini ed Amministratori, evitando ecomostri e traumi per la città, devastazione della campagna e distruzione delle frazioni, scempi ambientali, espropri e abbattimenti, e contribuirebbe alla modernizzazione con zero consumo di territorio.

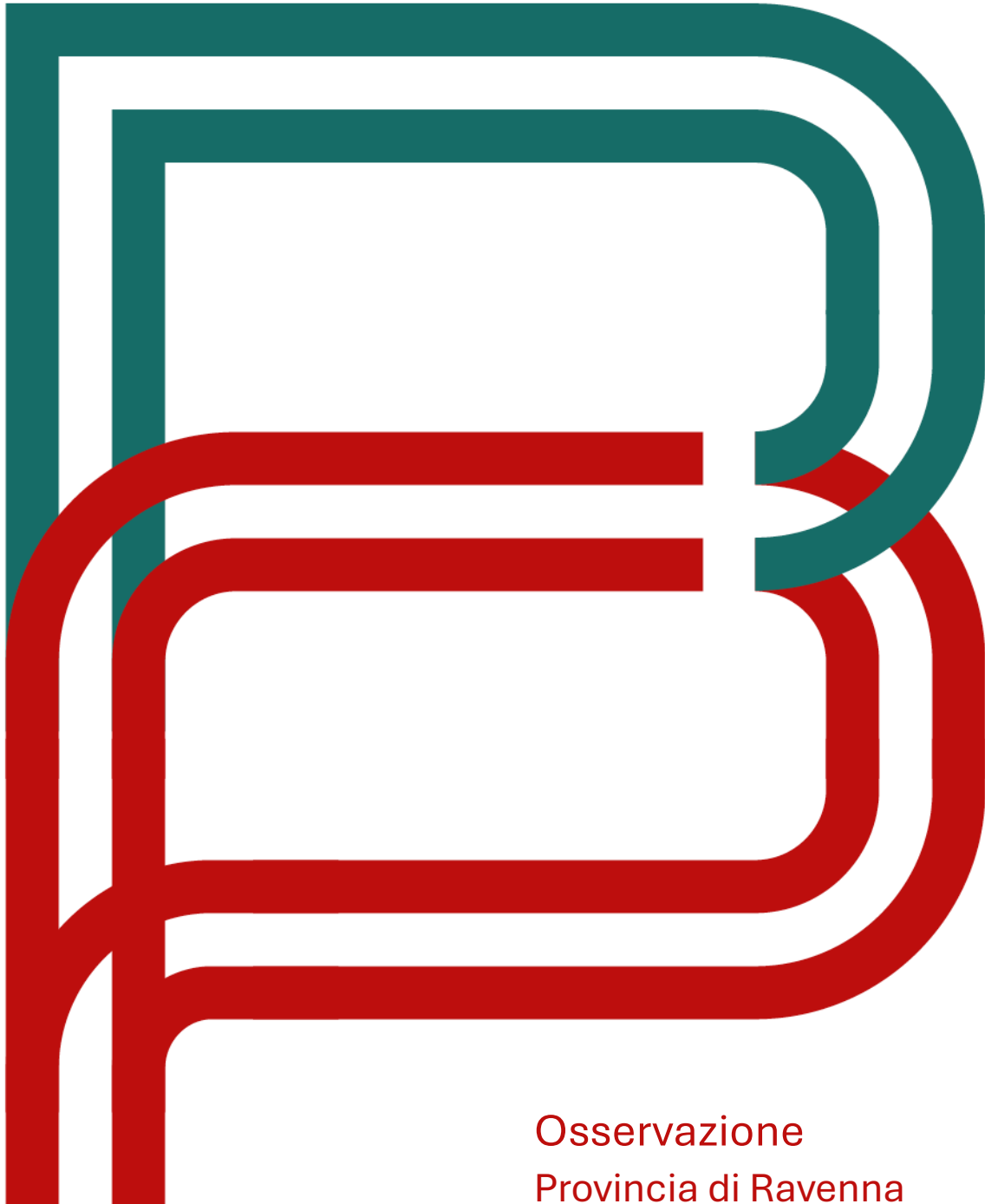
In merito quindi alla lodevole proposta di istituire un tavolo interistituzionale che possa concludere i suoi lavori con la soddisfazione piena delle comunità coinvolte, ciò che non condividiamo e che ci lascia l'amaro in bocca, è il fatto che non sia stato previsto il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini coinvolti dal progetto.

Per questo chiediamo un riesame che auspichiamo offra al Comitato, espressione dei cittadini, la possibilità di partecipare ai lavori del tavolo interistituzionale.

Grati per il riscontro distintamente salutiamo.

Cordiali saluti.

Portavoce Comitato Imolese NOVIADOTTO



Osservazione  
Provincia di Ravenna

08/11/2024



**Provincia di Ravenna**

Il Presidente

cl. 01-08-04 f. 2024/1 Prot.

Spett.li  
**RFI Rete Ferroviaria Italiana**  
**Chiara De Gregorio**  
**Salvatore De Rinaldis**  
[rfi-din-dpi.c@pec.rfi.it](mailto:rfi-din-dpi.c@pec.rfi.it)  
[rfi-din-dic.bo@pec.rfi.it](mailto:rfi-din-dic.bo@pec.rfi.it)

**Regione Emilia-Romagna**  
**Andrea Corsini**  
**Paolo Ferrecchi**  
[segreteriaipresidente@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:segreteriaipresidente@postacert.regione.emilia-romagna.it)  
[AssMobilitaTurismo@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:AssMobilitaTurismo@postacert.regione.emilia-romagna.it)  
[DGCTA@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:DGCTA@postacert.regione.emilia-romagna.it)

*Ravenna, 8 novembre 2024*

**OGGETTO: quadruplicamento tra Bologna e Castel Bolognese.**

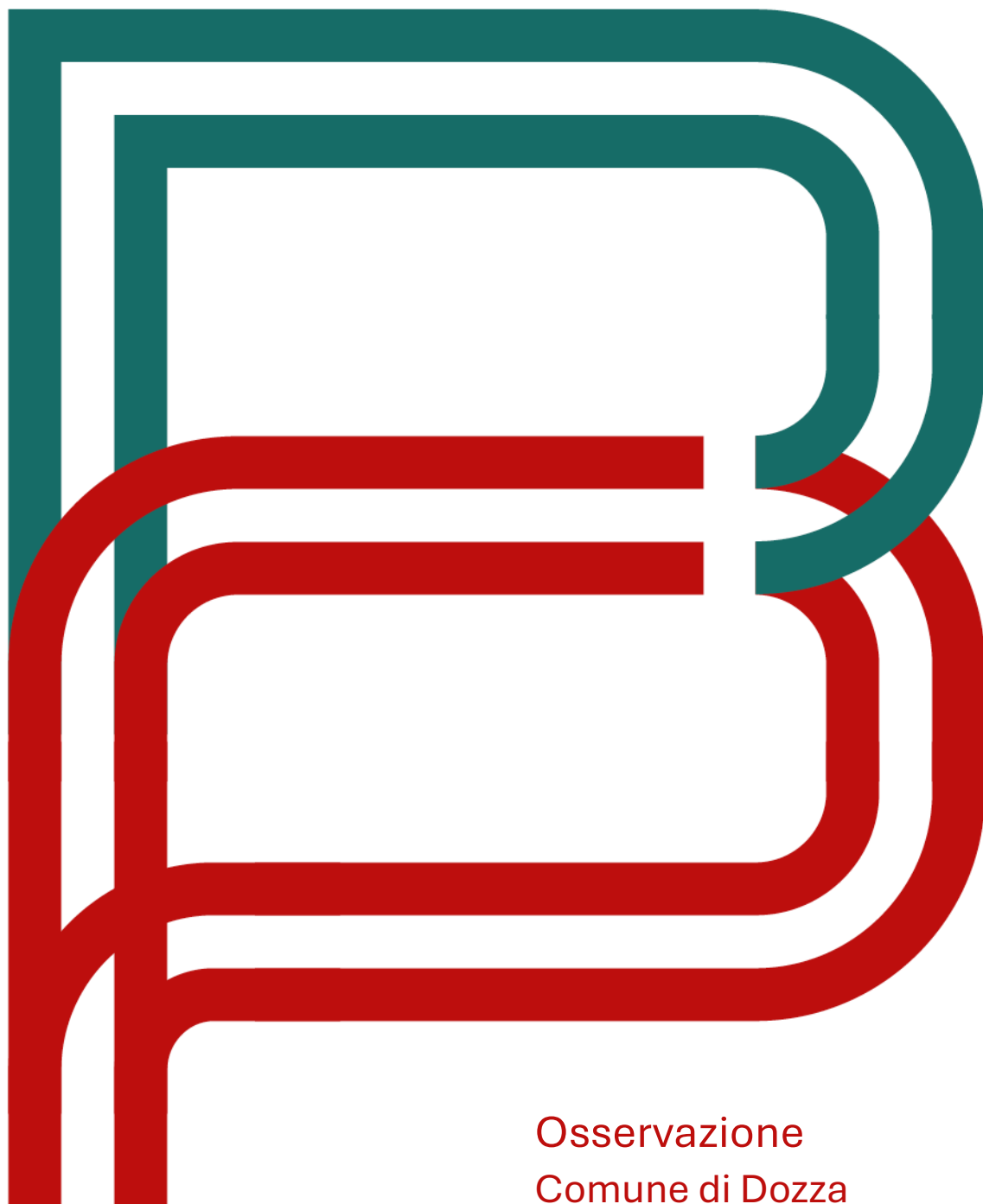
In riferimento al Dibattito Pubblico relativo al quadruplicamento tra Bologna e Castel Bolognese con caratteristiche di linea AV/AC finalizzato a garantire un incremento della capacità della linea, pur apprezzando la proroga di un mese già concessa alla conclusione dello stesso e consapevoli delle tempistiche autorizzative, alla luce delle drammatiche vicende alluvionali che hanno recentemente reinvestito i territori interessati si chiede un'ulteriore proroga di tre mesi al fine di poter meglio approfondire con le comunità locali la complessità dell'opera e i relativi impatti territoriali.

Distinti saluti.

*Michele de Pascale*

*documento firmato digitalmente*

PROVINCIA DI RAVENNA – Piazza Caduti per la Libertà 2 – 48121 RAVENNA  
Tel. + 39 0544 258030 – E-mail: [presidente@provincia.ra.it](mailto:presidente@provincia.ra.it)



Osservazione  
Comune di Dozza  
Mozione approvata dal CC

13/11/2024

# COMUNE DI DOZZA

## MOZIONE

### Approvata dal Consiglio Comunale nella seduta del 13/11/2024

**OGGETTO:** *Impegno formale da parte di RFI per la realizzazione della fermata SFM a Toscanella di Dozza.*

#### PREMESSO CHE

- La realizzazione della fermata SFM a Toscanella di Dozza è stata indicata come un elemento strategico per lo sviluppo del territorio già a partire dal Piano Regolatore Generale del 1999, confermato dallo studio di fattibilità del 2006 e ribadito nel Piano Strutturale Comunale (PSC) adottato nel 2014 nell'ambito del quale, peraltro, è stato previsto che l'opera debba essere collegata alla SP 30.
- La Conferenza dei Sindaci del Nuovo Circondario Imolese, con Deliberazione n. 53 dell'11 luglio 2017, ha riconosciuto l'importanza strategica della fermata di Toscanella per il miglioramento della mobilità nel territorio e per il collegamento con le grandi infrastrutture ferroviarie.
- In data 5 febbraio 2016, l'Amministrazione Comunale di Dozza ha formalizzato la propria volontà di mantenere la previsione della fermata SFM a Toscanella, chiedendo l'inclusione di tale fermata nel prossimo accordo tra Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna e Ferrovie dello Stato.

#### CONSIDERATO CHE

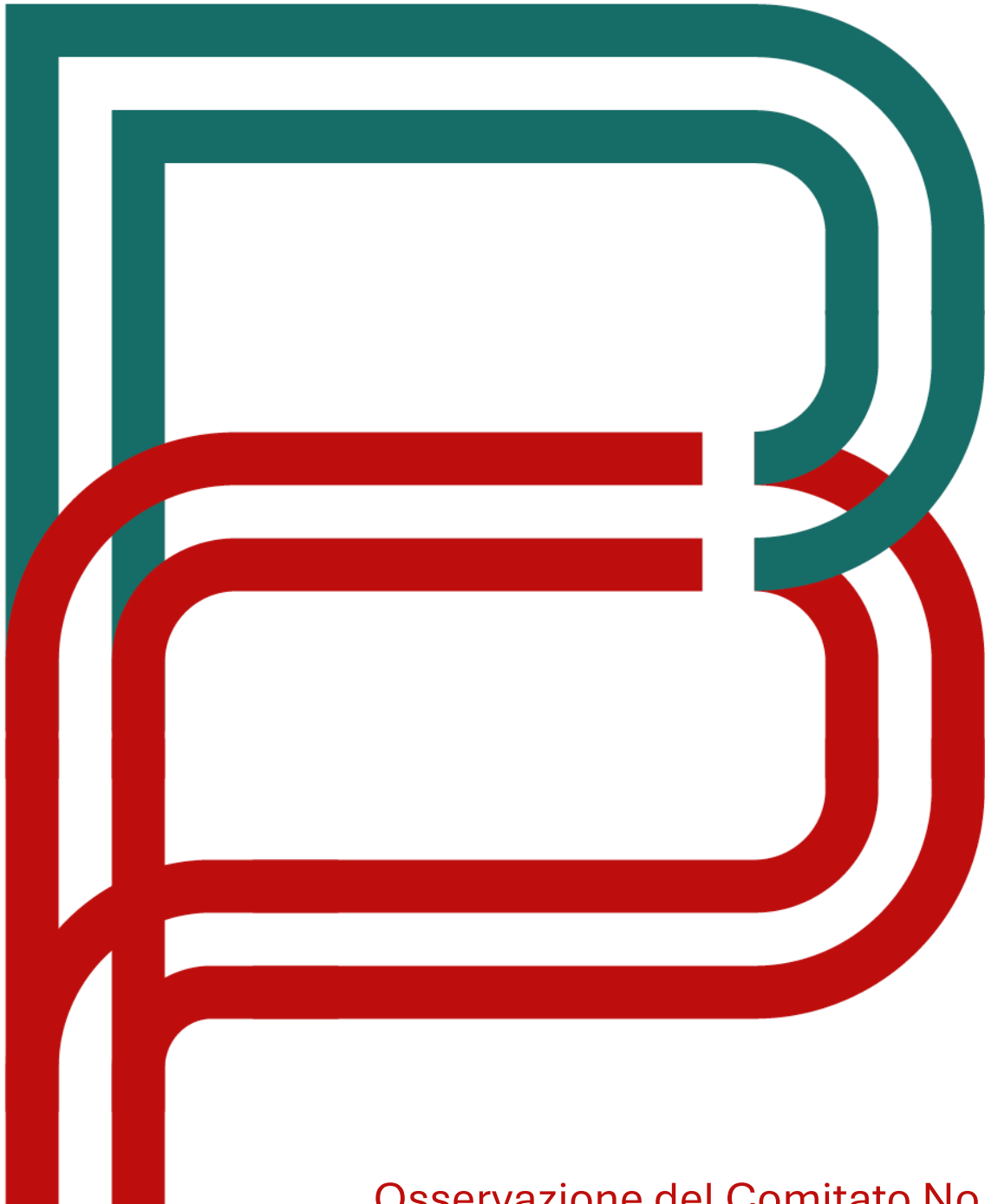
- Ad oggi, **non esiste un impegno formale da parte di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) per la realizzazione della fermata SFM di Toscanella.**
- Sono attualmente aperte le osservazioni al progetto di quadruplicamento della tratta Bologna – Castel Bolognese, con scadenza al **28 novembre 2024**
- Se il quadruplicamento della linea venisse completato senza l'integrazione della fermata di Toscanella, potrebbero sorgere ostacoli tecnici ed economici tali da rendere in futuro impossibile la realizzazione della fermata stessa.

Per quanto sopra e VISTO L'ART. 22 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO COMUNALE, che disciplina il diritto dei consiglieri di presentare mozioni su questioni inerenti le funzioni di indirizzo e controllo politico-amministrativo del Consiglio Comunale.



## **IL CONSIGLIO COMUNALE IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA**

- **Ad attivarsi con urgenza, dando seguito attività politico-istituzionale già intrapresa, presso RFI**, la Regione Emilia-Romagna e la Città Metropolitana di Bologna per ottenere un impegno formale per l'inserimento della fermata di Toscanella di Dozza nel quadro degli interventi di potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano.
- **A presentare con prontezza le osservazioni necessarie al progetto di quadruplicamento, entro la scadenza del 28 novembre 2024**, sottolineando l'importanza di includere la fermata di Toscanella nelle previsioni progettuali, al fine di garantire un'infrastruttura che risponda alle esigenze di mobilità del territorio.
- Ad informare tempestivamente il Consiglio Comunale e la cittadinanza sugli sviluppi delle trattative e sui passi compiuti per garantire la realizzazione della fermata, promuovendo il coinvolgimento della comunità attraverso iniziative da organizzare nei modi e nei tempi opportuni
- Ad inviare la presente e l'esito della votazione in consiglio a tutti gli enti coinvolti nel progetto, quali RFI, alla Città Metropolitana, al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e alla Regione Emilia-Romagna al fine di sollecitare tutti gli enti coinvolti affinché vengano compiuti passi chiari e sostanziali per la realizzazione di un'opera strategica per tutto il territorio.



Osservazione del Comitato No  
Affiancamento dell'Alta Velocità alla  
linea ferroviaria esistente

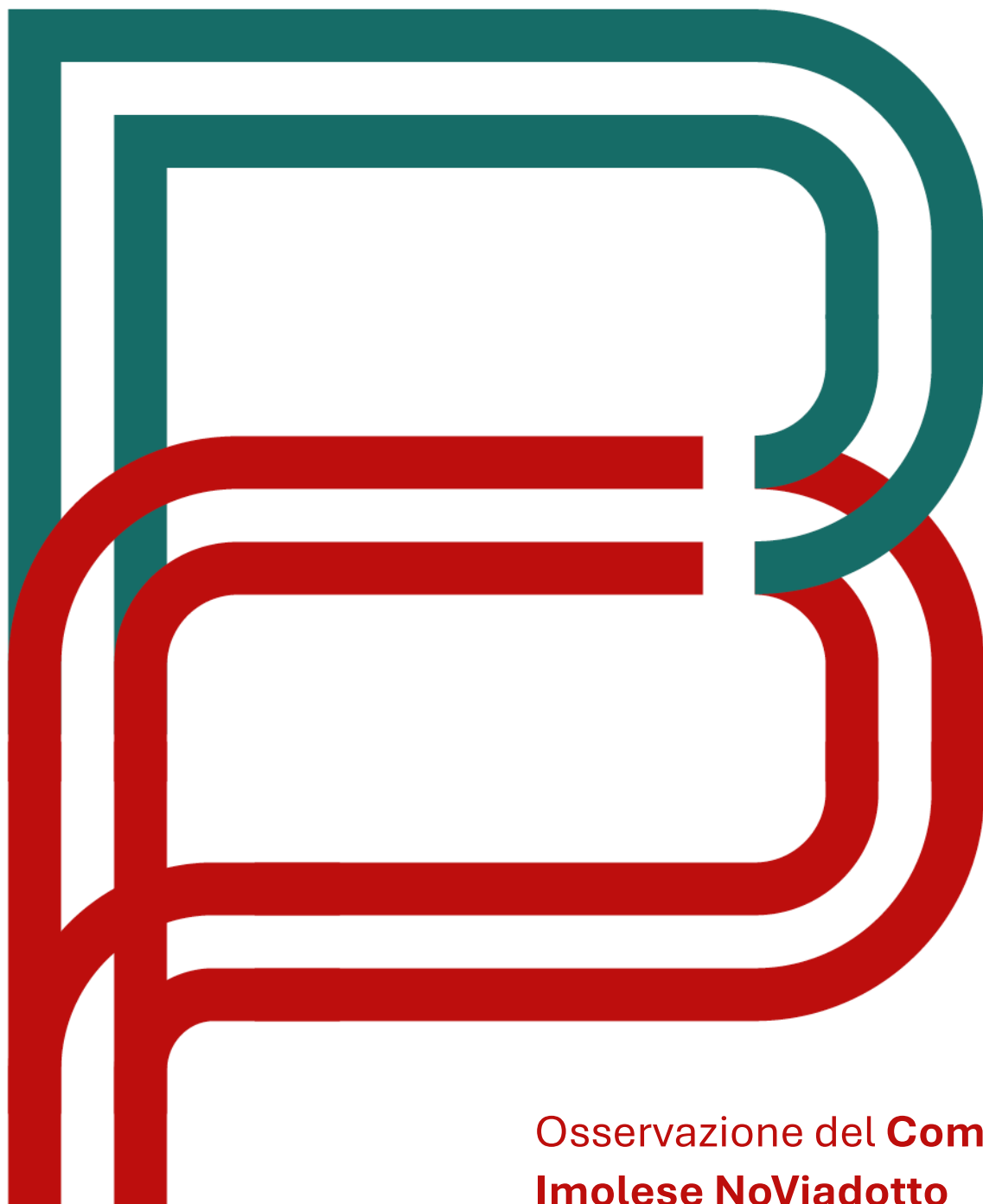
18/11/2024

L'esecutivo del "Comitato no affiancamento dell'alta velocità alla linea ferroviaria esistente"  
si è riunito per lettura e valutazione del documento:

"DOCFAP Quadruplicamento tratta ferroviaria Bologna – Castel Bolognese Riolo Terme  
Documento integrativo Analisi e approfondimento dei corridoi, Ottobre 2024"

Dopo attento esame ci siamo trovati d'accordo con le ipotesi progettuali di RFI e Italferr ivi  
illustrate.

Ci è gradita l'occasione per porgere i nostri saluti ed auguri di buon lavoro nel prosieguo della  
progettazione "Variante a nord della Autostrada A 14".



Osservazione del **Comitato  
Imolese NoViadotto**

19/11/2024





Spett.li

**RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA**

**Chiara De Gregorio**

**Salvatore De Rinaldis**

**Andrea Pillon**

[rfi-din-dpi.c@pec.rfi.it](mailto:rfi-din-dpi.c@pec.rfi.it)

[rfi-din-dpi.bo@pec.rfi.it](mailto:rfi-din-dpi.bo@pec.rfi.it)

[responsabile@dpbolognacastelbolognese.it](mailto:responsabile@dpbolognacastelbolognese.it)

**REGIONE EMILIA ROMAGNA**

**Andrea Corsini**

**Paolo Ferrecchi**

[segreteriapresidente@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:segreteriapresidente@postacert.regione.emilia-romagna.it)

[AssMobilitaTurismo@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:AssMobilitaTurismo@postacert.regione.emilia-romagna.it)

[DGCTA@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:DGCTA@postacert.regione.emilia-romagna.it)

**CITTÀ METROPOLITANA**

**Andrea Lepore**

[cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it](mailto:cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it)

**SINDACO DI IMOLA**

**SINDACO DI DOZZA**

**SINDACO CASTEL SAN PIETRO TERME**

**SINDACO SAN LAZZARO**

**SINDACO DI OZZANO**

[sindaco@comune.imola.bo.it](mailto:sindaco@comune.imola.bo.it)

[sindaco@comune.dozza.bo.it](mailto:sindaco@comune.dozza.bo.it)

[sindaco@comune.castelsanpietroterme.bo.it](mailto:sindaco@comune.castelsanpietroterme.bo.it)

[sindaco@comune.sanlazzaro.bo.it](mailto:sindaco@comune.sanlazzaro.bo.it)

[sindaco@comune.ozzano.bo.it](mailto:sindaco@comune.ozzano.bo.it)

Imola 19/10/2024

**RICHIESTA DI PROROGA DEI TERMINI DI PRESENTAZIONE DELLE  
OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI QUADRUPPLICAMENTO  
FERROVIARIO DELLA LINEA BOLOGNA - CASTELBOLOGNESE.**





---

Il sottoscritto ARMANDO MARTIGNANI nato a IMOLA (BO) il 01/09/1956, ed ivi residente in Via Lughese 20/A, in qualità di Portavoce e Presidente del COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO che con grande spirito di collaborazione e di confronto si è contrapposto al volere progettuale RFI, formulando proposte gradite e condivise da un notevole numero di cittadini, dalle Amministrazioni Comunali in particolare di Imola e Dozza, dalla Città Metropolitana, da numerose Associazioni di categoria e da Lega Ambiente, si fa carico con la presente di richiedere proroga di almeno quattro mesi dei termini di presentazione delle osservazioni al progetto in oggetto fissato per il 4 novembre 2024.

Tale richiesta si rende opportuna, a seguito della pubblicazione del documento integrativo da parte di RFI, Rete Ferroviaria Italiana, con DOPFAT del 12 ottobre 2024, nelle quali si ritiene non percorribile la proposta di by passare Imola tramite tunnel sotterraneo o seminterrato, come proposto dal COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO con osservazione del 6 ottobre 2024, e non si tiene conto nelle scelte che c'è un peso sociale non ingegneristico, che va tenuto presente.

Le controdeduzioni di RFI alla proposta del comitato, se ben esaminate, NON escludono la fattibilità tecnica dell'opera (che del resto risulta essere stata realizzato o essere in corso di realizzazione in altre regioni e città), ma evidenzia delle mere possibili "criticità" (quali la necessità che l'opera venga inserita in un Piano di Gestione Rischio Alluvioni) che non comportano una impossibilità "oggettiva", ma se mai "soggettiva" del tunnel, anche tenuto conto che il terreno e l'area del Circondario Imolese dove è stato ipotizzato ingresso e uscita del tunnel, ha una altitudine (**TOSCANELLA 72m/slm – LA SELVA 58m/slm**) più elevata rispetto alle altre aree interessate dal progetto, come Castel Bolognese - Faenza - Forlì (con altezze di 30/34m/slm) purtroppo già interessate da eventi alluvionali.

Analogamente appaiono risibili le considerazioni circa la "generazione di vibrazioni e rumori che possono disturbare i residenti"; l'opera disturberà comunque e sempre residenti, agricoltori e cittadini tutti: ciò posto si deve individuare la modalità che crea meno impatto e meno disturbo alla comunità tutta.

Inoltre, allo stato RFI non ha depositato gli studi di fattibilità delle opzioni avanzate e neppure quelli espressamente richiamati nella relazione integrativa di ottobre, così pregiudicando il diritto di tutti i soggetti coinvolti ad approfondire le problematiche.



Si chiede pertanto, *in primis*, di procedere alla pubblicazione integrale di tutti gli studi di fattibilità eseguiti, ivi compreso quello relativo al tunnel.

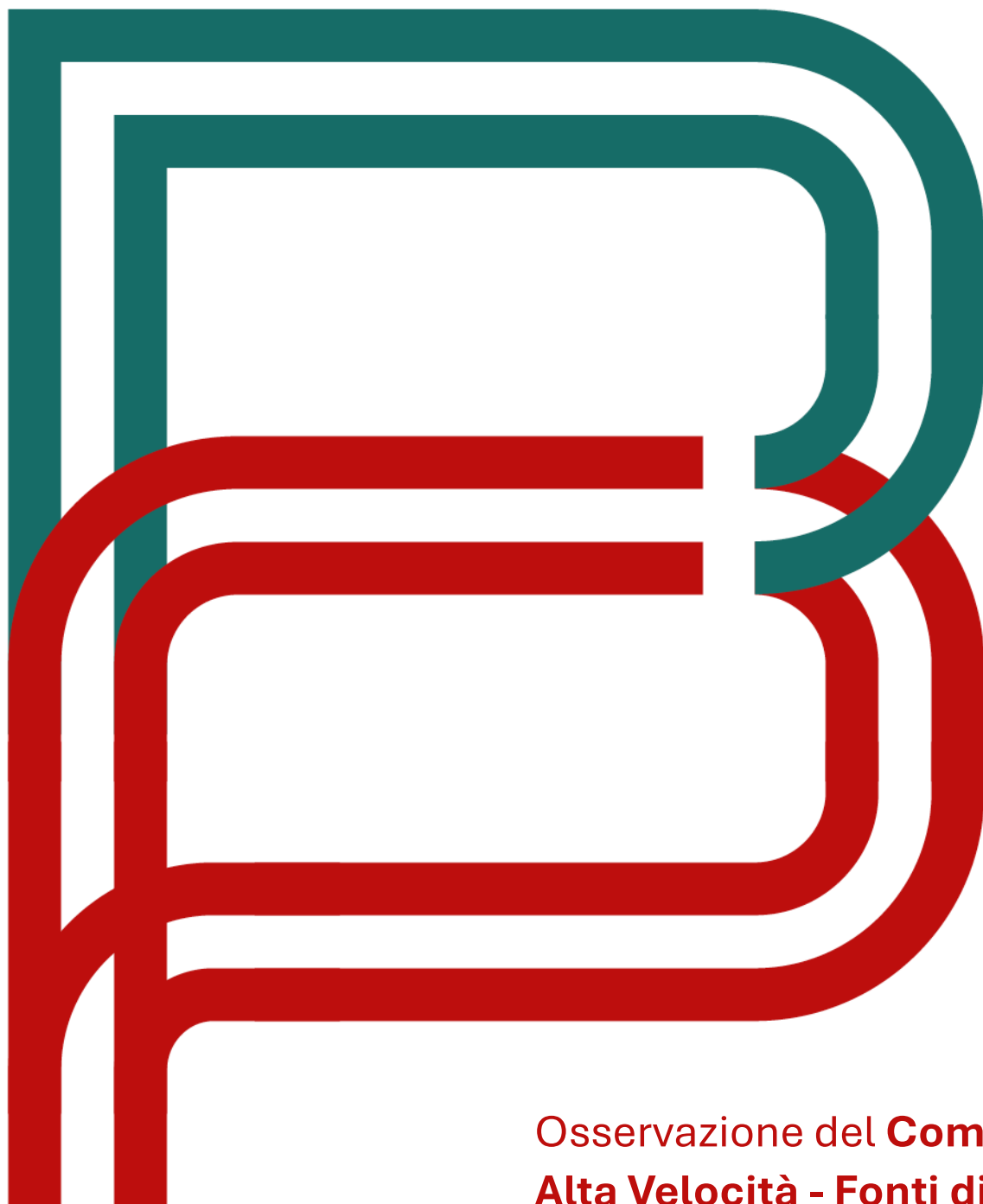
Purtroppo, abbiamo appreso che i termini per la presentazione delle osservazioni sono stati prorogati soltanto fino al 28.11.2024; spiace rilevare che con una scadenza così a breve non sussistono i tempi per incaricare professionisti e tecnici del settore, in grado di verificare tecnicamente la fattibilità o meno di detta proposta, così pregiudicando il diritto di tutti i soggetti coinvolti di presentare una proposta/osservazione ancora più dettagliata della precedente.

**Infine si rileva come l'opera coinvolga il territorio regionale e pertanto risulti indispensabile che RFI Rete Ferroviaria Italiana, prima di chiudere il Dibattito pubblico, si confronti con i nuovi organi della Regione Emilia-Romagna risultanti eletti con elezioni del 17 e 18 novembre 2024, e dunque che IL TERMINE PER LE OSSERVAZIONI SIA PROROGATO di almeno 4 (quattro) mesi, in linea con la analoga richiesta del nuovo Presidente Michele De Pascale del 8 novembre us., al fine di consentire al nuovo governo della Regione di insediarsi ed esaminare compiutamente il progetto.**

Con la moderazione e lo spirito di collaborazione che da sempre ha caratterizzato l'operare e contraddistinto il Comitato, restiamo in attesa di un auspicato riscontro alle nostre richieste.

Portavoce e Presidente COMITATO NOVIADOTTO

ARMANDO MARTIGNANI



Osservazione del **Comitato  
Alta Velocità - Fonti di  
Colunga**  
21/11/2024



**Comitato Alta velocità – Fonti di Colunga**  
**comitatoavfontidicolunga@gmail.com**

Spett.li  
RFI Rete Ferroviaria Italiana  
Chiara De Gregorio  
Salvatore De Rinaldis  
Andrea Pillon  
rfi-din-dpi.c@pec.rfi.it  
rfi-din-dpi.bo@pec.rfi.it  
responsabile@dpbolognacastelbolognese.it

REGIONE EMILIA ROMAGNA  
Andrea Corsini  
Paolo Ferrecchi  
segreteriapresidente@postacert.regione.emilia-romagna.it  
AssMobilitaTurismo@postacert.regione.emilia-romagna.it  
DGCTA@postacert.regione.emilia-romagna.it

CITTA' METROPOLITANA  
Matteo Lepore  
cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it

SINDACA DI SAN LAZZARO DI SAVENA  
SINDACO DI OZZANO DELL'EMILIA  
SINDACA DI CASTEL SAN PIETRO TERME  
SINDACO DI DOZZA  
SINDACO DI IMOLA  
sindaco@comune.sanlazzaro.bo.it  
sindaco@comune.ozzano.bo.it  
sindaco@comune.castelsanpietroterme.bo.it  
sindaco@comune.dozza.bo.it  
sindaco@comune.imola.bo.it

San Lazzaro di Savena, 21 novembre 2024

**Oggetto:** Richiesta proroga termini di presentazione delle osservazioni al progetto di quadruplicamento ferroviario della linea Bologna-Castelbolognese.

Il sottoscritto Fabrizio Romagnoli, nato a Bologna il 09/05/1964, residente a San Lazzaro di Savena (BO) in via Croce Idice 10, in qualità di Presidente e Portavoce dello scrivente Comitato, chiede una proroga di almeno quattro mesi dei termini di presentazione delle osservazioni al progetto in oggetto (fissati, ad oggi, al 28/11/2024).

Tale richiesta viene avanzata in funzione del fatto che mancano ancora le pubblicazioni degli studi di fattibilità e che, i tempi ristretti, non consentono di poter incaricare tecnici e professionisti del settore, che possano verificare la fattibilità tecnica delle proposte avanzate sino ad ora, pregiudicando quindi il diritto dei soggetti coinvolti di presentarne altre o di formulare osservazioni più dettagliate.

Sottolineiamo inoltre che, la Regione Emilia Romagna (soggetto coinvolto dall'opera) è stata interessata dalle elezioni del 17-18 novembre u.s. e non ha la capacità operativa per poter esaminare compiutamente le proposte avanzate fino ad ora. Sarà quindi necessario, come già

**Comitato Alta velocità – Fonti di Colunga**  
**comitatoavfontidicolunga@gmail.com**

richiesto anche dal neo eletto Presidente Michele De Pascale con lettera del 8/11 u.s., concedere una proroga di almeno quattro mesi.

Confidando in un riscontro alle nostre richieste, cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti.

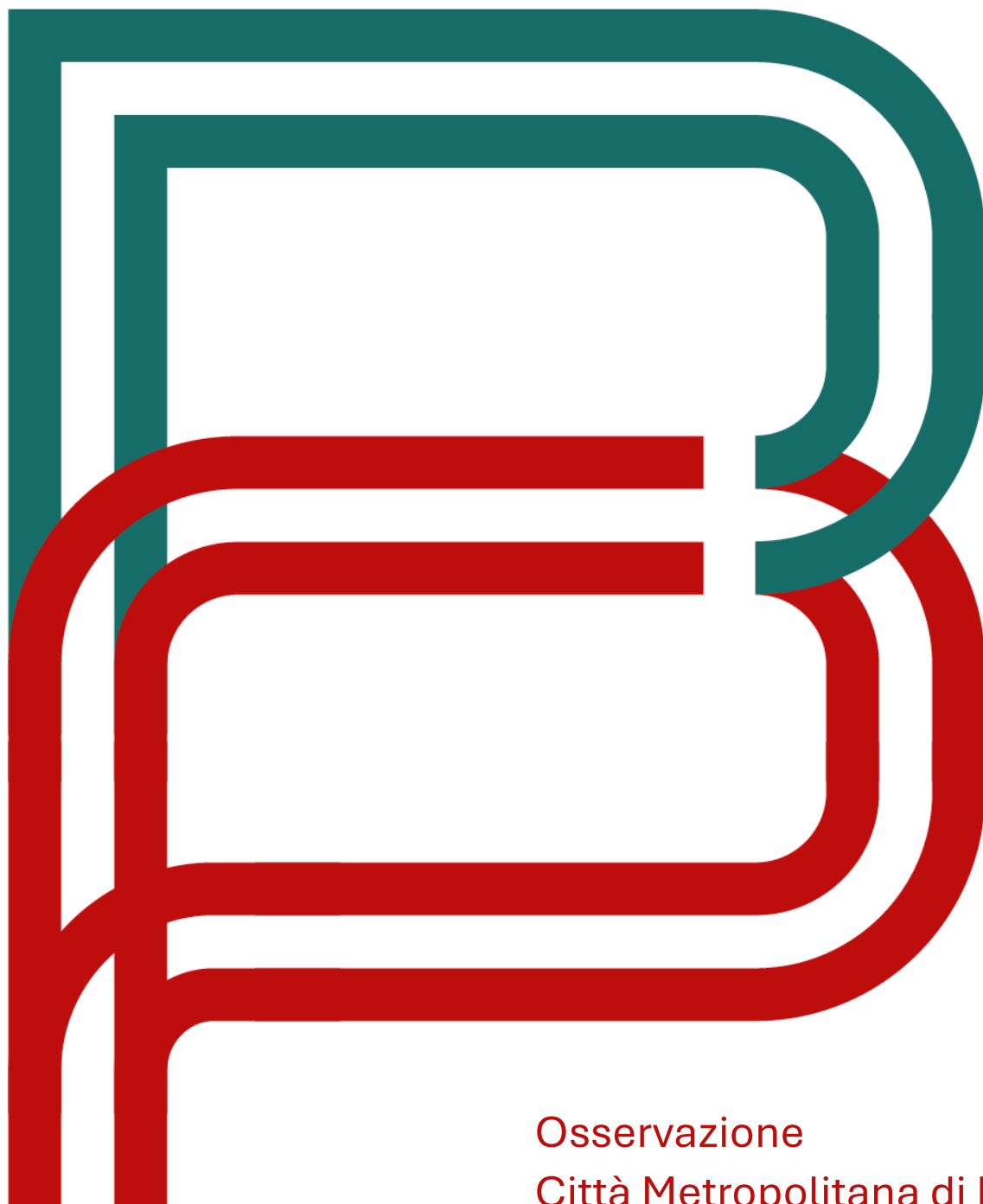
Per Comitato Alta velocità-Fonti di Colunga

Il Presidente e Portavoce

Ing. Fabrizio Romagnoli







Osservazione  
Città Metropolitana di Bologna

22/11/2024

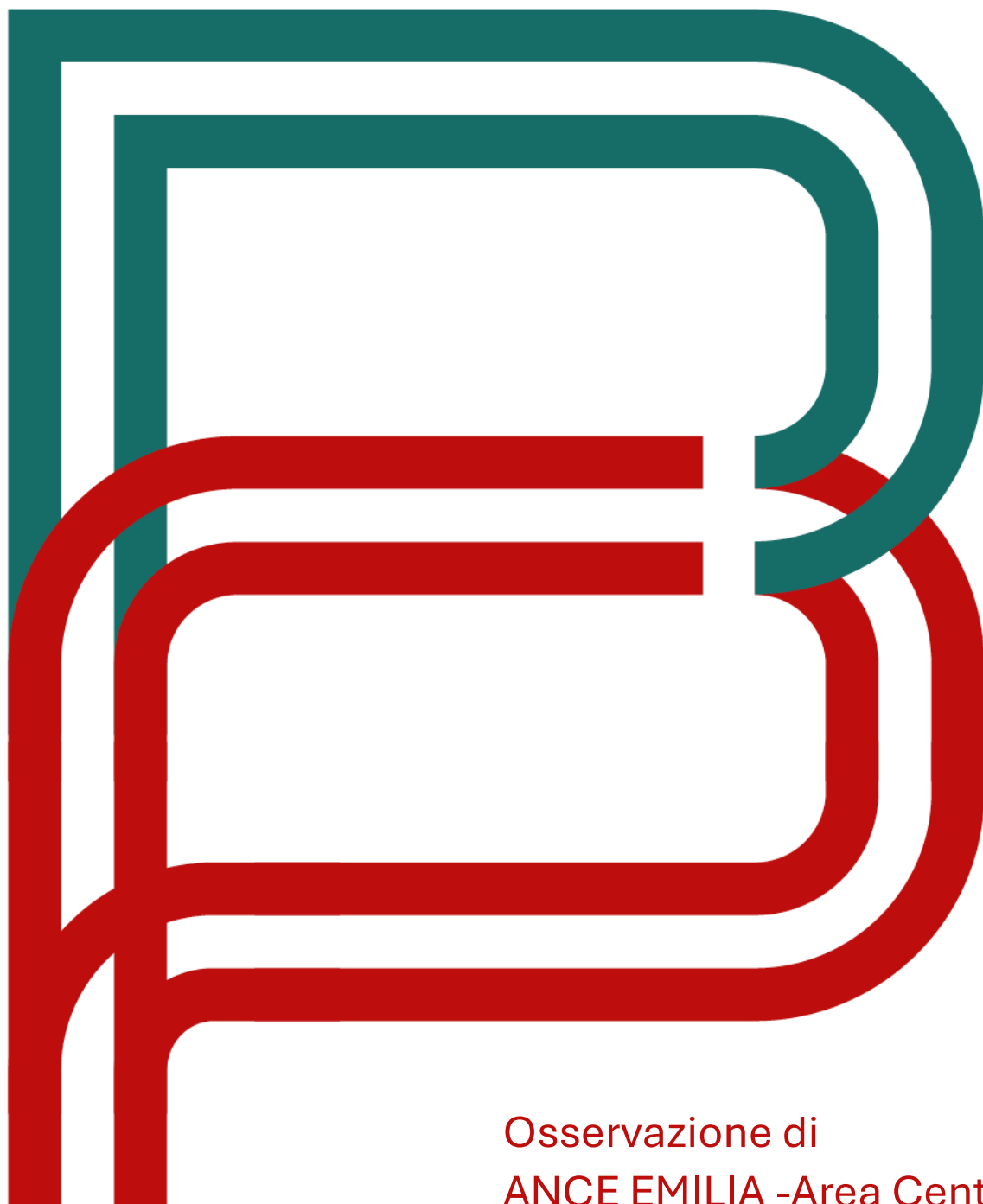
Bologna, 22 novembre 2024

**Oggetto: quadruplicamento della ferrovia Bologna Castel Bolognese**

In riferimento al Dibattito Pubblico relativo al quadruplicamento tra Bologna e Castel Bolognese con caratteristiche di linea AV/AC finalizzato a garantire un incremento della capacità della Linea, pur apprezzando la proroga di un mese già concessa alla conclusione dello stesso e consapevoli delle tempistiche autorizzative, alla luce delle drammatiche vicende alluvionali che hanno recentemente investito i territori interessati si chiede una ulteriore proroga di tre mesi al fine di poter meglio approfondire la complessità dell'opera ed il quadro strategico in cui si inserisce.

FIRMATO

**Matteo Lepore**, Sindaco di Bologna e Sindaco metropolitano  
**Marco Panieri**, Sindaco di Imola, Presidente del Nuovo Circondario Imolese  
**Luca Albertazzi**, Sindaco di Dozza  
**Marilena Pillati**, Sindaca di San Lazzaro di Savena  
**Luca Lelli**, Sindaco di Ozzano dell'Emilia  
**Francesca Marchetti**, Sindaca di Castel San Pietro Terme



Osservazione di  
ANCE EMILIA -Area Centro

27/11/2024

Emilia, 27 novembre 2024

## OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI REALIZZAZIONE DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA TRATTA FERROVIARIA BOLOGNA - CASTEL BOLOGNESE RIOLO TERME

Come anticipato in occasione delle osservazioni formalizzate in data 25 luglio 2024, il progetto di realizzazione del quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna - Castel Bolognese Riolo Terme, che individua il primo segmento del potenziamento della Direttrice Adriatica, rappresenta, ad avviso dell'Associazione scrivente, un progetto di grande interesse ed importanza strategica per il territorio interessato dall'intervento poiché avrà, in prospettiva, un effetto di incremento della capacità del trasporto pubblico locale e del traffico delle merci su rotaia, grazie alla separazione dei flussi tra la linea esistente e la nuova linea AV/AC.

Rimarcata questa premessa fondamentale, riteniamo opportuno evidenziare, come ANCE EMILIA Area Centro, alcune criticità evidenziate in diverse sedi del dibattito dai Comuni del Nuovo Circondario Imolese, rispetto alle possibili proposte di variante del tracciato ferroviario così come aggiornate a seguito dell'analisi delle osservazioni sino ad oggi ricevute e come illustrate nel documento integrativo di ottobre 2024 pubblicato sul sito del dibattito pubblico dedicato al progetto in questione.

Nello specifico le osservazioni che si vogliono evidenziare sono legate alle proposte di tracciato ferroviario riportate nel documento integrativo sopra citato, con particolare riferimento al corridoio in viadotto a nord dell'Autostrada A14 (capitolo 4.2 e successivi).

Rispetto alle ipotesi studiate per lo "sfiocco" ferroviario previsto nel primo tratto di questo corridoio si avanzano forti perplessità poiché tutte e tre le soluzioni proposte in qualche modo vanno ad interferire con alcuni tessuti edificati e produttivi anche di nuovo sviluppo nel redigendo PUG in prossimità del Comune di Castel San Pietro Terme. Sarebbe auspicabile una soluzione di allontanamento della nuova infrastruttura dalla rete ferroviaria esistente collocata più a est dopo il Comune di Castel San Pietro Terme.

Qualora tale opzione non fosse in alcun modo attuabile, riteniamo in ogni caso non percorribili sia la soluzione di sfiocco ferroviario "b" che "c".

In relazione alla soluzione "b" evidenziamo che il tracciato individuato attraversa completamente il sito produttivo dell'impresa associata ad ANCE EMILIA, Galletti Strade srl, come da figura 33 del documento integrativo sopra citato, dove vengono individuate nello specifico le aree di ingombro del tracciato stesso e dal quale risulta che l'opzione in esame determinerebbe l'integrale annientamento del sito aziendale. Verrebbe così cancellata definitivamente un'impresa che da oltre 50 anni è integrata nel territorio del Comune di Ozzano, i cui soci sono attivi anche a livello di iniziative pubbliche (la Presidente Stefania Galletti è uno dei quattro soci fondatori della Comunità Energetica Rinnovabile del Comune di Ozzano). Per tale Comune la Società costituisce un'importante realtà imprenditoriale che vede occupati 25 dipendenti, diversi dei quali utilizzano il treno per il trasferimento casa-lavoro grazie alla posizione prossima alla stazione ferroviaria, e collabora da oltre 20 anni con diverse realtà fidelizzate del territorio, costituite da aziende e artigiani; sicché un ipotetico trasferimento provocherebbe notevoli danni economici e disagi non solo per la Società stessa ma anche all'intero tessuto del economico locale. Inoltre, la Galletti Strade ha investito nell'attuale sito produttivo oltre € 550.000,00 negli ultimi 2 anni ristrutturando l'immobile aziendale per adeguarlo alle proprie esigenze operative, incluso il totale rifacimento degli impianti e dell'intera copertura.

**Riteniamo, in questo senso, che l'ipotesi di sfiocco "b" non sia percorribile.**

Sotto il profilo più strettamente tecnico si allega (doc. 1) la relazione della Dott.ssa Ing. Margherita Pazzini, Ricercatrice presso il Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali dell'Università degli Studi di Bologna, specializzata nel Settore scientifico disciplinare CEAR-03/A Strade, Ferrovie e Aeroporti che evidenzia come la soluzione definita sfiocco "b" così come configurata nella proposta di RFI attraverserebbe completamente Galletti Strade, senza possibilità di salvaguardare il sito, neppure parzialmente.

Secondo quanto ipotizzato dall'Ing. Pazzini, volendo percorrere l'ipotesi "b" cercando di limitare il più possibile l'incidenza dannosa per Galletti Strade, la stessa dovrebbe essere realizzata prevedendo che lo sfiocco "b" si discosti dalla linea ferroviaria storica DOPO il sito della Galletti Strade preservandone il più possibile l'integrità del sito aziendale. Lo studio evidenzia tuttavia come entrambe le ipotesi "c" e "b" (come modificata dall'Ing. Pazzini) potrebbero limitare l'impatto sulla Galletti Strade ma sarebbero pur sempre gravemente pregiudizievoli in quanto determinerebbero in entrambi i casi una riduzione degli spazi disponibili nonché la totale compromissione della strada di accesso all'azienda e la rimozione della cabina elettrica Enel che serve la Galletti Strade, privandola della elettricità. Galletti Strade ribadisce quindi di considerare preferibile ad ogni altra, l'ipotesi di cui allo Sfiocco "a".

In relazione alla soluzione di sfiocco "c", essa passa da sud a nord dell'A14, all'altezza della quale scavalca la SP 19 sovrappassando il Torrente Sillaro, tagliando Via San Carlo.

Riteniamo, come anticipato nelle osservazioni già presentate, che questa interferenza del tracciato ferroviario con la zona industriale di Via San Carlo possa avere effetti molto negativi e creare notevoli problemi al potenziale sviluppo di tale area, costituendo una interferenza fisica e spaziale allo sviluppo del Polo produttivo.

Si evidenzia infatti che il Piano Urbanistico Generale (PUG) del Nuovo Circondario Imolese, di recente assunzione, inquadra tale area come HUB metropolitano di San Carlo.

L'Hub metropolitano San Carlo, che coinvolge i Comuni di Castel San Pietro Terme e Castel Guelfo di Bologna, è deputato dal PUG alla possibilità di insediare attività di logistica conto terzi di medie e grandi dimensioni e nuovi insediamenti per attività produttive di beni di carattere industriale e servizi secondo delle specifiche definite, con la Città Metropolitana di Bologna, con specifico accordo territoriale.

Ciò in relazione al fatto che lo stesso HUB della zona industriale di San Carlo rileva sia sul piano locale per lo stesso Comune, sia a livello provinciale per la stessa Città Metropolitana di Bologna sulla base delle Strategie di sviluppo industriale individuate dal Piano Territoriale Metropolitano (PTM).

Si veda in questo senso l'elaborato S1 Strategie territoriali e locali del PUG (Tavola S3.1 - Assetto e strategia locale HUB Metropolitani) e lo stesso PTM.

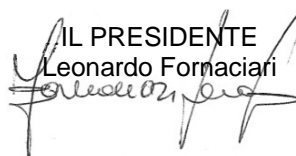
Lo stesso Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ha identificato l'Hub San Carlo come uno dei 4 ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo vocati ad ospitare la grande logistica, in quanto direttamente serviti da un casello autostradale, oltre che da una stazione ferroviaria, riconoscendone di fatto l'ottimale ubicazione rispetto alle reti infrastrutturali.

**Riteniamo, in questo senso, che anche l'ipotesi di sfiocco "c" non sia percorribile.**

**Fatte tali premesse si esprime parere favorevole rispetto alla soluzione di tracciato con sfiocco ferroviario "a" individuato dal documento integrativo di ottobre 2024 poiché esso non intercetta minimamente il sito produttivo dell'impresa associata Galletti Strade srl. Rispetto a tale soluzione progettuale si propone in ogni caso di valutare la possibilità di modificare il tracciato prevedendo uno sfiocco ferroviario che sia localizzato oltre il Comune di Castel San Pietro Terme verso est, evitando che il "passaggio" a nord della A14 avvenga in corrispondenza del Polo di sviluppo San Carlo a sud del casello A14.**

Con riferimento, infine alle ipotesi di tracciato prospettate in viadotto si invita RFI a fare gli opportuni approfondimenti rispetto alle altezze ipotizzate, all'impatto acustico del progetto e quindi all'inserimento di possibili fasce di rispetto acustico oltre **che a valutare attentamente, già in questa fase progettuale, gli opportuni collegamenti nodali infrastrutturali necessari tra le reti su gomma e quelle su ferro che possono avere valenza locale e nazionale rispetto al trasporto delle merci per cui il progetto di quadruplicamento AV è stato pensato.**

Si allega: relazione Dott. Ing. Margherita Pazzini.

IL PRESIDENTE  
Leonardo Fornaciari  


Allegato 1: Valutazione delle possibili alternative di sfiocco per le  
soluzioni B e C, al fine di tutelare il sito produttivo dell'impresa  
Galletti Strade Srl

Bologna, novembre 2024

**Dott. Ing. Margherita Pazzini**



## SOMMARIO

1	Premessa .....	3
2	Analisi delle soluzioni di sfiocco per l'area in esame.....	4
2.1	SFIOCCO A.....	4
2.2	SFIOCCO B.....	5
2.3	SFIOCCO C.....	5
3	Possibili alternative progettuali di sfiocco.....	6
3.1	Modifica punto di stacco per sfiocco B .....	6
3.2	Soluzione alternativa per gli sfiocchi B e C.....	7
3.3	Modifica degli accessi .....	11
	CONCLUSIONI .....	12
	Riferimenti normativi .....	13

## 1 Premessa

La presente relazione è allegata al documento sottoposto da ANCE EMILIA Area Centro in merito al progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna-Castel Bolognese-Riolo Terme. A seguito della pubblicazione da parte di RFI del documento integrativo "Analisi e approfondimento dei corridoi" nel mese di ottobre 2024, il presente allegato propone soluzioni alternative alle diverse ipotesi di "sfiocco" per i corridoi in variante.

L'obiettivo principale è tutelare il sito produttivo dell'impresa Galletti Strade Srl, che, come indicato nella figura 33 del documento di RFI sopra citato, verrebbe interamente attraversato dal nuovo corridoio in viadotto nelle soluzioni di sfiocco B e C.

Come sarà dettagliato successivamente, tra le alternative proposte per il nuovo tracciato ferroviario, insieme ad ANCE EMILIA, l'ipotesi di sfiocco A rappresenta la soluzione per la quale si esprime parere favorevole poiché essa non interferisce in alcun modo con il sito produttivo di Galletti Strade Srl.

Vista l'importanza strategica della nuova linea AV/AC per il territorio, nei paragrafi seguenti verrà presentata un'alternativa alle soluzioni di sfiocco B e C, in particolare in corrispondenza di via Gino Grandi 14 a Ozzano dell'Emilia, dove si trova l'impresa Galletti Strade Srl a circa 40 m dalla linea ferroviaria esistente.

Le soluzioni proposte devono essere intese come valutazioni preliminari di possibili modifiche alle ipotesi di sfiocco avanzate da RFI per il nuovo corridoio ferroviario Bologna-Castel Bolognese-Riolo Terme, con l'intento di preservare l'attività della storica impresa bolognese. Analisi più approfondite delle alternative suggerite potranno essere effettuate successivamente, a seguito di una valutazione tecnica e progettuale del nuovo tracciato.

Di seguito verranno illustrate le criticità delle soluzioni proposte per l'area in esame e le possibili alternative ai tracciati individuati nelle ipotesi di sfiocco B e C.

## 2 Analisi delle soluzioni di sfiocco per l'area in esame

Nel documento integrativo, condiviso da RFI nell'ottobre 2024, sono state presentate tre varianti rispetto alla soluzione originaria, tutte caratterizzate dalla medesima tipologia costruttiva, ma differenziate in base al punto di stacco dalla linea ferroviaria esistente. Nella proposta iniziale, la nuova infrastruttura ferroviaria si distaccava dal tracciato presente in corrispondenza di San Lazzaro di Savena. Nelle nuove soluzioni, invece, la linea AV prosegue a fianco del tracciato attuale per diversi chilometri, fino ad arrivare a Castel San Pietro Terme. Se da un lato queste varianti offrono vantaggi in termini di ridotto impatto paesaggistico e contenimento del consumo di suolo, dall'altro non si può trascurare l'impatto che tali soluzioni avrebbero su aree edificate e su siti produttivi presenti nei Comuni di Ozzano dell'Emilia, dove si trova l'impresa Galletti Strade Srl, e Castel San Pietro Terme. Di seguito verranno illustrate nel dettaglio le tre soluzioni di sfiocco elencando vantaggi e svantaggi per le aree di passaggio della nuova linea AV/AC.

### 2.1 SFIOTTO A

La prima proposta, denominata sfiocco A, prevede la realizzazione di una diramazione della nuova linea ferroviaria nel Comune di San Lazzaro di Savena. Dopo essersi separata dall'infrastruttura ferroviaria esistente, la nuova linea attraversa alcune aree rurali dei Comuni di San Lazzaro di Savena e Ozzano dell'Emilia, per poi affiancarsi all'autostrada A14 lungo il lato sud.

In corrispondenza del Comune di Ozzano dell'Emilia, come sottolineato da ANCE EMILIA, la soluzione di sfiocco A non interferisce con le aree edificate, evitando completamente la zona industriale di Quaderna e l'area di riequilibrio ambientale di Ozzano. Come mostrato in Figura 1, la nuova infrastruttura ferroviaria si svilupperebbe a nord delle suddette aree, evitando il sito produttivo dell'impresa Galletti Strade Srl, situato lungo la linea ferroviaria esistente.

Pertanto, questa proposta risulta la più vantaggiosa in termini di impatto sul sito produttivo Galletti Strade Srl, senza rappresentare un problema per gli insediamenti esistenti nella condizione attuale.

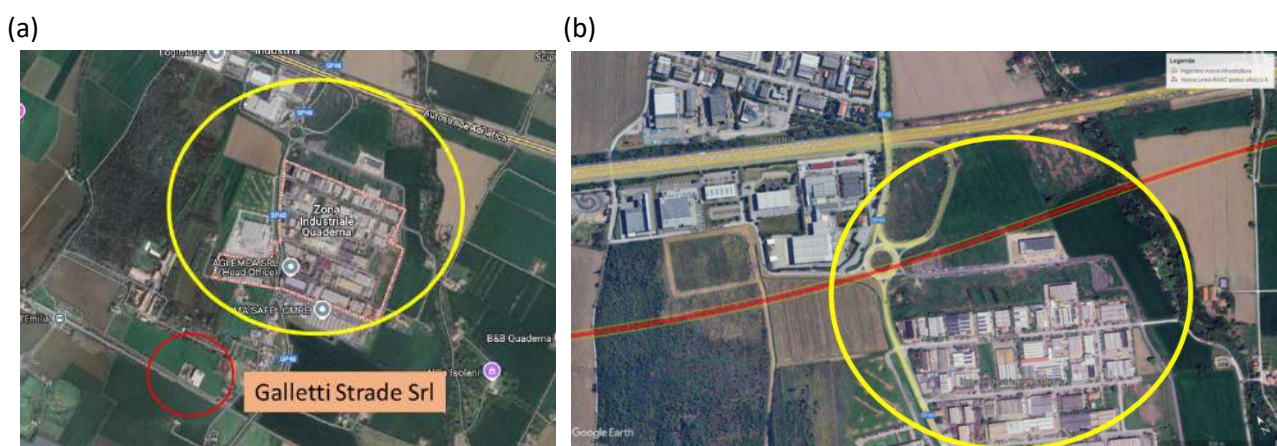


Figura 1: (a) sito Galletti Strade Srl rispetto all'area di passaggio dello sfiocco A; (b) punto di passaggio del nuovo corridoio in viadotto (Figura 22 documento RFI)

## 2.2 SFIOCCO B

La soluzione di sfiocco B risulta, invece, la più critica per l'area in esame. In questo caso, il punto di diramazione della nuova linea si trova all'interno del Comune di Ozzano dell'Emilia, immediatamente a est della stazione ferroviaria esistente, in corrispondenza dell'impresa Galletti Strade Srl, in via Gino Grandi, come mostrato in Figura 2. Il sito produttivo si trova infatti nel punto di inizio della curva del nuovo tracciato che, così come configurato nella proposta di RFI, attraverserebbe completamente l'impresa, senza possibilità di salvaguardarla, anche solo parzialmente.



Figura 2: punto di stacco della nuova linea AV dalla linea ferroviaria esistente per lo sfiocco B in corrispondenza dell'impresa Galletti Strade Srl (immagine 33 documento RFI)

## 2.3 SFIOCCO C

La terza ipotesi, sfiocco C, prevede di mantenere la nuova linea ferroviaria in affiancamento alla linea storica per il massimo sviluppo possibile. In questo scenario, la nuova infrastruttura si posizionerebbe in prossimità dell'impresa Galletti Strade Srl, affiancando la linea esistente per tutta l'estensione del sito produttivo. Come sottolineato nel documento integrativo di RFI, il nuovo tracciato dell'alta velocità sarebbe realizzato a nord della linea ferroviaria esistente, sul lato dell'impresa Galletti Strade Srl, al fine di preservare il più possibile le fermate e le stazioni già esistenti. Tuttavia, in assenza di un'analisi dettagliata degli ingombri effettivi, l'infrastruttura ferroviaria finirebbe per occupare gran parte dell'area dell'impresa Galletti Strade Srl (figura 3).



Figura 3: Esempio di futura configurazione linea AV/AC in corrispondenza dell'impresa Galletti Strade Srl

### 3 Possibili alternative progettuali di sfiorco

Nel presente paragrafo verranno presentate soluzioni alternative di sfiorco, con l'obiettivo di salvaguardare l'area interessata dall'impresa Galletti Strade Srl. Come sarà descritto in dettaglio nei paragrafi successivi, la proposta progettuale è conforme alle normative vigenti per i nuovi tracciati ferroviari e tiene conto delle osservazioni contenute nel documento integrativo di RFI di ottobre 2024, relative agli aspetti funzionali e realizzativi dell'opera. In assenza di ulteriori dettagli tecnici sugli sfiorchi proposti, sarà possibile sviluppare un'analisi più approfondita una volta disponibili informazioni precise sulla geometria dell'opera.

#### 3.1 Modifica punto di sfiorco per sfiorco B

La proposta alternativa al tracciato attuale prevede di posticipare di circa 400 m il punto di sfiorco B, dopo il cavalcavia della SP48. In questo modo, la nuova infrastruttura ferroviaria rimarrebbe parallela a quella esistente per una maggiore estensione, permettendo di preservare parte dell'impresa Galletti Strade Srl, come verrà illustrato nel paragrafo 3.2. La Figura 4 mostra la proposta di modifica del punto di sfiorco B.



Figura 4: Ipotesi di prolungamento del punto di sfiorco B 400 m dopo l'impresa Galletti Strade Srl.

Il posticipo del punto di sfiorco rispetto alla posizione originaria permette di evitare interferenze con l'area residenziale di Osteria Nuova (Ozzano dell'Emilia) e le zone edificabili adiacenti.

La nuova proposta progettuale, come previsto, rispetta le disposizioni previste dalle *Norme tecniche per la progettazione e verifica dei tracciati ferroviari* (RFI 2022, Parte IV), che stabiliscono che «non sono ammessi raggi di curva inferiori a 275 m per i nuovi tracciati».

È noto che il rifacimento del cavalcavia della SP48 rappresenti una problematica in termini di funzionalità della rete viaria e del traffico, come sottolineato da RFI. Si vuole però sottolineare il fatto che l'affiancamento del nuovo tracciato AV alla linea esistente comporterebbe comunque la necessità di sostituire i cavalcavia lungo la linea, con un numero complessivo maggiore nell'ipotesi di sfiorco C.



### 3.2 Soluzione alternativa per gli sfocchi B e C

A seguito della proposta di modifica del punto di sfocco nella soluzione B, è stata valutata l'incidenza del parallelismo della nuova linea AV con la linea ferroviaria esistente sull'area dell'impresa Galletti Strade Srl. Come mostrato in Figura 5, il sito produttivo si trova attualmente a circa 20 metri di distanza dall'infrastruttura ferroviaria. In questa nuova configurazione, che prevede un'estensione dell'affiancamento alla linea storica, la soluzione alternativa è comune per le opzioni di sfocco B e C nell'area in esame.



Figura 5: Posizionamento dell'impresa Galletti Strade Srl rispetto alla linea ferroviaria esistente

Per stimare l'effettivo ingombro della nuova linea AV/AC, è stata utilizzata come riferimento la sezione tipo proposta da RFI nel documento integrativo, ipotizzando una distanza di 10 metri dalla linea ferroviaria storica esistente (Figura 6).

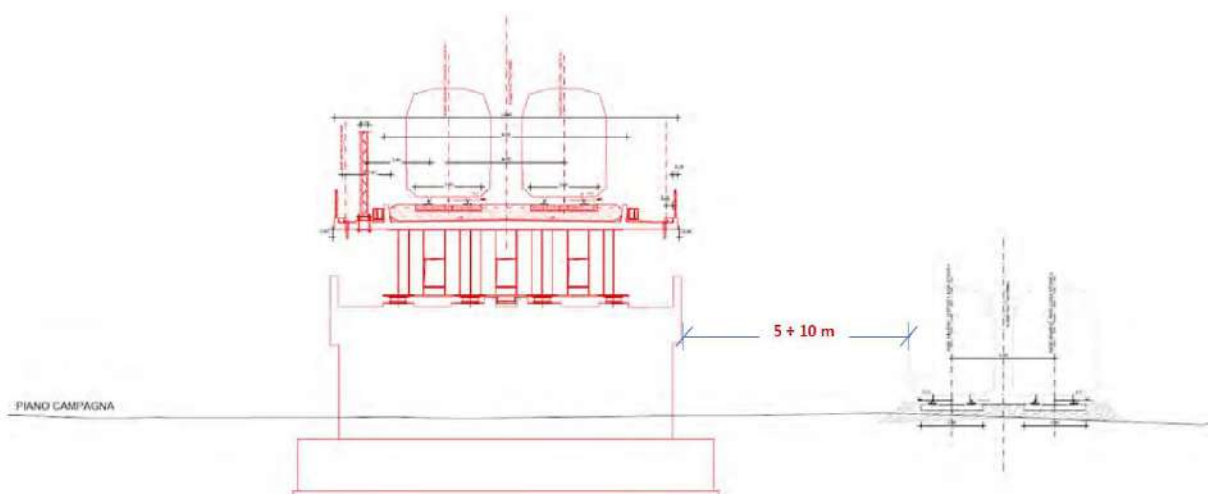


Figura 6: Sezione tipo – Configurazione con linea AV/AC in viadotto (figura 14 documento RFI)

Poiché non si dispone della sezione specifica di viadotto, nella valutazione preliminare degli ingombri sono state considerate le diverse tipologie di impalcato utilizzate per le linee AV (Figura 7). Come mostrato in figura, la larghezza della sezione nelle varie alternative di impalcato rimane invariata, pari a 13,60 m. Per semplificare il calcolo, il valore è stato arrotondato, considerando un ipotetico ingombro del viadotto pari a 14 metri.

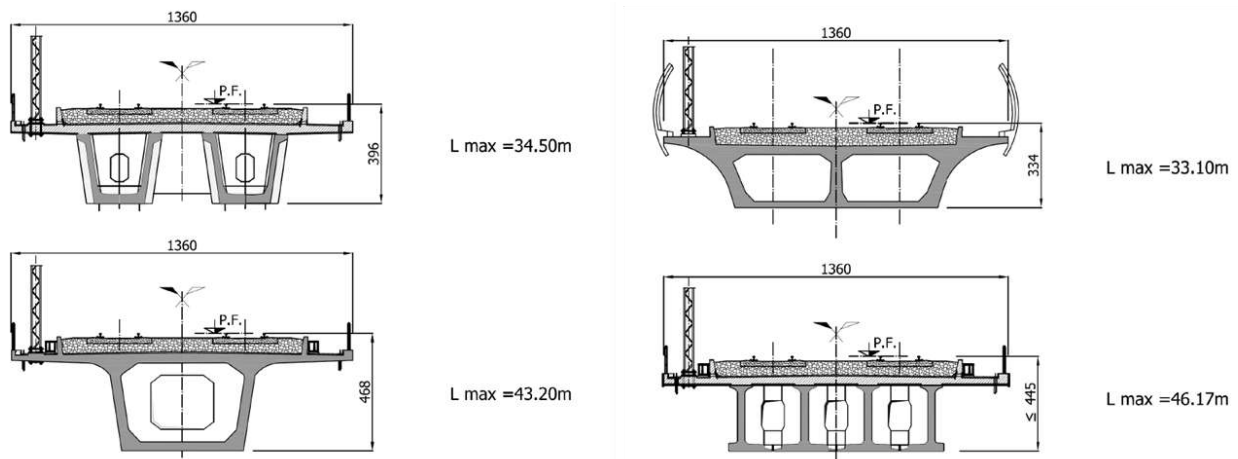


Figura 7: Esempio di tipologie di impalcato in c.a.p. utilizzate per linee A.V. con intervalla 5 m

Infine, è stata considerata la distanza minima tra gli edifici esistenti e l'infrastruttura ferroviaria, che, secondo l'art. 49 del D.P.R. 753/1980, deve essere di almeno 30 metri.

Tenendo conto di tutti questi aspetti, è stato calcolato l'effettivo consumo di suolo derivante dalla costruzione della nuova infrastruttura. I valori considerati sono riportati nella Tabella 1.

Tabella 1: Parametri considerati per la valutazione dell'ingombro della nuova linea AV

	Distanza (m)
FRANCO LATERALE	30 m
INGOMBRO VIADOTTO	14 m
DISTANZA LINEA AV/FERROVIA ESISTENTE	10 m
<b>TOTALE</b>	<b>54 m</b>

Dall'analisi effettuata emerge un ingombro totale di 54 metri a partire dalla linea ferroviaria esistente. Considerando l'impatto di tale intervento sull'impresa Galletti Strade Srl, come evidenziato in Figura 8, un ingombro di 54 metri comporterebbe l'occupazione di quasi metà del sito produttivo, rendendo di fatto inutilizzabili gran parte degli spazi disponibili.





Figura 8: Ingombro ipotetico linea AV rappresentato dalla linea rossa

Considerando la volontà dell'impresa di individuare soluzioni alternative, è stata esaminata la configurazione attuale per cercare di preservare parte dell'area.

Come già menzionato, la distanza attuale tra l'impresa Galletti Strade Srl e la linea ferroviaria è di 16 m (Figura 9), un valore inferiore al limite previsto dalla normativa. Data l'importanza dell'opera infrastrutturale da realizzare, la proposta progettuale prevede la riduzione del franco laterale da 30 metri a 16 metri, come nella situazione attuale.

L'art. 49 del D.P.R. 753/1980 infatti prevede che *“la distanza minima delle costruzioni dalle ferrovie debba essere di almeno 30 metri. La finalità del vincolo è quella di impedire la realizzazione di costruzioni che pregiudichino la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle ferrovie. Solo particolari circostanze locali possono giustificare riduzioni di tale distanza”*. *“La deroga alle distanze dalla linea ferroviaria è un'ipotesi del tutto eccezionale che l'Autorità preposta alla tutela del vincolo non è obbligata a rilasciare, ma è tenuta a valutare discrezionalmente l'opportunità di rilasciare o meno l'autorizzazione stessa.”*

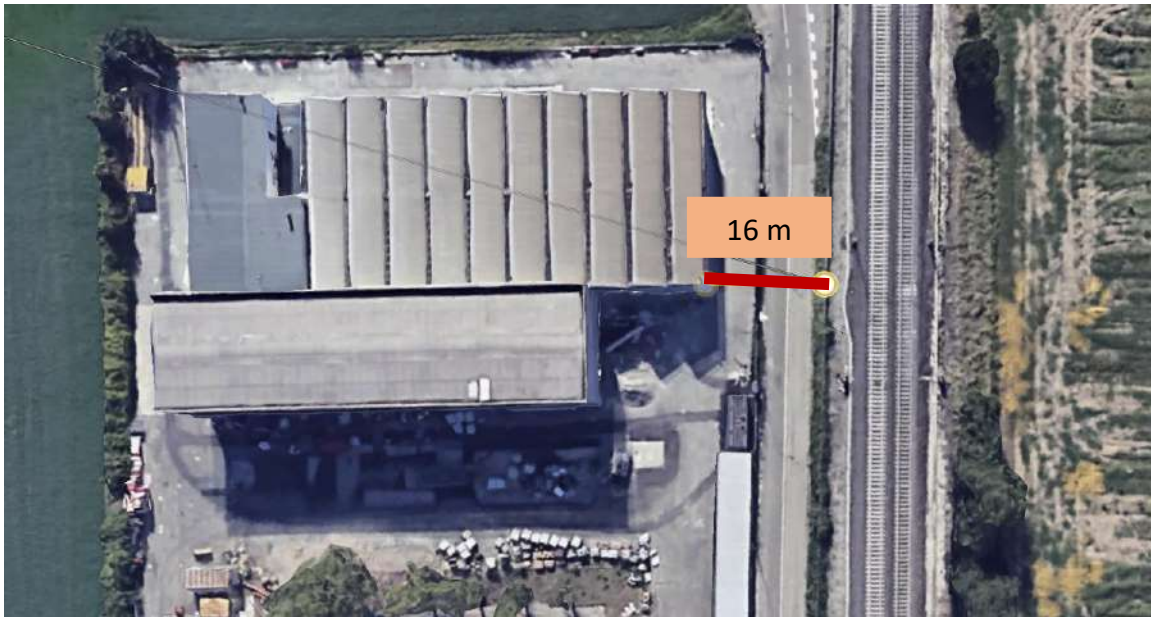


Figura 9: Distanza attuale tra l'impresa Galletti Strade Srl e la linea ferroviaria rappresentata dalla linea rossa

Inoltre, si propone di considerare la distanza minima tra la nuova infrastruttura ferroviaria AV e la linea esistente pari a 5 metri. In questo modo, come indicato nella Tabella 2, l'ingombro ipotetico totale della linea AV in viadotto sarebbe di 36 metri, una distanza che permetterebbe all'impresa di preservare una parte del sito produttivo.

Tabella 2: Proposta parametri considerati per la valutazione dell'ingombro ipotetico della nuova linea AV in corrispondenza di Galletti Strade Srl

	Distanza (m)
FRANCO LATERALE	16 m
INGOMBRO VIADOTTO	14 m
DISTANZA LINEA AV/FERROVIA ESISTENTE	5 m
<b>TOTALE</b>	<b>36 m</b>

Date le considerazioni fatte, l'area ipotetica dell'impresa Galletti Strade Srl che risentirebbe della costruzione della nuova infrastruttura ferroviaria è rappresentata in figura 10:

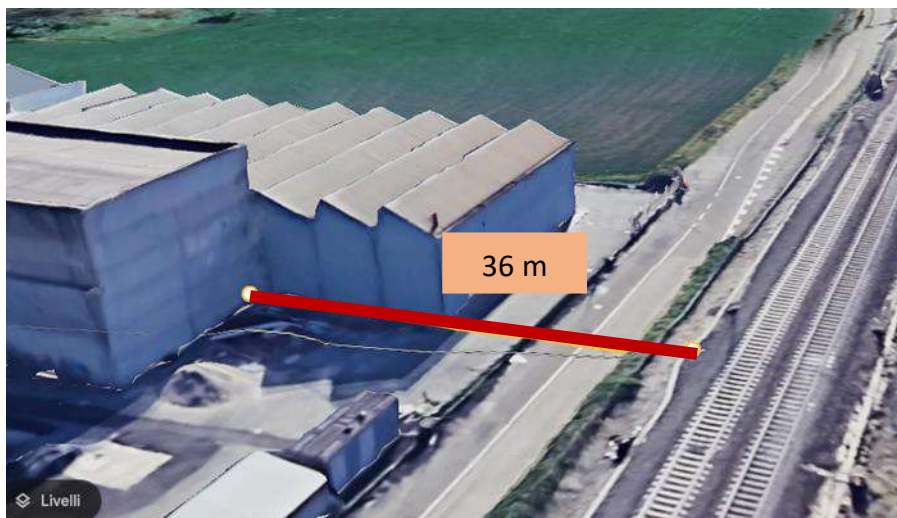


Figura 10: Parte dell'impresa di Galletti Strade Srl che verrebbe occupata dalla nuova linea AV



### 3.3 Modifica degli accessi

La soluzione alternativa proposta nel paragrafo 3.2 per gli sfocchi B e C prevede la modifica dell'accesso al sito produttivo di Galletti Strade Srl, attualmente situato su Via Gino Grandi. Nella configurazione futura, sarà necessario realizzare un nuovo accesso che colleghi l'impresa alla strada più vicina, via Tolara di Sotto. In Figura 11 è mostrata una proposta indicativa di accesso. Valutazioni più dettagliate potranno essere effettuate successivamente, a seguito di un'analisi progettuale.

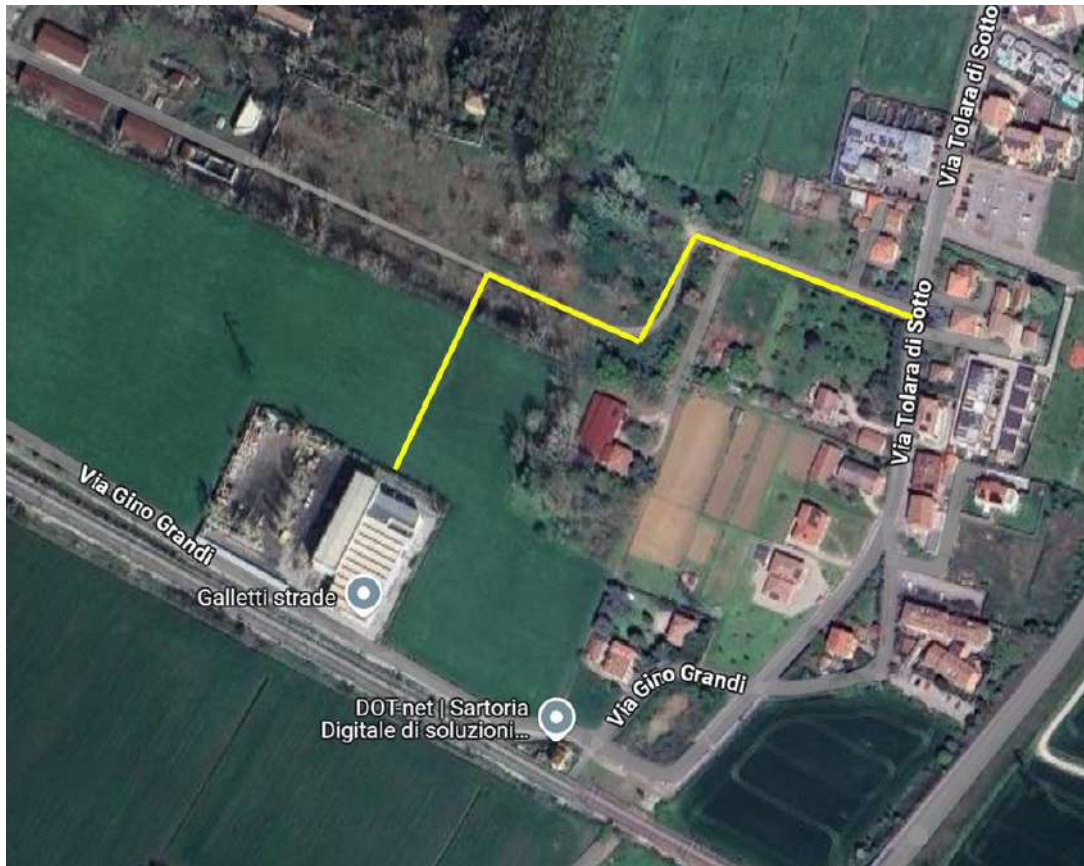


Figura 11: ipotetico nuovo accesso dell'impresa Galletti Strade Srl su via Tolara di Sotto

## CONCLUSIONI

La proposta di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna-Castel Bolognese-Riolo Terme all'interno del documento integrativo di RFI di ottobre 2024, comporta un'importante evoluzione infrastrutturale per il territorio, con significativi benefici in termini di mobilità e sviluppo. Tuttavia, l'impatto che le soluzioni di sfiocco B e C avrebbero sul sito produttivo dell'impresa Galletti Strade Srl risulta particolarmente problematico, poiché entrambe le soluzioni comprometterebbero l'operatività e l'integrità dell'impresa.

Alla luce delle valutazioni condotte, la soluzione di sfiocco A emerge come la più favorevole, in quanto evita completamente l'interferenza con il sito produttivo e minimizza l'impatto sulle aree circostanti. Questa opzione, infatti, garantisce la preservazione delle attività dell'impresa, rispettando nel contempo gli obiettivi strategici del progetto.

Tuttavia, per le ipotesi di sfiocco B e C, sono state proposte delle modifiche progettuali che consentirebbero di ridurre l'impatto sul sito produttivo di Galletti Strade Srl, tra cui il posticipo del punto di sfiocco e la revisione delle distanze tra la nuova infrastruttura ferroviaria e l'area in esame. In particolare, la riduzione del franco laterale da 30 m a 16 m e l'accorciamento della distanza tra la nuova e la vecchia linea ferroviaria potrebbero consentire di salvaguardare parte significativa dell'impresa, riducendo l'ingombro della nuova infrastruttura.

Inoltre, si suggerisce una riorganizzazione degli accessi all'impresa, per garantire la continuità operativa e facilitare l'accesso all'impresa in caso di modifiche significative della viabilità.

In conclusione, pur riconoscendo l'importanza dell'opera infrastrutturale per il miglioramento della rete ferroviaria nazionale, è fondamentale che vengano adottate soluzioni progettuali che bilancino i benefici dell'infrastruttura con la necessità di tutelare l'attività delle imprese locali, come Galletti Strade Srl, che rappresentano una risorsa fondamentale per l'economia del territorio. Le proposte avanzate in questa relazione sono da considerarsi come ipotesi di valutazioni preliminari, e potranno essere oggetto di ulteriori approfondimenti tecnici e progettuali.

In fede,

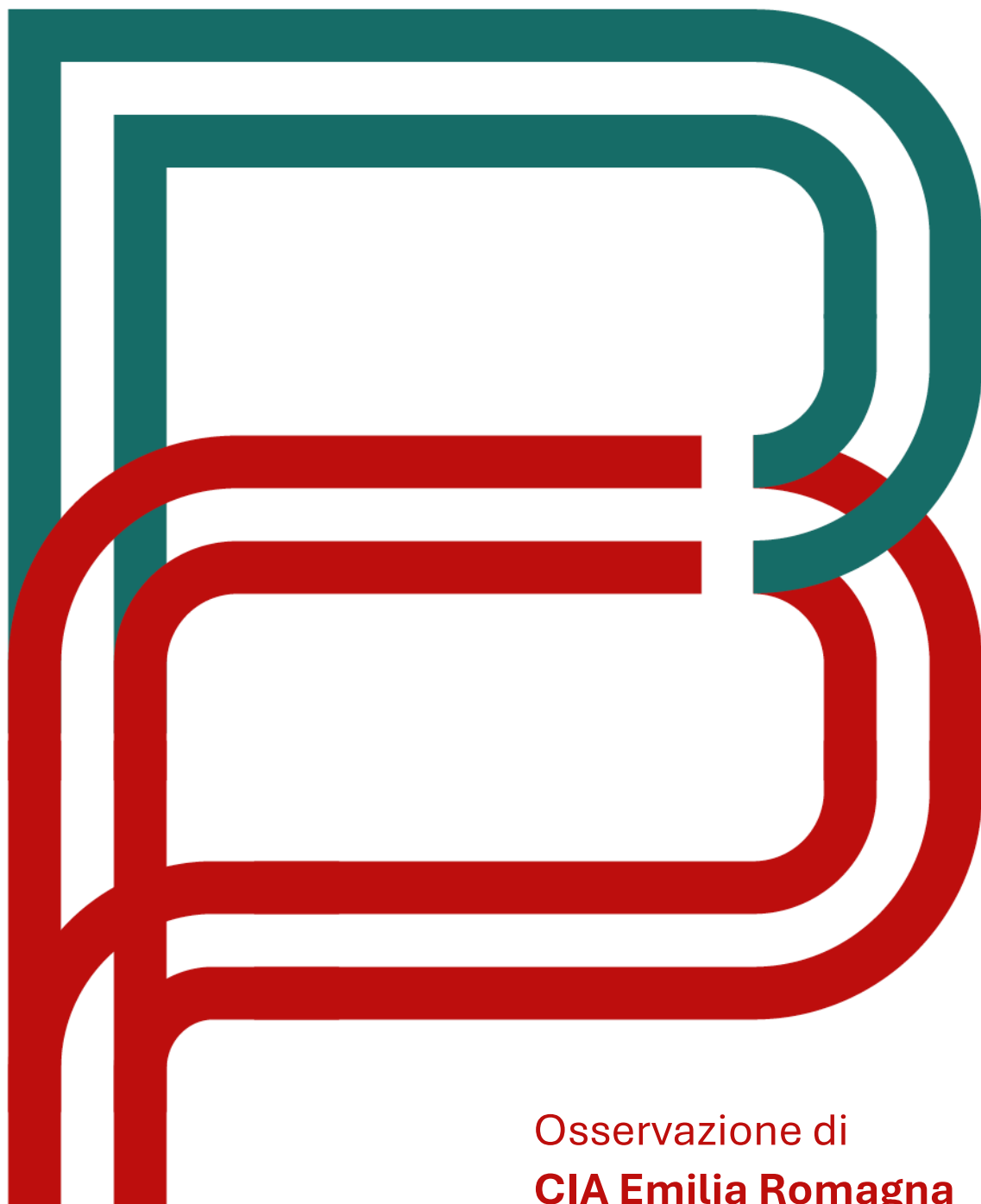
## Riferimenti normativi

1. Manuale di Progettazione d'Armamento RFI 2022 – Parte IV: Norme tecniche per la progettazione e verifica dei tracciati ferroviari;
2. Tipologie di impalcati in c.a.p. utilizzate per linee A.V. con intervallata 5 m:
  - a. [https://docs.dicotechpoliba.it/filemanager/209/Lab%20Progettazione%202018\\_2019/Lezioni%20Mezzina/Aicap/3\\_2%20PONTI%20FERROVIARI\\_373-404.pdf](https://docs.dicotechpoliba.it/filemanager/209/Lab%20Progettazione%202018_2019/Lezioni%20Mezzina/Aicap/3_2%20PONTI%20FERROVIARI_373-404.pdf) ;
  - b. <https://www.cifi.it/UplDocumenti/Bari05022016/6%20-%20CIFI%20Evangelista%20Ponti%20viadotti%20ferroviari.pdf>
3. Art. 49 del D.P.R. 753/1980 - Distanze di edifici e manufatti dalle ferrovie in concessione o in gestione governativa;
4. D.M. 05.11.2001 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade

In fede,



Digitally signed  
by: Margherita Pazzini,  
on: 26 novembre 2024



Osservazione di  
**CIA Emilia Romagna**

28/11/2024





**Prot 78/24**

**Spett.le**

**Italferr SpA**

**Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**

**Gent.le**

**Andrea Pillon**

**Resp.le Dibattito Pubblico**

**Oggetto: Osservazioni sul Progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese**

Il progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese rappresenta un'opera di indubbia utilità pubblica. Tuttavia, non si possono ignorare i rilevanti impatti sulle numerose realtà agricole del territorio.

Durante i vari incontri con le associazioni agricole, sono stati presentati diversi progetti, arrivando a una sintesi di tre possibili tracciati. È stato chiesto di esprimere una preferenza, ma come CIA abbiamo riscontrato una rilevante mancanza: non sono stati forniti strumenti tecnici adeguati per valutare in modo puntuale l'impatto dei tracciati sul territorio. Questa lacuna rende estremamente difficile e poco obiettivo formulare un giudizio senza una specifica indagine tecnica.

**Riflessioni generali a tutela delle imprese agricole**

Nonostante le difficoltà nel formulare una scelta, desideriamo condividere alcune riflessioni generali volte a salvaguardare le aziende agricole, che continuano a essere fortemente penalizzate dalla realizzazione di opere pubbliche.

**1. Caratteristiche del tracciato**

- **Integrazione con l'esistente:** Auspichiamo che il tracciato venga sviluppato il più vicino possibile all'attuale linea ferroviaria.
- **Minimizzare l'impatto:** Il tracciato dovrebbe evitare frazionamenti dei campi coltivati, mantenendosi lontano dai fabbricati abitativi e di servizio delle imprese agricole.



- **Evitare situazioni critiche:** Particolare attenzione deve essere posta a non creare interclusioni di aziende tra la nuova linea, la precedente linea ferroviaria o l'autostrada.
- **Accesso garantito:** Nel caso di attraversamento della nuova linea all'interno di proprietà private, deve essere assicurato il passaggio per i mezzi agricoli.

## 2. Indennizzi espropriativi

- **Valutazione equa:** Gli indennizzi devono considerare il valore delle colture agricole e l'impatto negativo dell'opera sull'intera azienda, inclusi fabbricati e terreni.
- **Parità di trattamento:** Le zone agricole non devono essere penalizzate rispetto alle aree urbane o industriali, a causa di un costo inferiore del terreno agricolo.

## 3. Ripristino dei luoghi

- **Fertilità del terreno:** L'occupazione temporanea dei cantieri, che altera la struttura dei terreni, richiede un ripristino attento della matrice organo-minerale, ottenibile solo con lavorazioni specifiche e concimazioni a medio-lungo termine.
- **Tutela delle falde acquifere:** È fondamentale salvaguardare le risorse idriche sotterranee e garantire lo scolo delle acque durante i lavori.

## Conclusioni

Alla luce delle numerose realtà aziendali coinvolte, molte delle quali si distinguono per prodotti di eccellenza e devono far fronte a continue difficoltà (nuove fitopatie, cambiamenti climatici e crisi di mercato), auspichiamo che il progetto non rappresenti l'ennesima criticità. Auspichiamo che l'opera venga realizzata tenendo conto delle accortezze illustrate in questo documento, nel rispetto di un settore fragile ma essenziale per l'economia regionale.

Certi che le nostre osservazioni saranno considerate, porgiamo cordiali saluti.

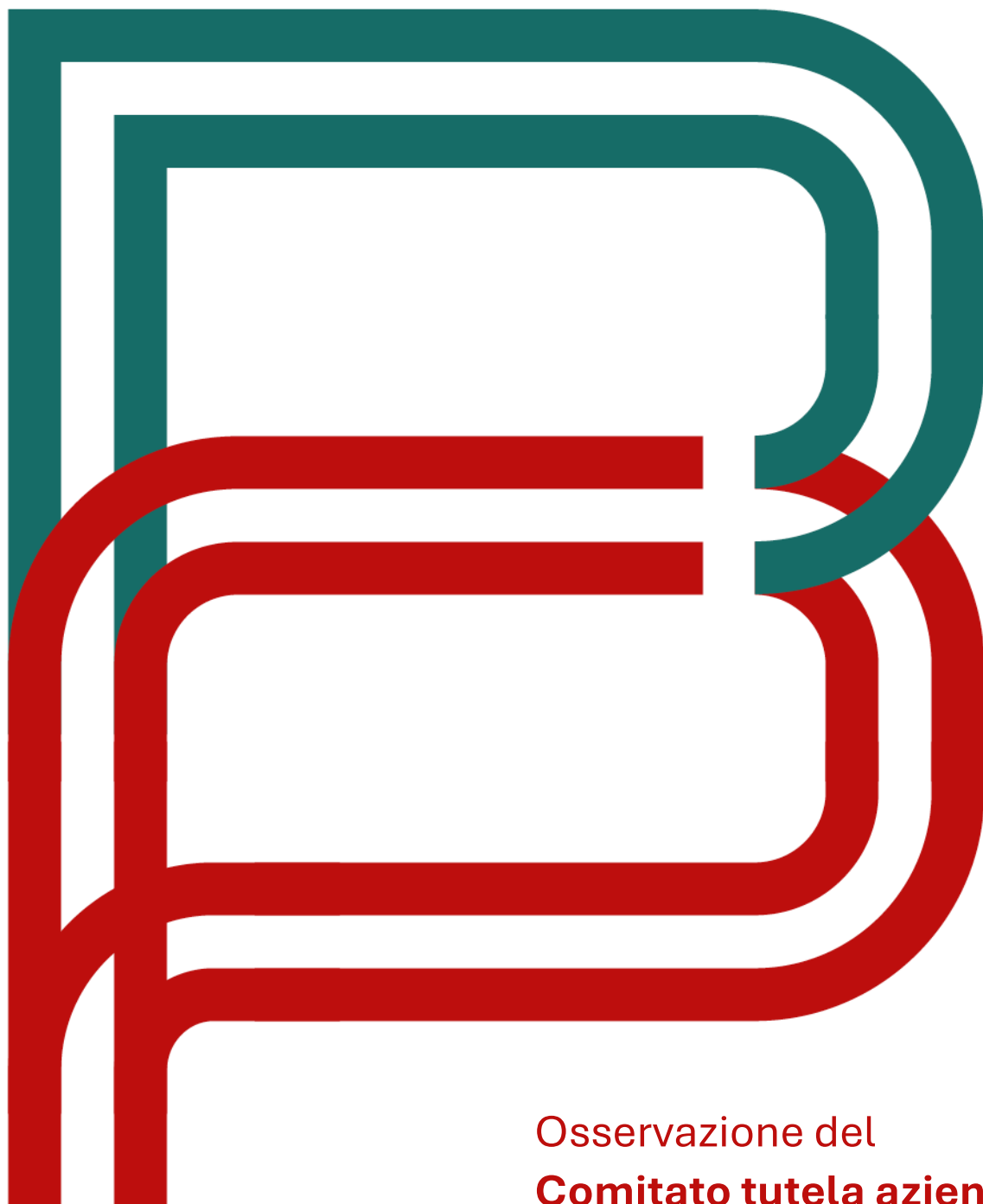
Bologna 25 Novembre 2024

**C.I.A. Agricoltori Italiani E.R.**

**Ufficio Territorio Ambiente**

**C.I.A. Agricoltori Italiani E.R.**

**Vice Direttore Quattrini Manuel**



Osservazione del  
**Comitato tutela aziende  
Bicocca-Colombarotto**

03/12/2024



**Avv. Alessandro Marelli**  
Studio Legale Associato Amministrativo e Civile  
Tel. 0513399056 – fax 0513399064  
Via Massimo D'Azeglio, n. 39  
40123 - Bologna

**Avv. Alessio Raitano**  
Patrocinante in Cassazione  
Tel. 0542 667294  
Via Guglielmo Marconi n. 5  
40122 Bologna

## All'att.ne di RFI S.p.A.

\*

\*

\*

# SECONDE OSSERVAZIONI

**AL DOCUMENTO DI FATTIBILITÀ DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI**  
**QUADRUPPLICAMENTO TRATTA FERROVIARIA BOLOGNA-CASTEL**  
**BOLOGNESE RIOLO TERME COME INTEGRATO DALL'ANALISI E**  
**APPROFONDIMENTO DEI CORRIDOI DELL'OTTOBRE 2024**  
**AI SENSI DELL'ART. 40, COMMA 4, D. LGS. 31.3.2023 N. 36**  
**E DELL'ART. 6, COMMA 3, ALLEGATO I.6, D. LGS. 31.3.2023 N. 36**

\*

\*

\*

Il **“COMITATO TUTELA AZIENDE BICOCCA-COLOMBAROTTO”** in persona del suo Presidente Sig. Gianmaria Balducci, con sede in Imola (BO), Via Bicocca n. 14/C. C.F. 90059890377, (avente quali membri promotori le seguenti Aziende: **CEFLA S.C.**; **NUPI S.p.A.**; **NUPI INDUSTRIE ITALIANE S.p.A.**; **SANGIORGI LEGNAMI S.p.A.**; **S.I.L.L.A. S.a.S. – oggi S.I.L.L.A. S.r.l.**) rappresentato e difeso dagli Avvocati Alessio Raitano ([info@studiolegaleraitano.it](mailto:info@studiolegaleraitano.it) e PEC [avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it](mailto:avvalessioraitano@ordineavvocatibopec.it)) e Alessandro Marelli ([alessandro.marelli@delucceaeassociati.it](mailto:alessandro.marelli@delucceaeassociati.it) e PEC [alessandro.marelli@ordineavvocatibopec.it](mailto:alessandro.marelli@ordineavvocatibopec.it)) ed elettivamente domiciliato presso lo Studio del primo in Bologna (BO – CAP 40122), Via Guglielmo Marconi n. 5;

### **PREMESSO**

<b>Avv. Alessandro Marelli</b> Studio Legale Associato Amministrativo e Civile Tel. 0513399056 – fax 0513399064 Via Massimo D’Azeglio, n. 39 40123 - Bologna	<b>Avv. Alessio Raitano</b> Patrocinante in Cassazione Tel. 0542 667294 Via Guglielmo Marconi n. 5 40122 Bologna
--	--

1. Che il Comitato in epigrafe in data 5.8.2024 ha presentato Osservazioni corredate da documenti al Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP);
2. Che nell’ottobre 2024 il DOCFAP è stato integrato con il documento integrativo denominato “Analisi e approfondimento dei corridoi”;
3. Che, presa visione di tale integrazione, si è rilevato (pag. 19) come, con riferimento al corridoio in viadotto a Nord dell’autostrada A14, sia stata considerata una ipotesi di tracciato concepita per minimizzare l’impatto con l’area industriale di Imola, in alternativa ad altra, pensata per massimizzare l’affiancamento all’autostrada;
4. Che alcune pagine più avanti (pag. 39) sono state esplicitate le ragioni che consigliano di optare per la prima soluzione (tracciato magenta) eliminando la seconda (soluzione rossa), qualificata quest’ultima definitivamente come non percorribile, e ciò in considerazione che il corridoio rosso invaderebbe le aree di proprietà delle Aziende espressione dello scrivente Comitato intaccando profondamente la fascia di rispetto e giungendo a un’interdistanza dall’autostrada di soli 7 m. proprio in corrispondenza della zona industriale di Imola;
5. Che oltre a ciò è interesse preminente ed essenziale dello scrivente Comitato ribadire che le ragioni che sconsigliano radicalmente la scelta del corridoio rosso sono quelle, sovrabbondanti, analiticamente dedotte nelle prime Osservazioni depositate in data 5.8.2024, alle quali pertanto si rimanda.

\*

\*

\*

Tutto quanto sopra premesso, il **“Comitato tutela aziende Bicocca-Colombarotto”** come sopra rappresentato, assistito e domiciliato

#### **CHIEDE**

- I. che, in accoglimento delle formulate osservazioni, e a conferma di quanto già rilevato nel DOCFAP integrato dal documento “Analisi e approfondimento dei corridoi” venga stralciata e, comunque, eliminata definitivamente dalla futura progettazione dell’infrastruttura ferroviaria



<b>Avv. Alessandro Marelli</b> Studio Legale Associato Amministrativo e Civile Tel. 0513399056 – fax 0513399064 Via Massimo D’Azeglio, n. 39 40123 - Bologna	<b>Avv. Alessio Raitano</b> Patrocinante in Cassazione Tel. 0542 667294 Via Guglielmo Marconi n. 5 40122 Bologna
--	--

in epigrafe la alternativa denominata soluzione “rossa”, in affiancamento stretto all’autostrada A14 sul versante nord;

- II.** che, in ogni ipotesi, il successivo livello di progettazione non preveda l’attraversamento dell’area produttiva in cui sono ubicate le aziende promotrici dello scrivente Comitato, area delimitata dalle vie Gambellara, Bicocca e Selice sul lato nord della autostrada A14.

\* \* \*

Si chiede di ricevere copia del **documento conclusivo** di cui all'articolo 5, comma 1, lettera f), Allegato I.6, D. Lgs. 31.3.2023 n. 36.

\* \* \*

Bologna-Imola, 3 dicembre 2024

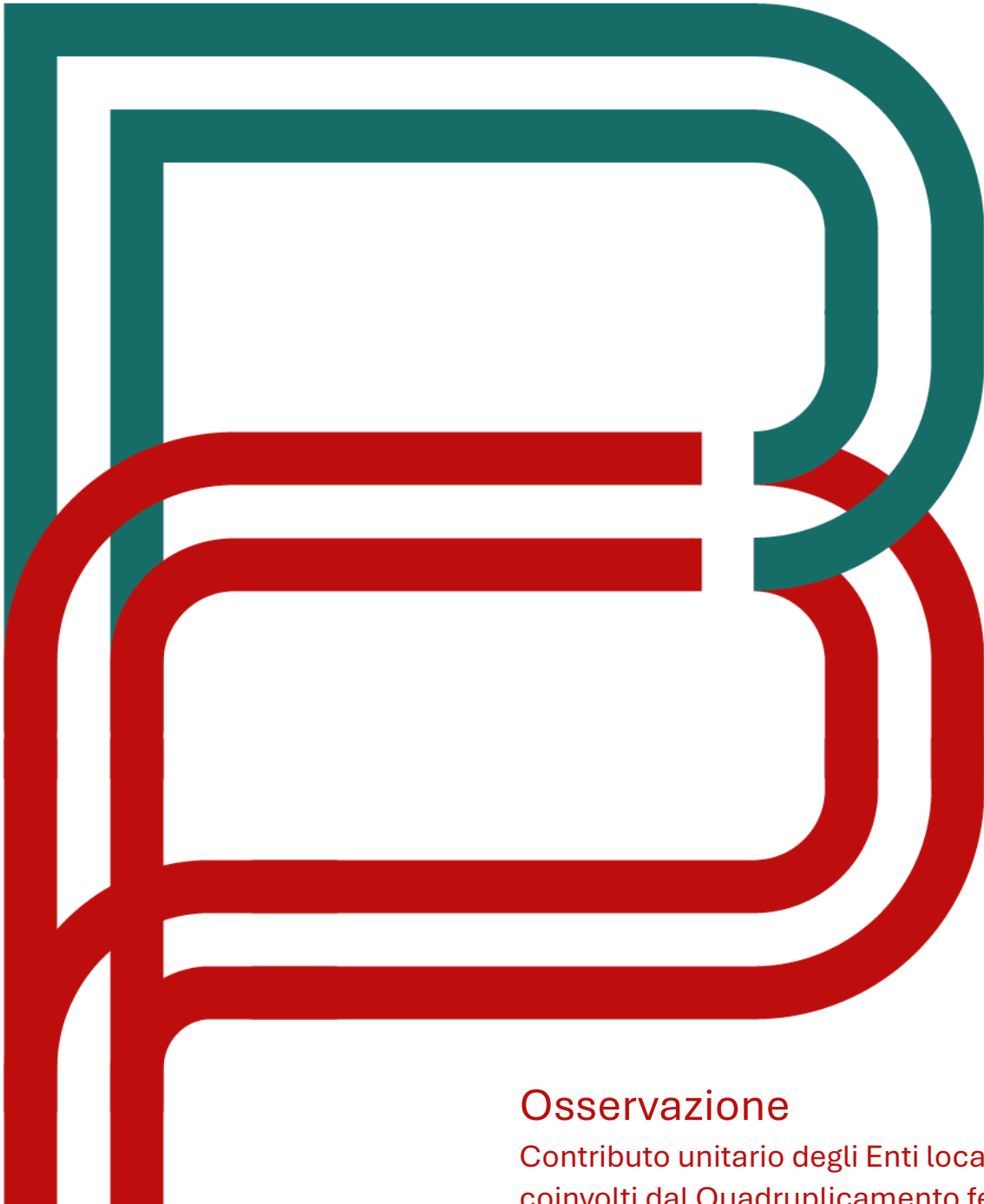


(Avv. Alessio Raitano)

MARELLI  
ALESSANDRO

(Avv. Alessandro Marelli)

Firmato digitalmente da  
MARELLI ALESSANDRO  
Data: 2024.12.03 09:01:17 +01'00'



## Osservazione

Contributo unitario degli Enti locali  
coinvolti dal Quadruplicamento ferroviario  
Bologna – Castel Bolognese

30/12/2024



## Dibattito Pubblico Bologna Castel Bolognese

# CONTRIBUTO UNITARIO DEGLI ENTI LOCALI COINVOLTI DAL QUADRUPPLICAMENTO FERROVIARIO BOLOGNA - CASTEL BOLOGNESE

30.12.2024

## **0. Premessa**

I Comuni interessati dall'intervento di potenziamento del corridoio accolgono con il massimo interesse la possibilità di procedere ad un progetto di quadruplicamento della linea adriatica nella tratta Bologna-Castel Bolognese. I territori delle due province riconoscono e condividono lo spirito di questo potenziamento per tre ordini di motivi: per il suo ruolo nello sviluppo delle politiche nazionali di trasporto ferroviario per le persone e per le merci; per l'interesse territoriale legato allo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale e del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna; per aumentare l'attrattività del porto di Ravenna come snodo ferroviario internazionale del traffico merci. A motivo di questa coesistenza di intenti e visioni si è ritenuto di procedere in maniera unitaria a costruire una posizione comune rispetto al dibattito pubblico in essere riservandoci di entrare nel merito specifico dei singoli territori attraversati successivamente alla definizione della metodologia di intervento.

Il potenziamento, che prevede la messa a disposizione di ingenti risorse finanziarie, deve quindi configurarsi - secondo gli scriventi - come un'occasione unica per garantire elevate prestazioni in termini di capacità ed affidabilità della rete massimizzando i passeggeri e le merci trasportabili nel lungo periodo ed assicurando un inserimento territoriale armonico. A nostro avviso, perché questo si verifichi, è necessario che il progetto si configuri non come un mero progetto ingegneristico, per quanto accurato, del tratto oggetto di finanziamento ma come un progetto integrato e strategico con una "vision" definita rispetto al ruolo centrale che deve avere la mobilità su ferro. L'ipotesi progettuale dovrebbe quindi tenere conto del quadro complessivo delle politiche e dei progetti che si sono sviluppati e che si svilupperanno a monte e a valle: dovrebbe di conseguenza essere inserito coerentemente nel quadro della pianificazione europea e nazionale affinché produca i migliori benefici attesi ottimizzando le risorse disponibili.

Questo contributo congiunto ha quindi l'obiettivo di evidenziare importanti elementi di potenziale incoerenza con il quadro generale di cui sopra, che necessitano di approfondimenti, integrazioni o correttivi preliminari alla redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) affinché l'intervento sia inquadrato nel corretto processo e possa esplicare la massima delle sue indubbie potenzialità sul piano locale, regionale e di conseguenza nazionale.

Premessa necessaria è che le considerazioni elaborate nel presente documento si basano su documenti pubblici di pianificazione e programmazione nazionale ed europea (specificati in allegato 1).

### **1. Analisi e proposte per l'integrazione del DOCFAP**

Dall'analisi del DOCFAP, e dello Studio di Traffico, si riscontrano alcuni aspetti di incompatibilità delle scelte progettuali rispetto al quadro pianificatorio e programmatico che sancisce il ruolo strategico della linea Adriatica nello sviluppo dei corridoi europei TEN-T e nazionali per quanto riguarda la componente passeggeri e merci sia per la lunga percorrenza che per la media e breve.

L'indeterminatezza rispetto al quadro di riferimento non consente di avere tutti gli elementi necessari per valutare compiutamente se le scelte progettuali effettuate, in maniera indistinta su tutti e tre i tracciati in ipotesi, siano le migliori da un punto di vista trasportistico e se offrano la soluzione che ne minimizza gli impatti territoriali.

In particolare, sotto il profilo trasportistico si evidenzia:

- rispetto ai corridoi TEN-T: la normativa europea prevede una V Max di circolazione dei treni merci sulla rete TEN-T pari a 100 Km/h che risulta molto più bassa della Velocità di progetto proposta nel DOCFAP per la tratta AV/AC (300 Km/h). Questo elevatissimo gap di velocità tra categorie di treni costituisce un vincolo alla capacità massima della linea.
- rispetto alla rete nazionale: la velocità di progetto della tratta pari a 300 Km/h non trova riscontro in nessun'altra tratta della linea Adriatica in considerazione del fatto che la linea è stata progressivamente attrezzata per accogliere importanti volumi di traffico merci. In questo modo la linea sarà costituita da 500 Km realizzati con soluzione ibrida AC e gli ultimi 100 km con soluzione ibrida AV su cui circolano AV e merci, creando un sistema su cui viaggiano treni a velocità molto differenti, che garantisce una minore capacità.

Inoltre, rispetto alle previsioni programmatiche di RFI, le soluzioni previste si fondano su ipotesi evolutive dell'offerta dei servizi di trasporto passeggeri che *“derivano dalla possibile evoluzione dell'Accordo Quadro in essere tra il Gestore Infrastruttura e la Regione Emilia-Romagna mentre per quello a lunga percorrenza riflettono le richieste formulate dalle IIFF al Gestore Infrastruttura<sup>1</sup>”*.

In sostanza, vediamo che nello scenario progettuale l'offerta passeggeri AV rimane sostanzialmente invariata (16 coppie/gg<sup>2</sup>) infatti *“al 2033 si ipotizza in esercizio non produca alcun incremento delle frequenze dei servizi di lunga percorrenza, interessando questi anche le tratte della direttrice ferroviaria adriatica poste a sud di Castel Bolognese che non risultano potenziate in alcun modo<sup>3</sup>”* e la domanda aggiuntiva è dovuta esclusivamente ad un lieve aumento della velocità e a variabili socio economiche. Tuttavia le soluzioni progettuali previste per la nuova linea rispondono a canoni AV, in particolare rispetto ai raggi di curvatura, aumentando notevolmente l'impatto ambientale e paesaggistico, e quello sul valore agronomico delle aziende agricole attraversate di cui va evitato il depauperamento. Questi elementi di per sé offrono un ostacolo oggettivo alle interlocuzioni locali, se non compensato da un beneficio evidente e rilevante sulle funzioni.

Mentre per quanto riguarda il traffico merci, l'aumento di capacità generato dall'intervento è assolutamente sottostimato rispetto alle esigenze di lungo periodo previste dalla Struttura Tecnica di Missione del MIT (previsione di 176 treni/gg) tanto che, raggiunta la capacità massima di 31 coppie/gg di treni merci, si prevede un reinstradamento su altre linee (dorsale NA/Roma/FI/BO) e, in subordine, il mantenimento del traffico su strada.

Ciò comporta:

- Aumento dei costi e dei tempi di trasporto, con una conseguente perdita di competitività del trasporto delle merci su ferro;
- Incremento del traffico di mezzi pesanti sulla rete autostradale adriatica ed il relativo aumento delle emissioni inquinanti, del rischio di incidentalità e del contributo alla saturazione della capacità stradale.
- La riduzione dei tempi di percorrenza ottenibili dal Quadruplicamento per i treni veloci, stimata in 5 minuti, non sembra poter giustificare un intervento così impattante da un

---

<sup>1</sup> ST: cap 5.2.4 pg 124

<sup>2</sup> ST: cap 3.3 pg 87

<sup>3</sup> ST: cap 5.2.4 pg 127

punto di vista ambientale e territoriale, oltre che ovviamente economico. Inoltre tale riduzione appare non certa a fronte delle criticità insolite a causa del mancato inserimento nel Global Project di alcuni interventi finalizzati a garantire la regolarità di esercizio lungo la linea e in corrispondenza dei nodi principali (tra cui Bologna centrale ed Imola e la prosecuzione su Ravenna). Non sono previsti infatti interventi che aumentino la capacità del nodo di Bologna né che ne migliorino l'ingresso dei treni nonostante la crescita di traffico (non AV o merci) convergente sullo stesso nodo crei i presupposti per l'aumento delle perturbazioni sulla linea, con possibili ripercussioni negative sull'affidabilità e la puntualità dei servizi. È quindi necessario inserire nella trattazione, e quindi nel Global project, il nodo di Bologna poiché, per fornire una reale ed efficace soluzione all'esigenza di rendere possibile il contemporaneo incremento dei servizi passeggeri regionali e dei traffici merci che sono originati dal Porto di Ravenna, è necessario garantire l'efficienza e la resilienza del nodo in quanto parte indivisibile della soluzione del progetto e nodo strategico e baricentrico per gli spostamenti nord-sud, est- ovest. Per il suo ruolo territoriale e collocazione una particolare attenzione andrà posta anche all'attraversamento di Imola anche valutando eventuali soluzioni interrate.

- Rispetto al collegamento da e per il Porto di Ravenna, nonostante gli interventi programmati di potenziamento della linea e dei terminal, in funzione del ruolo strategico del porto stesso nella rete TEN-T e l'evoluzione prevista per il traffico merci, nello studio trasportistico si è ipotizzata la specializzazione del traffico merci sulle 2 linee (Bo – Castel Bolognese - RA e Bo - Faenza - RA rispettivamente per i treni pari e dispari) in assolvimento alla richiesta di ulteriore capacità verso Ravenna. È quindi necessario che lo stesso Global Project comprenda anche il potenziamento del collegamento tra la linea Adriatica e il Porto di Ravenna, analizzando una soluzione adeguata in termini di capacità e moduli, come il raddoppio anche parziale della linea.

Un altro tema sul quale appare necessario effettuare una valutazione approfondita è quello della resilienza della soluzione progettuale rispetto alle esigenze circolatorie, a particolari situazioni di domanda o esogene. Le soluzioni di corridoio in variante sono totalmente segregate e non attrezzate per rendere le due coppie di binari intercomunicanti tra di loro e sembra in tutte e tre le ipotesi peggiorare la situazione delle linee SFM e SFR, con il paradossale effetto di non migliorare la capacità del sistema a favore del territorio, ma di gravare sulle linee destinate al trasporto regionale e locale, inducendo un peggioramento delle prestazioni. Viceversa, ci sembra che la "permeabilità" delle linee consentirebbe invece una maggiore flessibilità nella gestione della circolazione, soprattutto in caso di anomalità.

Alla luce di queste considerazioni si chiede quindi di effettuare ulteriori valutazioni in merito ai carichi che effettivamente interesseranno la linea e il nodo, anche alla luce della programmazione e realizzazione di interventi, soprattutto inerenti il traffico merci, sull'intera linea Adriatica al fine di valutare il corretto inserimento della progettazione in esame sia nel contesto regionale che in quello nazionale/europeo, valutando i reali obiettivi da raggiungere ed il ruolo che questa tratta svolgerà sia nel breve periodo quanto nello scenario di lungo/lunghissimo termine, evitando che si configuri come una soluzione parziale e localistica, ed adottando invece soluzioni infrastrutturali improntate a logiche di corridoio misto merci e passeggeri di rango europeo.

Alla luce di quanto sopra esposto si suggerisce di rivedere l'impostazione progettuale valutando un tracciato in affiancamento orientato alla banalizzazione del fascio dei 4 binari,

con una V max di 200 km/h, coerente con la programmazione pregressa consolidata a livello nazionale, con potenziamento ulteriore degli impianti esistenti lungo la linea ma anche per raggiungere il porto di Ravenna e, infine, ma non in ordine di importanza, del nodo di Bologna. Un quadruplicamento il più possibile in affiancamento con punti di comunicazione consentirebbe inoltre una separazione dei flussi di traffico lento costituiti da treni merci e regionali, da quelli veloci, costituiti da regionali veloci, Intercity e Alta Velocità, in modo da rendere le due linee percorse a velocità più omogenee e quindi più capaci.

In un'ottica di progettazione integrata appare necessario che questa progettazione sia anche l'occasione per realizzare ed inserire in maniera unitaria al quadruplicamento i progetti attesi dal territorio e previsti negli strumenti di pianificazione, utili allo sviluppo del SFM e SFR, per migliorare l'accessibilità territoriale con un particolare riguardo alla realizzazione della Stazione di Toscanella che per la sua funzione è già inserita negli Accordi e negli strumenti pianificatori e ad altre opere di accessibilità (sottopasso ciclopedonale della stazione di Castel S. Pietro Terme etc), la funzionalità del sistema (nodo di Bologna ed, attraversamento di Imola) e del trasporto merci (raddoppio dei binari per connessione con il porto di Ravenna).

## **2. Conclusioni sintetiche**

I territori coinvolti dal progetto ribadiscono la propria posizione favorevole al progetto di quadruplicamento ferroviario certi che, se inserito in un'ottica di sistema integrata e sovralocale, garantirà enormi vantaggi competitivi al territorio, alla mobilità sostenibile e al trasporto ferroviario nelle sue diverse componenti (Alta velocità, SFR, SFM, trasporto merci). Si chiede che a monte della progettazione del tratto in oggetto siano approfondite le questioni di corridoio, del nodo di Bologna e della prosecuzione su Ravenna in modo da affrontare la progettazione in un'ottica integrata di Global Project che eviti criticità che inficino il funzionamento dell'opera stessa a fronte di impatti ambientali e territoriali molto elevati. Per questa ragione nel presente contributo non si è ritenuto opportuno entrare nel merito del dettaglio dei tre tracciati presentati e dei loro impatti localmente circostanziati, seppure il copioso lavoro istruttorio fatto dai comuni sul territorio, e che gli enti metteranno a disposizione in caso in caso di necessità, ma che non si ritiene siano utili alla luce del fatto che i tracciati in variante condividono a nostro parere questa impostazione mancante delle premesse.

Si suggerisce, alla luce delle considerazioni di cui sopra, in particolar modo rispetto al tema della capacità della linea e dei risparmi minimi di tempo conseguibili con un tracciato a 300 Km/h, vista anche la bassa domanda attesa in termini di treni AV, di valutare una realizzazione in affiancamento orientato alla banalizzazione del fascio dei 4 binari.

In conclusione si ritiene quindi che, vista la strategicità delle questioni in essere, sia necessario che venga istituito un tavolo Ministeriale in cui affrontare la discussione.

ALLEGATO: documento di analisi tecnica

### **Città metropolitana di Bologna**

Comune di Bologna

Comune di San Lazzaro di Savena

Comune di Ozzano dell'Emilia

Comune di Castel San Pietro

Comune di Dozza

Comune di Imola

### **Provincia Di Ravenna**

Comune di Castel Bolognese

Comune di Solarolo



## **ALLEGATO 1 - APPROFONDIMENTI TEMATICI TRASPORTISTICI E FUNZIONALI**

Le considerazioni proposte nel presente documento si basano sui seguenti documenti:

- DOCFAP – Studio di Trasporto;
- Map Finder Chart for European Transport Corridors;
- Documento RFI «Linea Adriatica Bologna – Lecce Nuovi interventi di potenziamento e velocizzazione» Versione febbraio 2022;
- Documento RFI «Linea Adriatica Bologna – Lecce Nuovi interventi di potenziamento e velocizzazione» Versione agosto 2022;
- Prospetto informativo di Rete RFI ed. 2024
- Piano Commerciale RFI ed. 2024

### **1. Ruolo riconosciuto alla linea Adriatica dalla pianificazione euro nazionale**

#### **1.1. rete TEN T CORE estensione corridoio Baltico Adriatico - Ruolo della linea Adriatica e conseguenti esigenze generali di potenziamento**

La revisione della Rete TEN –T ha accentuato il ruolo strategico:

- del **sistema del nodo ferroviario di Bologna e del suo Interporto** come cerniera e potenziale Polo di commutazione per ben tre corridoi europei (Scandinavo – Mediterraneo, Mediterraneo e Baltico - Adriatico),
- **della tratta Bologna – Castel Bolognese**, parte integrante del Corridoio Baltico – Adriatico
- **delle due diramazioni verso i terminali portuali di Ravenna e di Ancona.**

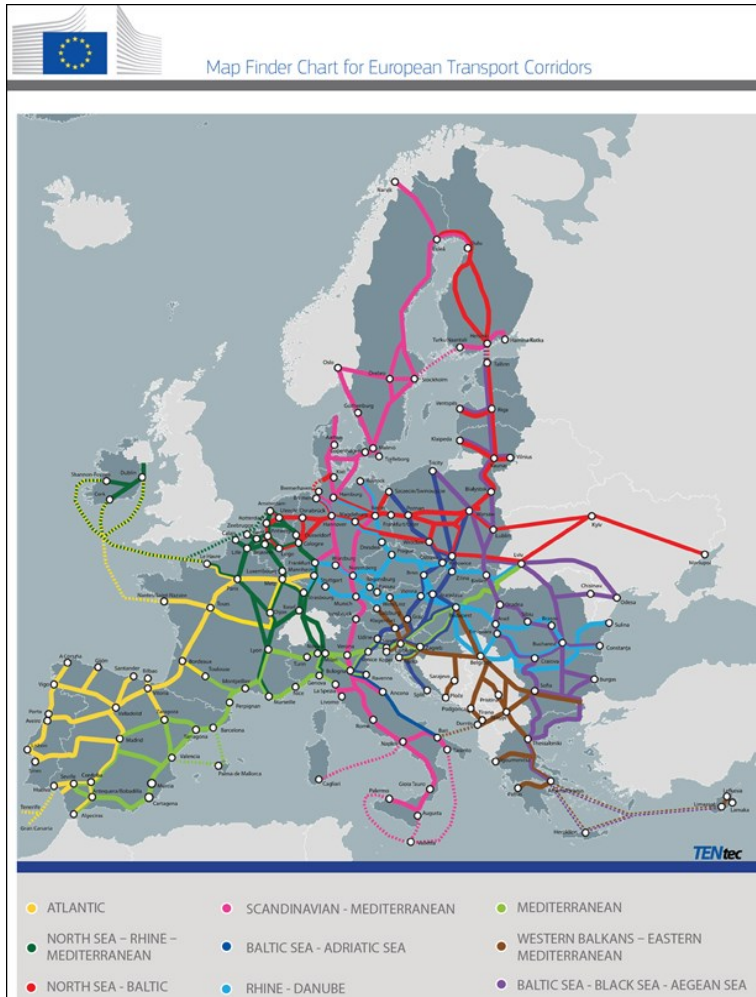


Figura 1: rete TEN - T



Figura 2: corridoio Mediterraneo

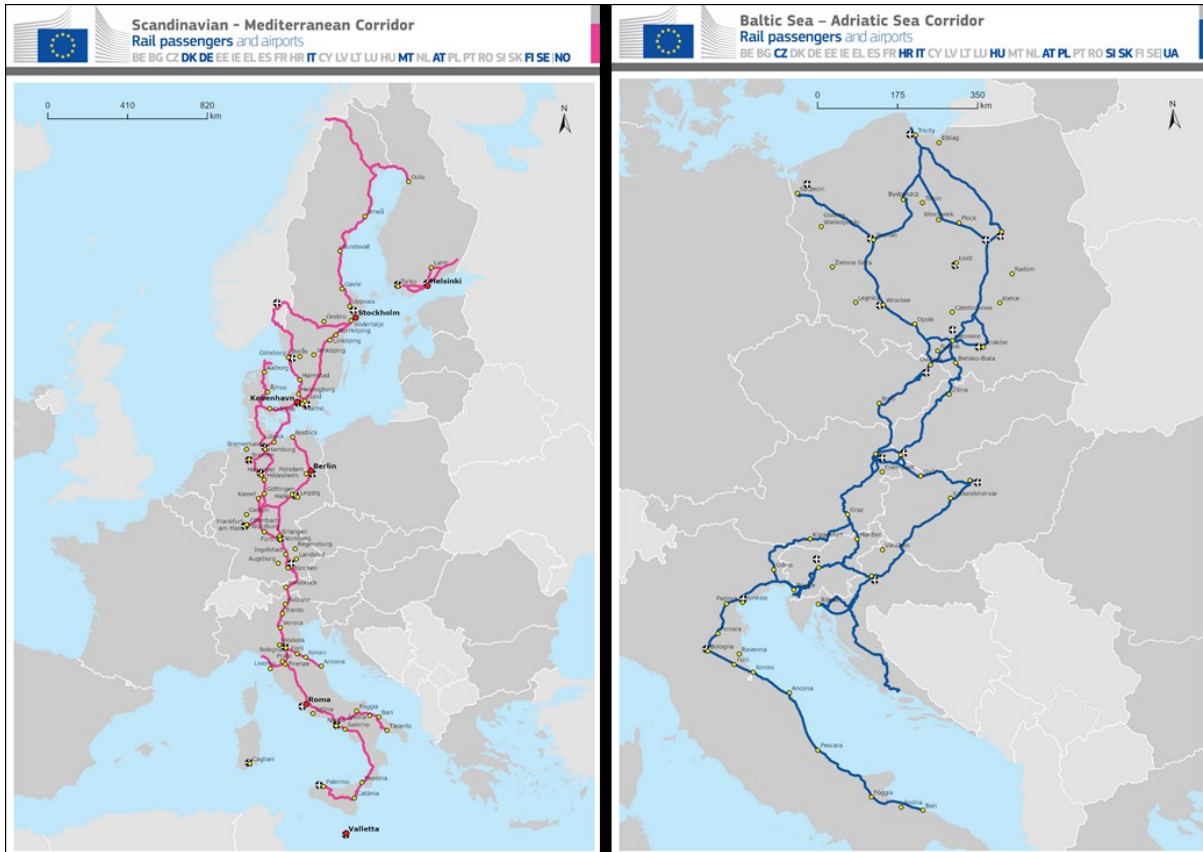


Figura 3: corridoio Scandinavo - Mediterraneo e corridoio Baltico - Adriatico

Impianti e Tratte ferroviarie	Categ.	Corridoi TEN - T		
		Scandinavo - Mediterraneo	Mediterraneo	Baltico - Adriatico
Nodo ferroviario di Bologna	AV, LP R, M	X	X	X
Tratta Bologna – Castel Bolognese R.T.	R, M	X	X	X
Itinerari Castel Bolognese R.T - Ravenna	R, M		X	X
Terminalizzazione sul Porto di Ravenna	M		X	X
Tratta Castel Bolognese – Rimini – (Ancona)	AV, LP R, M	X		X
Terminalizzazione sul Porto di Ancona	M	X		X

AV: Alta Velocità;  
R: TPRL Ferroviario;  
LP: IC ICN;  
M: Merci

Figura 4: categorie di servizi operanti sulle linee TEN-T di interesse

Le tratte italiane dei tre corridoi ferroviari **componente passeggeri** che transitano per Bologna (MI/BZ - BO – FI – RM – NA; VE – BO; BO - AN- PE – BA) sono già interessate da un intenso traffico AV interno e da una crescente proiezione di servizi internazionali, anche da parte di Imprese ferroviarie estere. Questa tendenza è destinata a rafforzarsi con l'entrata in esercizio dei trafori ferroviari del Frejus e del Brennero.

Un'analisi qualitativa delle tre immagini sottostanti, riprese dal Piano Commerciale 2024, evidenzia **l'intensità della circolazione di treni AV e SU<sup>1</sup>** nel nodo di Bologna che, per quanto riguarda la componente da/per la linea Adriatica, interessa il fascio dei binari di superficie della Stazione di Bologna. Tale situazione permarrrebbe anche nell'assetto di progetto (DOCFAP) poiché il Global Project non include il nodo di Bologna per il quale, allo stato di avanzamento attuale della progettazione del DOCFAP, non si prevede alcun intervento migliorativo sostanziale.



Figura 5: TRAFFICO TRENI PASSEGGERI: Offerta Premium AV (400 Treni/g)

<sup>1</sup> ALTA VELOCITA AV: PREMIUM (FR, FA), BASIC (FB, EC). SERVIZIO UNIVERSALE (IC)



Figura 6: TRAFFICO TRENI PASSEGGERI: Offerta Basic nazionale ed internaz. (90 Treni/g)



Figura 7: TRAFFICO TRENI PASSEGGERI: Offerta Servizio Universale (110 Treni/g)

Le tratte italiane dei tre corridoi ferroviari per la **componente merci** che transitano per Bologna sono già interessate da un significativo traffico merci nazionale e internazionale e



questa tendenza è destinata a rafforzarsi con l'entrata in esercizio dei trafori ferroviari del Frejus e del Brennero.

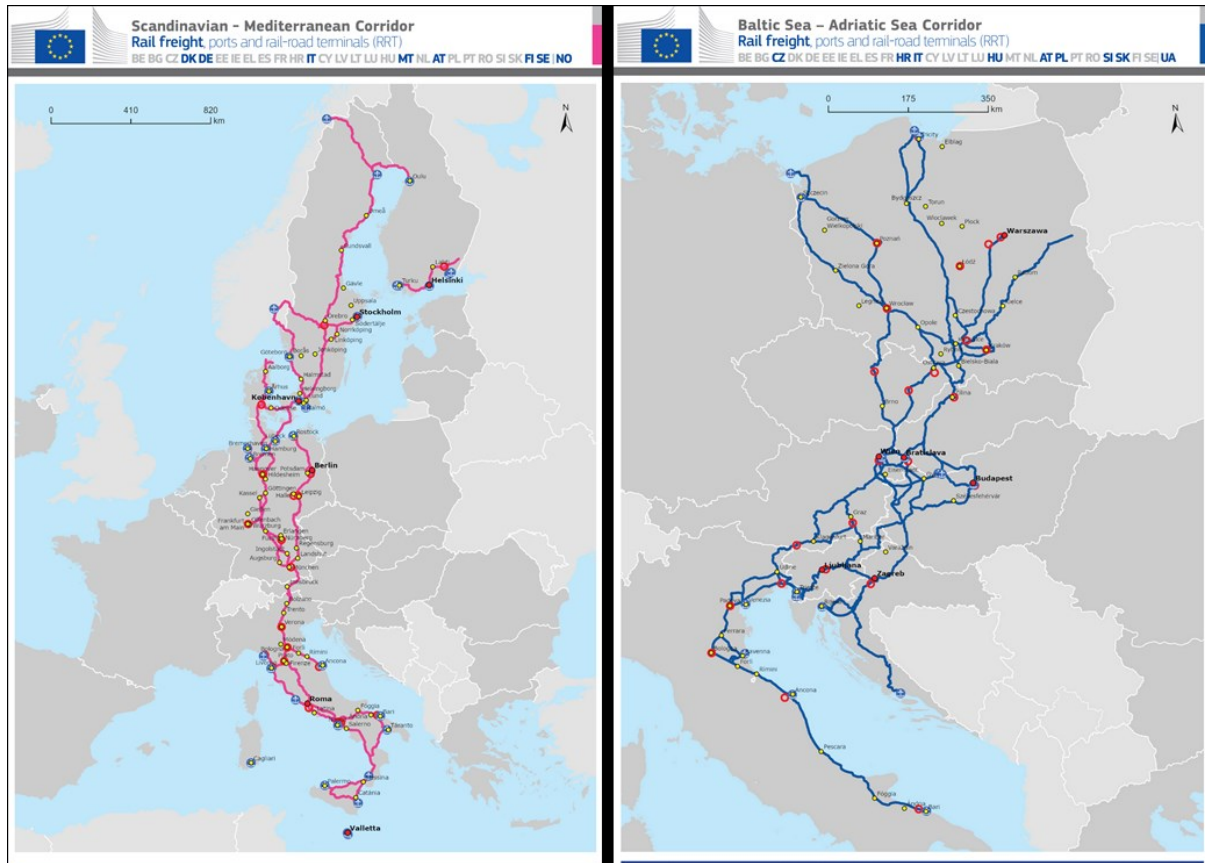


Figura 8: corridoio Scandinavo - Mediterraneo e corridoio Baltico - Adriatico (MERC)



Figura 9: corridoio Mediterraneo (MERC)



Figura 10: Flussi giornalieri

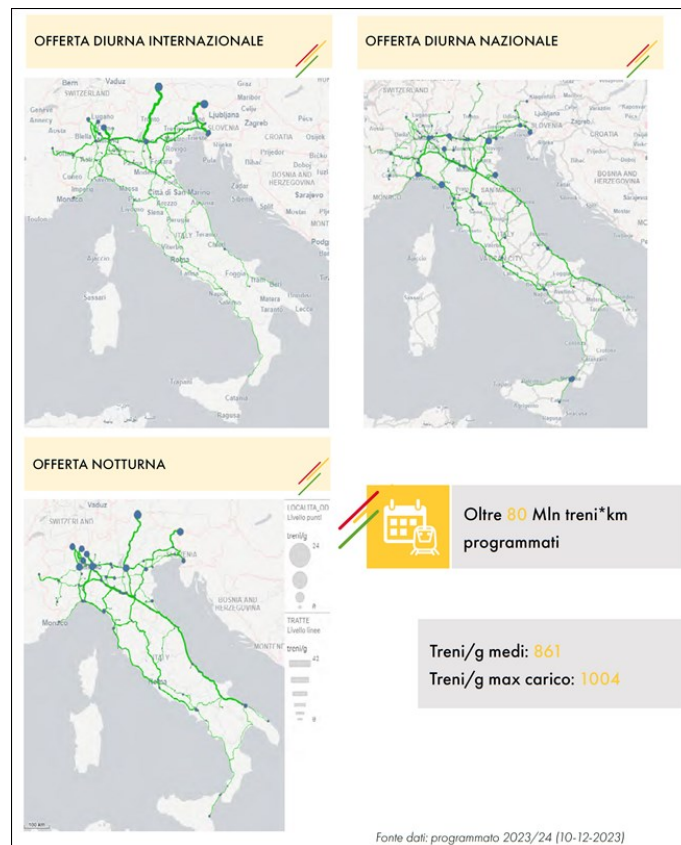


Figura 11: offerta programmata



Si segnalano inoltre due componenti di domanda che rivestono un ruolo prospettico strategico nel trasporto delle merci e interessano il nodo di Bologna e la linea Adriatica:

- **Treni merci pesanti di recente codifica** (massa p.c. tra 1.600 e 2.500 tonn.) che collegano i porti alle principali realtà produttive nazionali e dei paesi europei confinanti; si noti il ruolo rivestito dal Porto di Ravenna e i due instradamenti unidirezionali tra Ravenna e la Linea Adriatica (sfiocamento a Castel Bolognese, immissione a Faenza)
- **Treni merci internazionali da/per Italia peninsulare** che sull'Adriatica si aggiungono al traffico nazionale diurno e notturno e che ampliano il bacino servito alle regioni ioniche e ai porti di Gioia Tauro e Taranto.

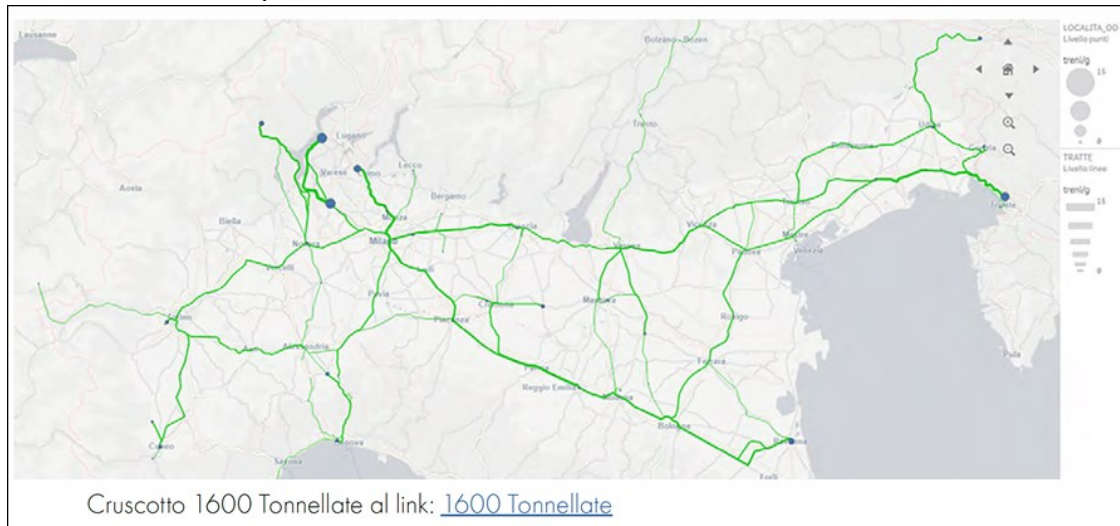


Figura 12: offerta programmata merci



Si fa presente inoltre che la vigente normativa europea in ragione delle caratteristiche dei convogli che interessano la rete TEN T CORE, prevede una Velocità Max di circolazione dei treni merci pari a **100 Km/h** che risulta molto più bassa della Velocità di progetto proposta nel DOCFAP per la tratta AV/AC (300 Km/h).

## Contesto

Inquadramento rispetto alla rete TEN-T attuale (Regolamento 1315 del 2013)

Sezione	Globale (Comprehensive)	Centrale (Core) Merci	Centrale (Core) Viaggiatori
Bologna - Ancona		X	X
Ancona – Foggia	X		
Foggia - Bari		X	X
Bari - Lecce	X		

I principali requisiti al 2030 riguardano la rete Centrale (Core) Merci:

- Possibilità di far viaggiare treni lunghi 740 m
- D4 come categoria di massa assiale
- Velocità 100 km/h per il traffico merci
- ERTMS



## 1.2. ruolo nazionale della linea Adriatica - analisi del quadro programmatico strategico

Analizzando il documento RFI «Linea Adriatica Bologna – Lecce Nuovi interventi di potenziamento e velocizzazione» - Versione Febbraio 2022, la dorsale adriatica viene inquadrata all'interno della rete TEN-T come corridoio portante degli spostamenti nord- sud di passeggeri e merci.

## Inquadramento attuale

La linea fa parte della Corridoio Scandinavo Mediterraneo della Rete TEN-T e costituisce l'itinerario merci di collegamento verso il nord dai porti del sud del Paese (Gioia Tauro, Taranto, Brindisi...)

- **Traffico:** passeggeri e merci (pari in media a 40 treni LP/gg e a 44 treni merci/gg)
- **Estesa:** circa 800 km
- **Tempo di percorrenza:** circa 7 ore (con 9 fermate)
- **Caratteristiche prestazionali:**
  - **Velocità:**  $V = 200$  km/h per circa 140 km, alternati da altri con velocità comprese tra i 100 km/h e i 180 km/h.
  - **Codifica massa assiale:** **D4** (tratte BA – AN, RN – BO) e **D4 L** (tratte LE – BA, AN – RN)
  - **Codifica traffico combinato:** **P/C 45** (tratta LE – PE) e **P/C 80** (tratta PE – BO)
  - **Modulo linea:** **480 m** (tratta BA – LE); **550 m** (tratta FG – BA); **575 m** (tratta FG – RN); **600 m** (tratta BO – RN)



La linea si presenta estremamente eterotachica per la presenza di diverse categorie di servizi: regionali, RV, intercity, AV, merci e l'elevato differenziale di velocità comporta una diminuzione della capacità nominale delle tratte con conseguenti criticità rispetto alla circolazione. In particolare, dall'analisi dei dati, vengono individuate 2 macrotratte sature (così come da definizione ART) con criticità significative e non risolvibili attraverso interventi pianificati:

- Biv. S. Vitale - Faenza;
- Villa Selva - Rimini.



Macrotratta REG	Treni/giorno*
Bologna – Imola	120
Imola – C. Bolognese	100
C. Bolognese – Faenza	66
Faenza - Rimini	58
Rimini – Ancona	52
Ancona – Pescara	52
Pescara – Termoli	34
S.Severo – Foggia	44
Foggia – Barletta	36
Barletta – Fasano	86
Fasano – Lecce	36
Bari – Taranto	30

Macrotratta MERCI	Treni/giorno**
Bivio S. Vitale – C. Bolognese	68
Castel Bolognese – Faenza	54
Faenza – Rimini	46
Rimini – Falconara M.	62
Falconara M. – Fossacesia	58
Fossacesia - Incoronata	40
Incoronata – Bari	34
Bari – Lecce	10
Bari – Taranto	4

Macrotratta LH	Treni/giorno*	Tr/giorno 2019
Bologna – Rimini	48	44
Rimini – Ancona	50	46
Ancona – Pescara	42	42
Pescara – Foggia	36	36
Foggia – Bari	54	46
Bari – Lecce	32	30
Bari - Taranto	6	6

*\*dato calcolato sul traffico programmato Orario di Servizio 2021-2022*

*Invariante sui segmenti regionale, incrementale rispetto ai segmenti LH e merci, rispetto orario ante COVID (2019)*

*\*\*dato calcolato sulla media feriale del circolato nella settimana tipo*

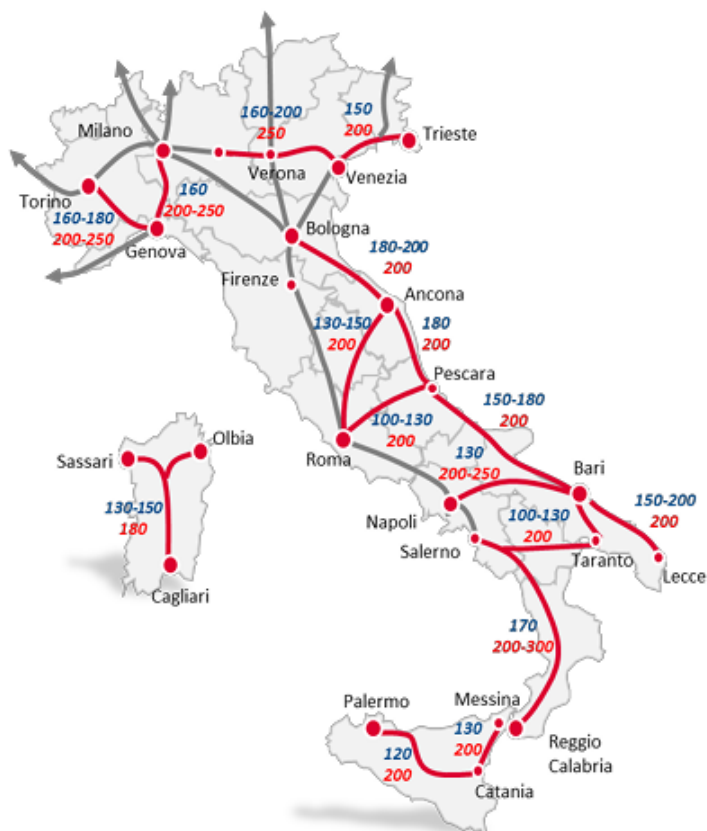
Alla luce di queste limitazioni e per centrare gli obiettivi di:

- incrementare a 200 km/h la velocità sul corridoio adriatico - per quanto riguarda il traffico passeggeri
- garantire capacità sufficiente in relazione all'incremento del traffico dei porti di Gioia Tauro e Taranto, che si traduce +176 treni/gg sulla tratta Bologna - Taranto

nel 2021 RFI ha sviluppato uno studio di prefattibilità finalizzato ad ottenere prioritariamente una ulteriore velocizzazione (di circa 30' rispetto agli interventi in corso) abbinata, in una prima fase, ad un minimale incremento della capacità, tale però da consentire un miglioramento della regolarità dei servizi offerti attraverso la realizzazione di tratti di quadruplicamento e con l'incremento di posti di precedenza.

La previsione di aumento di velocità a 200 km/h, nello scenario 2031, è confermata anche nel Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (STM MIT aprile 2022)

**FIGURA III.3.2: VELOCITÀ MASSIME PREVALENTI - ATTUALI E TENDENZIALI (ORIZZONTE 2031)**



L'impostazione del DOCFAP risulta quindi significativamente incongruente con il quadro definito dai documenti di RFI che sintetizzano il quadro programmatico progettuale riguardante la linea Adriatica nel suo complesso.

I principali elementi discordanti riguardano:

- La velocità di progetto della tratta pari a 300 Km/h che non trova riscontro in nessun'altra tratta di nuova previsione in considerazione del fatto che la linea è stata progressivamente attrezzata per accogliere importanti volumi di traffico merci;
- L'aumento di capacità a favore del traffico merci generato dall'intervento è assolutamente sottostimato rispetto alle esigenze di lungo periodo (con una previsione di 176 treni/gg)

Attualmente lungo il corridoio sono in corso, o realizzate, opere di potenziamento del valore pari a circa 2,9 Mld di Euro, finalizzate alla velocizzazione ed al potenziamento della linea, nonché al miglioramento dell'accessibilità, dell'intermodalità e dei servizi di gran parte delle stazioni presenti. Tali interventi consentiranno una riduzione, rispetto all'oggi, del tempo di percorrenza da Bologna a Bari di circa 30'.

Relativamente al trasporto merci sono previsti interventi di allungamento del modulo, tali da aumentare la capacità di trasporto, a parità di treni circolanti.

Tratta	Stazioni CVI (Mln €)	Interventi CVI (Mln €)		Recupero tempi di percorrenza (minuti)	Incremento treni merci (Treni/gg) TEU trasportati (Mln) (interventi)
Bologna – Rimini	43	196	239	5	
Rimini – Ancona	23	359	382	2	(nodo di Falconara)
Ancona - Pescara	22	-	22	0	
Pescara – Foggia	6	957	963	12	(Termoli-Lesina)
Foggia – Bari	24	950	1.026	5	(Lamasinata)
Bari - Brindisi	45			8	
Brindisi - Lecce	35	127	162	3 (già in esercizio)	(Brindisi)
Brindisi - Taranto	25	37	62		
Rimini – Lecce (moduli)		100	100	0	x
<b>TOTALE</b>	<b>223</b>	<b>2.689</b>	<b>2.912</b>	<b>35</b>	<b>+ 10 (44) *</b> <b>+ 0,4 (0,53)</b>

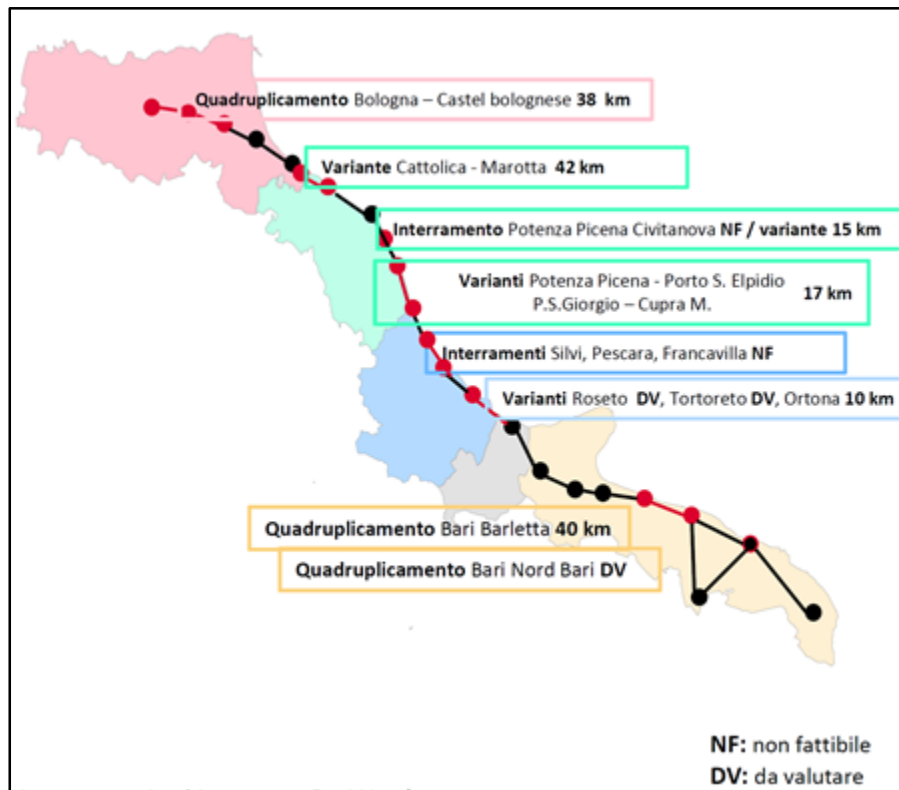
Figura 12: sintesi degli interventi

Nel 2021 RFI ha sviluppato uno studio di prefattibilità finalizzato ad ottenere prioritariamente una ulteriore velocizzazione (di circa 30' rispetto agli interventi in corso tra Bologna e Bari) abbinata, in una prima fase, ad un minimale incremento della capacità, tale però da consentire un miglioramento della regolarità dei servizi offerti. Per il traffico merci gli interventi mirano invece a completare il progressivo adeguamento della linea agli standard prestazionali, con priorità agli interventi che migliorano la regolarità dei servizi.

Tali obiettivi sono ottenibili solo la realizzazione di nuovi tratti di quadruplicamento della linea. Dal confronto svolto con le Regioni, è emersa la richiesta di incrementare l'estesa dei tratti in variante inizialmente previsti da RFI (oltre 110 km contro i 50 km ipotizzati da RFI)

Ciò ha comportato una sostanziale revisione della proposta, prevedendo l'accorpamento degli interventi originari in nuove varianti, tali da accogliere sostanzialmente le richieste delle Regioni.





n.	Tratta	CVI (Mln€)	Recupero tempi di percorrenza (minuti)	Incremento treni merci (Treni/gg) TEU trasportati (Mln/anno)
1	Bologna – Rimini Bologna Castelbolognese	2.300	5	quadruplicamento
2	Rimini – Ancona Cattolica - Marotta	2.600	> 9	
3	Ancona – Pescara Potenza Picena – Porto S. Elpidio P.S.Giorgio – Cupra M.	> 2.150 <sup>1</sup>	> 12	
4	Pescara – Foggia Variante Ortona	900 <sup>1</sup>	6	
5	Foggia – Bari Bari- Barletta	2.500 <sup>1</sup>	3	quadruplicamento
6	Bari - Brindisi	in corso	-	
7	Brindisi - Lecce	realizzato	-	
8	Brindisi Taranto	250		
<b>Totale nuovi interventi</b>		<b>10.700<sup>1</sup></b>	<b>&gt; 35</b>	<b>+ 40</b> <b>+0,6</b>

Figura 13: sintesi delle richieste delle regioni e principali risultati

La riduzione dei tempi di percorrenza ottenibili dal Quadruplicamento appaiono un beneficio non commisurato agli effetti delle criticità insolite a causa del mancato inserimento di alcuni



interventi finalizzati a garantire la regolarità di esercizio lungo la linea in corrispondenza dei nodi principali (tra cui Bologna).

Dall'analisi comparativa dei vari scenari di attuazione degli interventi, al fine di ottenere:

- per il traffico passeggeri: una riduzione tempi di percorrenza di 63' rispetto alla situazione attuale
- per il traffico merci: la risoluzione di una criticità relativa al tratto Bologna Imola, senza aumenti significativi di capacità sulla direttrice, ma con effetti positivi sulla regolarità dell'esercizio lungo la stessa

è emersa la priorità di realizzazione di una prima fase di interventi del valore pari a 5.608 Mln€<sup>2</sup>, costituita da:

- quadruplicamento Bologna Imola (di estesa pari a circa km 30)
- velocizzazione Rimini-Ancona-Foggia (invariante rispetto allo scenario di lungo periodo, comprensivo quindi del bypass di Pesaro Fano e della variante di Ortona).

Nonostante i suoi limiti di capacità, lo scenario previsto, viene considerato «preferibile».

Il risultato è una strategia di intervento che non soddisfa i target prefissati di domanda con il concreto rischio di relegare la modalità ferroviaria per il trasporto delle merci ad un ruolo di subalternità rispetto al trasporto su strada sulle tratte incluse nei corridoi europei, soprattutto con riferimento alle relazioni verso l'Italia peninsulare e i suoi porti .

Interventi	in realizzazione			in prima fase		in seconda fase	
	Tratta	Stazioni CVI (M€)	Linee CVI (M€)	Totale CVI (M€)	CVI (M€)	CVI (M€)	CVI (M€)
Bologna – Rimini	43	196	239	Bologna - Imola	1.400	Imola - Castelbolognese	900
Rimini - Ancona	23	359	382	Pesaro – Fano	1.850	Fano - Falconara	1.900
Ancona - Pescara	22	-	22	Alba A. - Roseto	1.000		
Pescara - Foggia	6	957	963	Ortona	750		
Foggia - Bari	24	950	1.026	Bari Nord	608	Bari - Barletta	2.500
Bari - Brindisi	45			-	-		
Brindisi - Lecce	35	127	162	-	-		
Brindisi - Taranto	25	37	62	Brindisi Taranto	250		
Adeguamento moduli/stazioni		100	100		100		
<b>TOTALE</b>	<b>223</b>	<b>2.689</b>	<b>2.912</b>		<b>5.958</b> *		<b>5.300</b>

\* Δ costo prima fase  
**Prefattibilità : 5.608 M€**  
**Δ + 350 M€**

Costo progettazione: **100 M€**  
di cui:  
**PFTE complessivo: 35 M€**  
**PFTE PLUS prima fase: 65 M€**



<sup>2</sup> I costi indicati sono a tariffa 2021 e non includono l'incremento registrato nel 2022 pari a + 45%

## 2. Analisi critica del Docfap

### Criticità connesse all'individuazione del «Global Project»

Lo Studio di Trasporto (di seguito per brevità ST) inserito nel DOCFAP si è prefisso «*lo scopo di analizzare gli effetti prodotti alla mobilità, sia merci che passeggeri, dall'insieme dei seguenti interventi che potranno interessare la regione Emilia-Romagna:*

- *potenziamento dell'itinerario formato dalla successione di tratte poste tra la Stazione di Castel Bolognese-Riolo Terme e Ravenna ed appartenenti alle linee commerciali Castel Bolognese-Riolo Terme - Lugo, Lugo - Russi e Russi - Ravenna;*
- *quadruplicamento dell'itinerario formato dalla successione delle tratte poste tra Bivio San Vitale e la stazione di Castel Bolognese-Riolo Terme ed appartenenti al Nodo di Bologna ed alla linea commerciale [Bologna] P.M. Mirandola Ozzano - Ancona;*

***in considerazione degli sviluppi attesi dai traffici del segmento passeggeri, regionale e di lunga percorrenza, nonché di quello merci.***

***Più in particolare, con il global project così individuato, si intende fornire una soluzione all'esigenza di rendere possibile il contemporaneo incremento dei servizi passeggeri regionali e dei traffici merci che sono originati dal Porto di Ravenna, questi ultimi indotti dall'evoluzione infrastrutturale prevista nel terminale portuale».***

La mission prevalente del progetto è quella di fornire una soluzione all'esigenza di contemporaneo incremento dei **servizi passeggeri regionali** (che interessano le due linee ricomprese nel Global Project) e i traffici merci che sono originati dal porto di Ravenna.

In sostanza sono escluse, o quantomeno marginali, esigenze dettate da previsti incrementi di domanda passeggeri di lunga percorrenza (AV – IC, ICN) e di traffico merci che utilizzano la linea Adriatica su tratte a sud di Castel Bolognese.

Ciò trova una implicita conferma nell'assunzione, che condiziona tutto lo sviluppo dello ST, di circoscrivere il Global Project agli itinerari di cui alla figura 1.1 a pag. 1 dello ST, e, di conseguenza, l'area di studio e quella di influenza come evidenziato nella fig. 2.1 dello ST.

Nello ST si sottolinea che l'approccio proposto (Global project) è «*in linea con le Linee guida pubblicate dalla CE, in cui si precisa che un progetto viene definito come "una serie di opere, attività o servizi intesi a realizzare un'azione indivisibile di precisa natura economica o tecnica, che ha finalità chiaramente identificate (art. 100 del Regolamento (UE) n. 1303/2013)."*

Considerati i costi del progetto (compresi tra 3 e 4 Mld €) e la sua collocazione nell'ambito del Corridoio Baltico-Adriatico, si rileva che tale impostazione metodologica **non trova** adeguato riscontro né nell'estensione dell'area di Studio e di Influenza del progetto né, soprattutto, nell'insieme di opere che dovrebbero costituire «un'azione indivisibile di natura tecnica ed economica».

Nello specifico, visto che costituiscono la base su cui si fondano i progetti già finanziati sulla linea adriatica, si ritiene incongruente non considerare in maniera adeguata ai fini della caratterizzazione e del dimensionamento degli interventi proposti:

- gli incrementi di traffico di treni merci da/per la Linea Adriatica originabili da tutti i porti e gli interporti delle regioni peninsulari servite, come previsti dagli unici dati disponibili della programmazione nazionale (Cfr. Doc RFI «Linea Adriatica Bologna – Lecce Nuovi interventi di potenziamento e velocizzazione»);
- gli incrementi di traffico di treni passeggeri a Lunga Percorrenza da/per la Linea Adriatica originabili da tutte le regioni peninsulari servite,

Il rischio che deriva da queste sottovalutazioni è duplice:

- elaborare un progetto che fornisce risposte parziali alle esigenze future di una dorsale ferroviaria universalmente ritenuta strategica per il sistema paese, in quanto focalizzato su criticità e dinamiche evolutive circoscritte solo ad alcune componenti di domanda;
- ignorare esigenze di potenziamento infrastrutturale che già all'attualità si configurano come criticità sistemiche a carattere strutturale tra cui, in primis, quella di **una maggiore resilienza della stazione di Bologna rispetto a richieste di capacità aggiuntiva per gestire perturbazioni nell'esercizio ferroviario.**



Figura 14: Global project



Figura 15: Global project - aree di studio e di influenza

## **Criticità connesse al potenziamento della linea Adriatica - coerenza delle scelte infrastrutturali principali rispetto previsioni programmatiche**

Il processo di affinamento della prima fase attuativa del potenziamento della Linea Adriatica (orizzonte 2040), condotto da RFI precedentemente alla redazione del DOCFAP del Global Project per l'ambito di rete Bologna – Castel Bolognese - Ravenna, ha portato ad individuare una soluzione che si caratterizza per i seguenti aspetti distintivi:

- riduzione complessiva di 63' dei tempi di percorrenza dei treni L.P. rispetto allo stato attuale (V. max 200 KM/h);
- quadruplicamento Bivio San Vitale – Imola per un'estesa di circa 30 Km a cui corrispondono 5' di risparmio di tempo di percorrenza (sui 63' complessivi) per i treni passeggeri L.P. che circolano sul nuovo tracciato;
- miglioramento della regolarità dell'esercizio dei treni merci senza apprezzabili incrementi di capacità della linea rispetto a quelli ottenibili con gli interventi già finanziati.

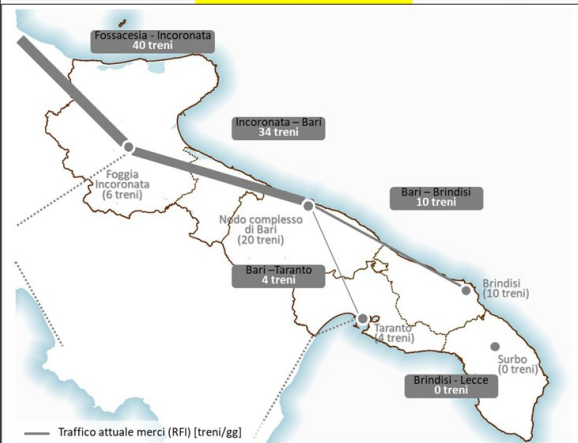
Nel DOCFAP l'obiettivo di incrementare il traffico merci da/per i porti di Gioia Tauro e Taranto e dagli altri porti e interporti pugliesi viene colto prevedendo l'instradamento dei treni sulla nuova tratta Foggia – Canello dell'itinerario AV/AC Bari – Napoli. Questa opzione, a fronte di maggiori costi-tempi di trasporto, porterebbe il traffico merci aggiuntivo sulla linea Tirrenica e sulla dorsale centrale Roma – Firenze – Bologna bypassando il tratto Pescara - Bologna.

Il quadro che ne deriva presenta alcuni elementi che meritano di essere evidenziati:

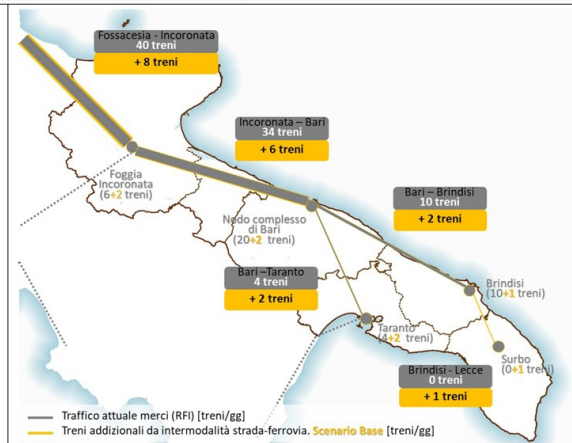
- Gli obiettivi di velocizzazione della traccia dei treni AV vengono colti mantenendo una V. max di 200 Km/h, senza quindi prevedere una configurazione infrastrutturale propria di una linea AV (previsione introdotta dal DOCFAP complicando l'inserimento territoriale)
- La previsione di instradare sulla nuova tratta AV/AC della linea Bari - Napoli i treni merci aggiuntivi (ulteriori rispetto a quelli consentiti dagli interventi già programmati e finanziati), presenta significativi margini di incertezza dovuti al combinato disposto di maggiori costi e maggiori tempi di percorrenza rispetto al percorso sulla linea Adriatica. A questi ultimi si potrebbero aggiungere quelli legati alla saturazione della Linea Lenta tra Roma e Orte e in corrispondenza del Nodo di Firenze:
  - o tra il Bivio Rovezzano e Firenze Campo di Marte (dove inizierà, una volta completato, il Bypass della linea AV) che costituisce una tratta in cui i treni AV satureranno stabilmente la capacità diurna di due dei quattro binari;
  - o tra Figline e Firenze Campo di Marte per l'intensificazione dei servizi del trasporto regionale che percorreranno la linea storica;
  - o per l'aumento dei treni passanti previsto dall'Accordo Quadro Regione Toscana per servire la nuova fermata «Circondaria» in corrispondenza della nuova stazione AV «Belfiore»
- Se si intende raggiungere i target di traffico merci su ferrovia da/per i porti dell'Italia meridionale (+ 176 treni/giorno), ben prima del 2040 si riproporrà il problema di rendere disponibili tracce merci sulla Linea Adriatica.

A questo proposito, si riportano le previsioni di crescita del traffico ferroviario sulla linea adriatica ipotizzate dal Piano Attuativo 2021 - 2030 del PRT della Regione Puglia che costituiscono una declinazione per il territorio Pugliese dello scenario elaborato da RFI su indicazione della Struttura Tecnica di Missione del MIT nel 2021.

Polo Logistico	stima treni futuri/giorno originati/destinati a ogni impianto (Pari+Dispari)			Capacità futura per ogni impianto (treni/gg)
	Scenario Base	Scenario Base +	Scenario Base ++	
Incoronata	8	8	10	10
Bari	22	24	24	40
Taranto	6	6	8	28
Brindisi	11	11	12	14
Lecce	1	1	2	2
<b>Totale</b>	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>56</b>	<b>96</b>

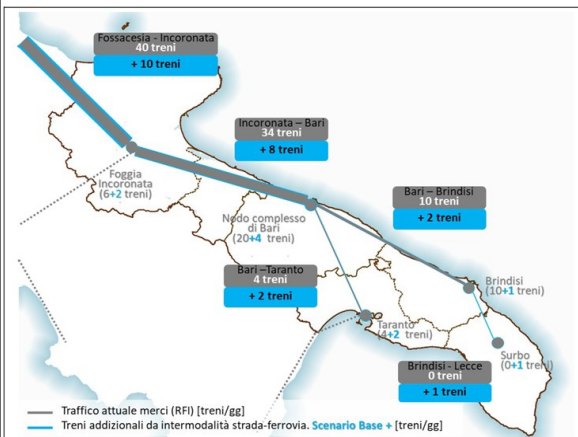


Traffico merci attuale sulla linea Adriatica - Fonte RFI

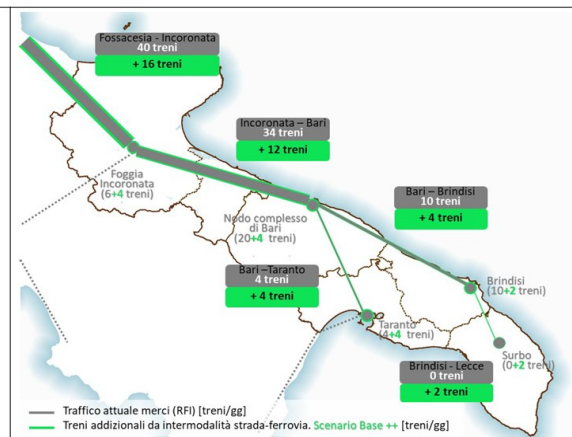


Traffico merci Scenario Base sulla linea Adriatica

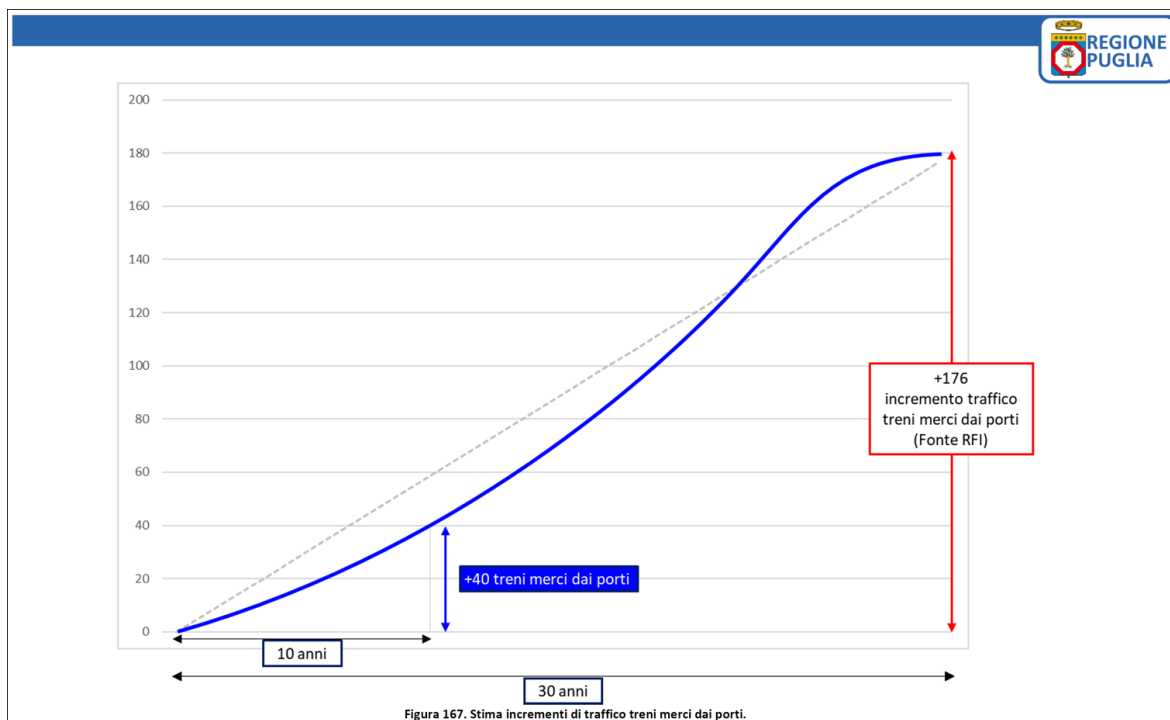
Polo Logistico	stima treni futuri/giorno originati/destinati a ogni impianto (Pari+Dispari)			Capacità futura per ogni impianto (treni/gg)
	Scenario Base	Scenario Base +	Scenario Base ++	
Incoronata	8	8	10	10
Bari	22	24	24	40
Taranto	6	6	8	28
Brindisi	11	11	12	14
Lecce	1	1	2	2
<b>Totale</b>	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>56</b>	<b>96</b>



Traffico merci Scenario Ministeriale Base + sulla linea Adriatica



Traffico merci Scenario Ministeriale Base ++ sulla linea Adriatica



Infine si ritiene significativo considerare il quadro programmatico per lo sviluppo del nodo di Ravenna (PRIT 2025, POT 2021-23 Porto di Ravenna, Protocollo di Intesa RER-RFI per lo scalo ferroviario di Ravenna) ed in particolare come esso delinea, in funzione del ruolo strategico del porto nella rete TEN-T, una serie di interventi sulla Dorsale Sinistra e Destra Candiano nonché sulle linee Castel Bolognese/Faenza - Ravenna afferenti i due scali, quali adeguamento della Sagoma PC80 e dei moduli di stazione 750, in grado di consentire l'utilizzo dello scalo portuale e delle Dorsali per lo smistamento di tutto il traffico ferroviario merci attualmente effettuato nello scalo di stazione.

Nonostante tali previsioni di potenziamento, ai fini di un'ottimizzazione dell'uso della capacità residua per il traffico merci per i vari scenari, nello S.T. si è ipotizzata la specializzazione del traffico merci sulle due linee "antenna", nel modo seguente:

- i flussi merci pari provenienti da Ravenna sono stati instradati lungo la linea Castel Bolognese - Russi - Ravenna;
- i flussi merci dispari diretti a Ravenna sono stati instradati lungo la linea Faenza - Russi - Ravenna.

Inoltre non sembra siano ricompresi negli interventi su tali linee punti di incrocio con binari di modulo 750 m oppure tratti di raddoppio selettivo.

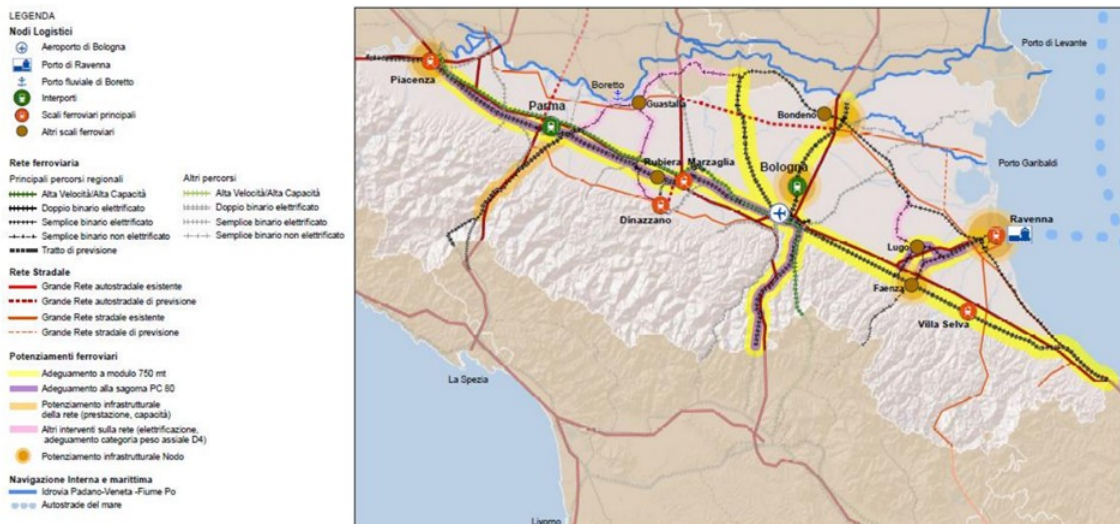


**Tabella 82**  
**Interventi di adeguamento previsti sulla rete principale RFI in regione E-R**

Linea		Attuale	2030
Bologna – Ancona	Sagoma	P/C 80	P/C 80
	Modulo Linea	600	750
	Peso assiale	D4 (fino a Rimini)	D4 (fino a Rimini)
Bologna – Milano	Sagoma	P/C 45	P/C 80
	Modulo Linea	650 (con limitazioni a 600)	750
	Peso assiale	D4	D4
Bologna - Padova	Sagoma	P/C 80	P/C 80
	Modulo Linea	650 (con limitazioni)	750
	Peso assiale	D4	D4
Castel Bolognese/Faenza – Ravenna	Sagoma	P/C 32	P/C 80
	Modulo Linea	575	750
	Peso assiale	D4L	D4
Ferrara – Ravenna - Rimini	Sagoma	P/C 32	P/C 32
	Modulo Linea	575	575
	Peso assiale	D4L	D4L

Fonte: PRIT 2025, PIR RFI.

**Figura 181**  
**Sistema Logistico Emilia-Romagna**



Fonte: Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna 2023 - cap. 9: La logistica, il trasporto merci e il porto di Ravenna



## Criticità connesse alle previsioni di traffico - Entità, composizione e trend evolutivo della domanda di trasporto passeggeri e merci

Lo ST considera tre distinti orizzonti temporali, 2031, 2033 ed 2040 per i quali sono stati simulati due scenari per il trasporto passeggeri (2031 e 2033) e due scenari per il trasporto merci (2033 e 2040), in linea con l'attuale quadro programmatico che prevede:

- il completamento della velocizzazione Castel Bolognese – Ravenna entro il 2031;
- la velocizzazione Castel Bolognese – Ravenna ed il quadruplicamento bivio San Vitale – Castel Bolognese in affiancamento entro il 2033.

Lo scenario 2040 è stato considerato esclusivamente per previsioni evolutive della domanda di trasporto merci.

Scenario	2031	Scenario	2033
SR2031	Scenario di riferimento secondo gli AAQQ RFI-RER	SR2033	Intervento infrastrutturale di velocizzazione della tratta Castelbolgnese - Ravenna
SP2031	Intervento infrastrutturale di velocizzazione della tratta Castelbolgnese - Ravenna	SP2033A	Intervento infrastrutturale di Velocizzazione Castel Bolognese – Ravenna e Quadruplicamento bivio San Vitale – Castel Bolognese in affiancamento. Specializzazione uso delle due linee affiancate tra BO e Castel Bolognese-Riolo Terme (RV e LH su veloce, R e merci su lenta)
		SP2033B	Intervento infrastrutturale di Velocizzazione Castel Bolognese – Ravenna e Quadruplicamento bivio San Vitale – Castel Bolognese in affiancamento. Specializzazione uso delle due linee tra BO e Castel Bolognese-Riolo Terme (AV e merci su AV/AC, IC/ICN/EC e regionali su LS)

### Traffico passeggeri

Le ipotesi evolutive dell'offerta dei servizi di trasporto passeggeri *derivano dalla possibile evoluzione dell'Accordo Quadro in essere tra il Gestore Infrastruttura e la Regione Emilia-Romagna mentre per quello a lunga percorrenza riflettono le richieste formulate dalle IIFF al Gestore Infrastruttura* (ST pg 124 cap 5.2.4).

Dallo ST si evince che l'insieme degli interventi del Global Projet al 2033 non produce alcun incremento delle frequenze dei servizi di lunga percorrenza, poiché questi interessano anche le tratte della direttrice poste a sud di Castel Bolognese che non risultano potenziate in alcun modo, ma, per via della "specializzazione" delle due linee a doppio binario tra Bologna e Castel Bolognese, si apprezza comunque un aumento delle velocità e una riduzione dei tempi di percorrenza.

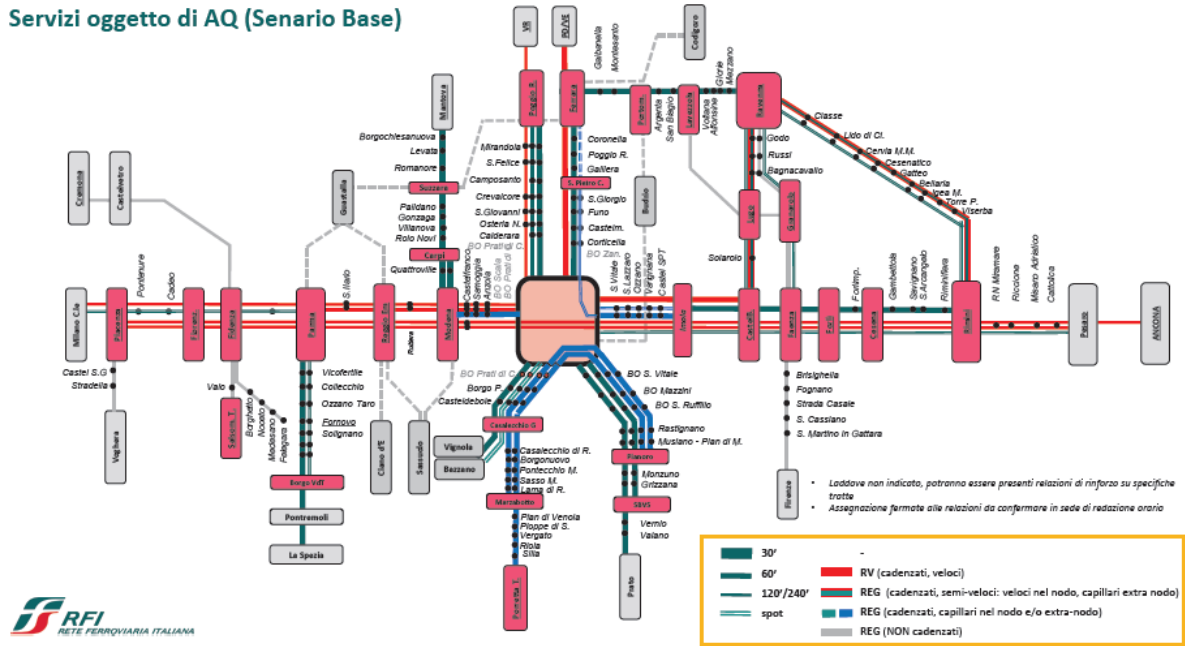
Per i servizi regionali il quadruplicamento della tratta Bologna Castel Bolognese favorisce l'introduzione di un ulteriore servizio orario cadenzato tra Bologna e Imola e, come per i servizi di lunga percorrenza, la specializzazione delle due linee tra Bologna e Castel Bolognese produce riduzioni ai tempi di percorrenza.

Analizzando lo schema dei servizi previsti dall'Accordo Quadro RFI - Emilia Romagna 2024, nello Scenario Base il cadenzamento ai 15' Imola – Bologna risulta ancora incompleto.

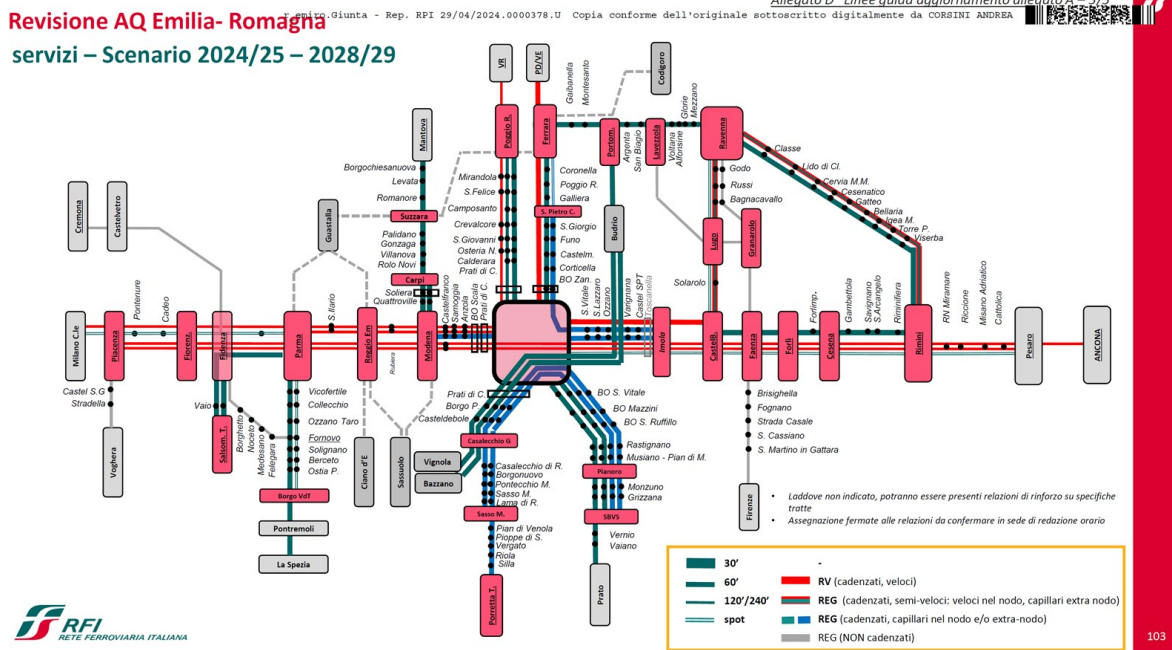
Lo Scenario a regime 2029 prevede invece la completa attivazione del cadenzamento ai 15' Imola – Bologna prodotto da una missione oraria S. Pietro in C. – Imola (1 treno/h/dir).

Complessivamente nella fascia diurna la tratta sarà impegnata da 4 treni/h/direzione di cui due Regionali omnibus e 2 Regionali veloci che non effettuano fermata tra Imola e Bologna. Questo programma di esercizio rende ancor più complesso il modello di esercizio sulla tratta compresa tra il nuovo salto di montone per il collegamento tra la linea lenta e la nuova linea AV/AC su cui dovranno circolare anche i treni AV e IC (anch'essi No Stop).

**Servizi oggetto di AQ (Scenario Base)**



**Revisione AQ Emilia- Romagna servizi – Scenario 2024/25 – 2028/29**



Questa previsione viene confermata anche nella “Relazione di progetto”, dove si fa riferimento alla possibilità di introduzione di nuovi servizi e di un raddoppio dell’offerta sia per il servizio ferroviario metropolitano tra Imola e Bologna (*opportunità, da concordare con la Regione Emilia Romagna, di un incremento da 36 a 70 treni/giorno*), sia dei servizi Regionali Veloci tra Ravenna e Bologna (*opportunità, da concordare con la Regione Emilia Romagna, di un incremento da 40 a 68 treni/ giorno*).

Il Prospetto Informativo della Rete 2024 (PIR 2024) rende disponibili i gradi di utilizzo dell'infrastruttura nel giorno feriale ordinario e le tratte che presentano fasce orarie di capacità limitata o sature.

Il primo Quadro riguarda l'insieme delle tratte della linea Adriatica comprese tra il Bivio S. Vitale e Falconara M.ma. La macro-tratta compresa tra il Bivio S. Vitale e Castel Bolognese presenta numerose fasce orarie in cui l'infrastruttura è saturata, alternate da fasce a capacità limitata.

MacroTratta	N° binari	Senso marcia (1)	Trazione	Lunghezza [km]	Tipo linea	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Carico orario massimo	Carico giornaliero	Capacità teorica oraria	Capacità Commerciale oraria	Capacità Commerciale giornaliera
Biv. S.Vitale - P.M.MIRANDOLA O.	2	1	T-E	6,898	DB-BA	8	0	2	0	2	5	4	6	6	8	4	5	6	6	9	5	8	9	13	6	8	7	6	7	13	140	12	9	198
Biv. S.Vitale - P.M.MIRANDOLA O.	2	2	T-E	6,898	DB-BA	1	0	2	2	5	5	8	7	9	5	4	9	6	7	10	6	10	6	4	7	8	5	5	6	10	137	12	9	198
P.M.MIRANDOLA O. - Imola	2	1	T-E	23,15	DB-BA	8	1	3	0	2	4	5	5	5	9	5	4	6	7	7	7	8	10	12	6	8	8	6	12	140	13	8	192	
P.M.MIRANDOLA O. - Imola	2	2	T-E	23,15	DB-BA	1	1	0	3	4	5	5	5	7	5	6	6	6	7	8	7	10	5	5	9	6	6	10	138	13	8	192		
Imola - CASTELBOLOGNESE	2	1	T-E	7,776	DB-BA	9	2	3	0	2	4	3	4	5	6	5	3	5	4	7	7	5	10	12	7	8	7	6	12	129	12	8	176	
Imola - CASTELBOLOGNESE	2	2	T-E	7,776	DB-BA	0	1	0	3	6	4	10	9	5	2	6	6	7	7	7	5	10	5	7	4	7	6	4	10	126	12	8	176	
CASTELBOLOGNESE - FAENZA	2	1	T-E	7,23	DB-BA	8	4	3	0	1	3	2	3	3	4	3	2	4	3	4	5	4	6	9	3	7	5	5	9	96	12	10	210	
CASTELBOLOGNESE - FAENZA	2	2	T-E	7,23	DB-BA	0	1	0	3	6	4	9	5	3	1	6	4	6	6	7	4	8	4	6	4	5	4	4	9	108	12	10	210	
FAENZA - Villa Selva	2	1	T-E	20,448	DB-BA	5	4	3	0	1	3	2	3	6	3	2	3	4	4	4	5	5	8	3	5	5	4	4	9	88	12	10	194	
FAENZA - Villa Selva	2	2	T-E	20,448	DB-BA	0	0	1	4	5	7	7	3	1	4	2	4	6	5	4	6	4	6	4	5	5	4	4	5	7	89	12	10	194
Villa Selva - RIMINI	2	1	T-E	41,532	DB-BA	4	6	2	0	1	3	3	3	3	3	2	4	3	4	3	6	4	6	7	3	5	5	4	7	86	12	7	158	
Villa Selva - RIMINI	2	2	T-E	41,532	DB-BA	1	1	0	0	6	6	6	6	2	3	2	4	4	7	3	7	5	4	3	7	3	3	4	7	90	12	7	158	
RIMINI - Pesaro	2	1	T-E	33,38	DB-BA	2	1	8	2	2	3	5	3	3	3	2	3	2	5	3	6	5	4	4	4	4	4	4	8	83	12	9	180	
RIMINI - Pesaro	2	2	T-E	33,38	DB-BA	1	0	0	3	4	5	4	2	4	2	3	6	3	6	3	4	5	4	4	4	4	4	2	6	84	12	9	180	
Pesaro - FALCONARA M.	2	1	T-E	50,877	DB-BA	3	0	6	6	3	2	3	5	2	4	3	1	3	3	4	4	6	5	6	4	3	3	5	6	86	12	9	180	
Pesaro - FALCONARA M.	2	2	T-E	50,877	DB-BA	0	0	6	5	3	5	3	3	2	3	4	5	5	6	5	4	4	6	3	4	3	4	2	6	85	12	9	180	

Il secondo Quadro riguarda le altre tratte della rete AV convergenti nel nodo di Bologna che presentano il massimo livello di utilizzo dell'infrastruttura.

MacroTratta	N° binari	Senso marcia (1)	Trazione	Lunghezza [km]	Tipo linea	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Carico orario massimo	Carico giornaliero	Capacità teorica oraria	Capacità Commerciale oraria	Capacità Commerciale giornaliera
P.M. RENO - Bivio Venezia	2	1	T-E	1,729	AV	0	0	0	0	0	0	4	9	5	7	7	5	5	4	5	7	6	8	8	8	5	3	0	0	9	99	13	10	178
P.M. RENO - Bivio Venezia	2	2	T-E	1,729	AV	0	0	0	0	0	0	0	4	4	10	6	7	7	6	5	6	5	7	5	6	9	7	4	1	10	99	13	10	178
Bivio Venezia - BOLOGNA C. LE	2	1	T-E	1,991	AV	0	0	0	0	0	0	5	9	10	11	8	8	6	6	7	9	8	9	11	9	6	3	0	0	11	125	12	12	201
Bivio Venezia - BOLOGNA C. LE	2	2	T-E	1,991	AV	0	0	0	0	0	0	4	9	11	9	9	8	8	6	6	9	8	8	11	8	5	1	1	11	125	12	12	201	
BOLOGNA C. LE - Bivio Emilia	2	1	T-K25	12,991	AV	0	0	0	0	0	0	3	9	11	10	9	7	6	6	7	8	8	10	10	9	6	5	0	11	125	12	11	198	
BOLOGNA C. LE - Bivio Emilia	2	2	T-K25	12,991	AV	0	0	0	0	0	0	6	10	11	9	9	8	8	6	6	9	8	9	11	8	10	9	4	0	11	125	12	11	198
Bivio Emilia - FI CASTELLO	2	1	T-E	73,115	AV	0	0	0	0	0	2	8	10	10	10	8	6	6	7	8	9	9	9	9	8	5	1	0	10	125	12	12	203	
Bivio Emilia - FI CASTELLO	2	2	T-E	73,115	AV	0	0	0	0	0	0	6	9	10	9	9	7	7	6	8	8	9	8	10	8	2	0	0	10	125	12	12	203	

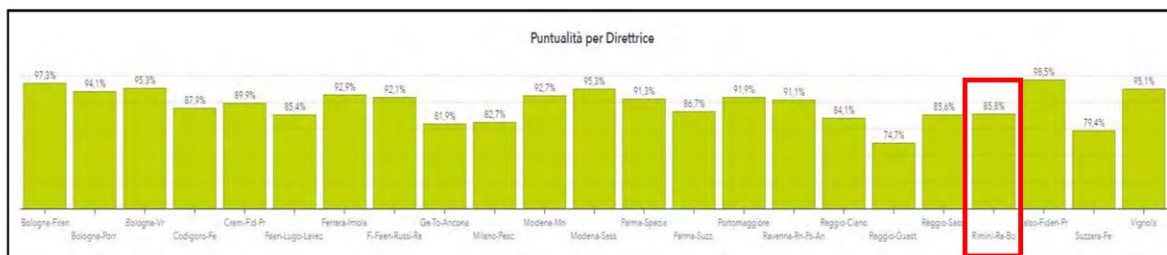
Il terzo Quadro riguarda la linea DD Roma – Firenze che è la tratta della rete AV in assoluto più carica con l'aggravante di un esercizio pluritachico.

MacroTratta	N° binari	Senso marcia (1)	Trazione	Lunghezza [km]	Tipo linea	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Carico orario massimo	Carico giornaliero	Capacità teorica oraria	Capacità Commerciale oraria	Capacità Commerciale giornaliera	
PM Rovezzano - 1°B.Valdarno N.	2	1	T-E	18,481	DD	1	0	0	2	0	1	2	6	10	13	12	10	8	7	8	8	11	12	12	11	11	8	4	0	13	158	14	12	215	
PM Rovezzano - 1°B.Valdarno N.	2	2	T-E	18,481	DD	0	1	0	1	0	0	1	6	10	14	10	10	9	10	9	8	7	10	10	10	11	11	8	2	1	14	159	14	12	215
1°B.Valdarno N. - 1°Biv.Orte Sud	2	1	T-E	170,125	DD	0	1	0	1	0	0	1	4	9	10	11	10	8	6	6	7	8	9	9	10	9	7	6	1	11	133	12	11	213	
1°B.Valdarno N. - 1°Biv.Orte Sud	2	2	T-E	170,125	DD	0	1	0	0	1	1	5	9	10	9	9	9	7	7	6	8	8	10	10	10	8	4	2	0	10	132	12	11	213	
1°Biv.Orte Sud - Biv/PC Settebagni	2	1	T-E	48,457	DD	1	0	1	0	0	3	7	9	11	12	11	10	7	6	9	10	10	15	12	10	7	4	12	167	12	12	207			
1°Biv.Orte Sud - Biv/PC Settebagni	2	2	T-E	48,457	DD	1	0	0	1	0	3	9	13	10	11	10	9	10	7	9	12	11	12	13	11	10	5	3	1	13	169	12	12	207	

Il prolungato livello di saturazione della rete afferente alla stazione Bologna è la principale causa di propagazione di ritardi che in molti casi si ripercuotono sulla circolazione nell'intero nodo. Analizzando i dati del rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in ER 2023, la direttrice Rimini/Ravenna - Bologna presentata una puntualità dei treni ai 5' pari al 85,8% che sale al 87,7% escludendo i ritardi dovuti a cause di forza maggiore.

**Ciò, giustifica l'esigenza di interventi di potenziamento nel nodo anche senza considerare gli aumenti di traffico previsti.**

Figura 52



Il medesimo grafico con esclusione delle cause di forza maggiore.

Figura 53

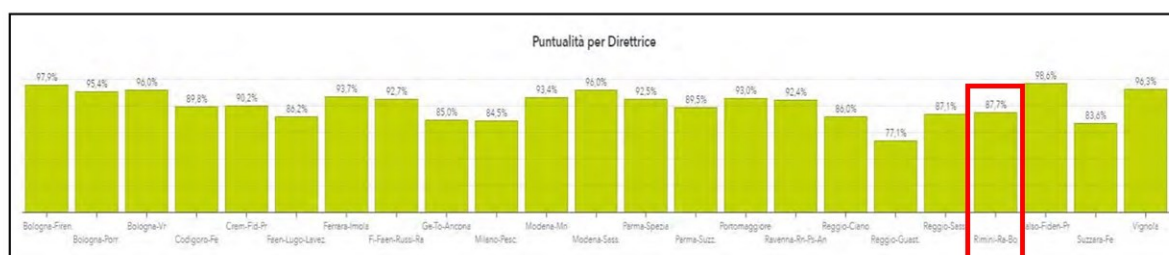


Figura 16: Analisi della puntualità ai 5' per Direttrice (evidenziata in rosso la linea Rimini/Ravenna - Bologna)

## Traffico merci

Lo ST indica che le previsioni di traffico ferroviario merci sono determinate, oltre che dall'attesa crescita dei volumi trasportati, dai **vincoli di capacità** che limitano l'effettivo utilizzo della modalità ferroviaria sulle direttrici di interesse per la linea Adriatica tra Bologna e Castel Bolognese.

Lo studio ST affronta quindi gli aspetti legati alla capacità dell'infrastruttura ferroviaria, definendo, una volta fissata l'offerta dei servizi passeggeri, **la capacità residua da destinare al traffico merci** per lo Scenario di Riferimento e, con le medesime modalità, per i due Scenari di Progetto ipotizzati (soluzione A in affiancamento e soluzione B in variante), **quale vincolo al soddisfacimento della domanda**, dal momento che il perimetro l'intervento di quadruplicamento fino a Castel Bolognese risulta comunque molto limitato rispetto all'estensione dell'intero corridoio Adriatico, lungo il quale lo sviluppo dei traffici è fortemente condizionato dalla capacità della linea. *In questa fase quindi i maggiori benefici legati all'incremento di capacità da destinare ai treni merci sono orientati verso il porto di Ravenna, i cui traffici si inseriscono sulla linea Adriatica in corrispondenza delle località di Castel Bolognese-Riolo Terme oppure di Faenza.*

Nei due Scenari di Progetto si sono ottenuti risultati differenti e più vantaggiosi per lo scenario in variante principalmente per effetto dell'eliminazione delle interferenze nel nodo di Castel Bolognese-Riolo Terme, che nella soluzione in affiancamento proposta risultano essere particolarmente impattanti.

Come già precedentemente richiamato, si evidenzia come nonostante le previsioni di potenziamento ferroviario relative al nodo di Ravenna, ai fini di un'ottimizzazione dell'uso della capacità residua per il traffico merci per i vari scenari, si sia ipotizzata la specializzazione del traffico merci sulle due linee "antenna", nel modo seguente:

- i flussi merci pari provenienti da Ravenna risultano instradati lungo la linea Castel Bolognese - Russi - Ravenna;
- i flussi merci dispari diretti a Ravenna risultano instradati lungo la linea Faenza - Russi - Ravenna.

Inoltre non sembra siano ricompresi negli interventi su tali linee punti di incrocio con binari di modulo 750 m oppure tratti di raddoppio selettivo.

Per valutare i benefici trasportistici differenziali legati all'incremento di capacità residua, l'approccio adottato è stato quello di garantire l'accesso all'infrastruttura a tutti i servizi passeggeri annoverati negli schemi di offerta e, in seguito, inserire i servizi merci fino a saturazione dell'orario. Dal momento che i servizi passeggeri, in termini di coppie/giorno, non variano tra i diversi scenari (riferimento e progetto 2023), i benefici capacitivi vengono interamente legati al solo traffico merci.

*L'impatto atteso del progetto a favore del traffico merci è rilevante in termini di incremento della capacità disponibile, mentre si assume sia marginale in termini prestazionali (tempi di percorrenza), data la limitata estensione della tratta di intervento rispetto alle percorrenze dei servizi merci.*

Per questo motivo la stima delle merci ferroviaria è stata sviluppata con i seguenti approcci:

- *stima della domanda ferroviaria teorica agli orizzonti temporali di analisi senza tener conto dei vincoli di capacità.* Tiene conto dell'atteso incremento della produttività ferroviaria e della crescita complessiva della domanda nazionale, marittima ed internazionale. La stima di traffico potenziale è fissa ed invariante per tutti gli scenari di valutazione, essendo marginali gli effetti dell'intervento in termini di riduzione dei costi di trasporto ferroviario;
- *stima della domanda ferroviaria effettiva, tenuto conto della capacità residua effettivamente disponibile per il trasporto merci, tenuto conto del previsto potenziamento dei servizi passeggeri.* Ai fini di una valutazione realistica dell'impatto dovuto ai vincoli di capacità, sono stati analizzati gli instradamenti alternativi dei servizi a livello di rete nazionale, considerando non solo le linee Adriatica e Ferrara – Ravenna (per i servizi da/per il porto), ma anche gli instradamenti via Napoli – Bari (tenuto conto il completamento del potenziamento AV/AC della stessa). Pertanto, per i servizi di trasporto merci eccedenti la capacità disponibile, si è valutato:
  - *in prima istanza, l'instradamento lungo percorsi ferroviari alternativi, laddove presenti, dando precedenza al traffico di tipo tradizionale, più difficilmente movimentabile su strada;*
  - *in via residuale, esaurita la capacità disponibile su tutti gli itinerari ferroviari, la relativa domanda è stata considerata movimentata via gomma.*

L'evoluzione della domanda merci nello scenario 2033 (in assenza di vincoli di capacità) sulle due linee Bologna – Castel Bolognese e Ferrara – Ravenna prevede un aumento di traffico complessivo pari a 39 coppie di treni/gg ( 36 Bologna - Castel Bolognese + 3 Ferrara - Ravenna) a fronte delle 32 attuali.

Tabella 6.10 – Sintesi del traffico ferroviario giornaliero sulla tratta Bologna - Castel Bolognese in assenza di vincoli di capacità (2019 e 2033)

TRATTA	COPPIE /GG			
	2019 TOT	TOT	2033 TRAD	COMB
Bologna - Castel Bolognese	29	36	24	12
<i>di cui Ravenna,Lugo e Russi</i>	4	6	4	2
<i>di cui Adriatica</i>	25	30	20	10
Totale	29	36	24	12

La tabella seguente mostra, in sintesi, il traffico giornaliero per tratta e per direttrice, da cui si nota **come il traffico atteso lungo la direttrice Adriatica sarebbe pari a 30 coppie di treni / giorno, ben al di sopra della capacità residua disponibile negli scenari di riferimento,** rendendo quindi necessaria una riprogrammazione dei servizi nei diversi scenari di analisi.

Viene quindi quantificata la capacità residua per i diversi scenari:

- scenario di riferimento: 24 coppie/gg (15 su Bo - Castel Bolognese e 9 su Ra- Fe)
- scenario progettuale A: 14 coppie/gg sulla direttrice adriatica
- scenario progettuale B: 20 coppie /gg sulla direttrice adriatica.

Perciò nello scenario di riferimento, in base alla capacità disponibile, il traffico è stato così gestito:

- 6 coppie/treni giorno sono state re-instradate dalla linea Bologna – Castel Bolognese (su cui la capacità residua è limitata a 15 coppie/giorno) sulla linea Ravenna – Ferrara, arrivando quindi alla saturazione della capacità disponibile anche su questa tratta (pari a 9 coppie/giorno complessive, di cui 3 già impegnate dal traffico proprio della tratta); il re-instradamento dei servizi comporta necessariamente un incremento dei costi di trasporto per via della maggior lunghezza delle nuove tracce;
- 12 coppie/treni giorno su relazioni tra Puglia / Sud Italia e Nord Italia / Estero sono state re-instradate sulla nuova linea AV/AC Napoli – Bari, con un incremento dei costi di trasporto per via della distanza percorsa tra Foggia e Bologna nell'instradamento via Roma rispetto a quello via Adriatica;
- 3 coppie/giorno di traffico combinato nazionale di media percorrenza (Nord-Ravenna e Nord-Romagna/Molise) sono state soppresse, per assenza di itinerari ferroviari alternativi.

Tabella 6.13 – Sintesi del traffico ferroviario giornaliero sulla tratta Bologna - Castel Bolognese (Scenario Programmatico 2033)

TRATTA	Instradamento	SCENARIO PROGRAMMATICO 2033 COPPIE/GG			
		TOT	TRAD	COMB	STRADA
Bologna - Castel Bolognese	Bologna - Castel Bolognese	15(+3)	13	2	3
	<i>di cui Ravenna,Lugo e Russi</i>	6	4	2	
	<i>di cui Adriatica</i>	9	9	0	
Ferrara-Ravenna	Ferrara-Ravenna	6	6	0	0
Napoli-Bari	Napoli-Bari	12	5	7	0
Totale	Totale	33 (+3)	24	9	3

Nello scenario A, il traffico viene così ripartito:



- 5 coppie/treni giorno sono state re-instradate dalla linea Bologna – Castel Bolognese (su cui la capacità residua è limitata a 14 coppie/giorno) sulla linea Ravenna – Ferrara, privilegiando le relazioni tra il porto di Ravenna ed il Nord Est Italia o il Brennero/Tarvisio;
- 8 coppie/treni giorno su relazioni tra Puglia / Sud Italia e Nord Italia / Estero sono state re-instradate sulla nuova linea AV/AC Napoli – Bari, con un incremento dei costi di trasporto per via della distanza percorsa tra Foggia e Bologna nell'instradamento via Roma rispetto a quello via Adriatica;

TRATTA	Instradamento	SCENARIO PROGETTUALE A 2033		
		TOT	TRAD	COMB
Bologna - Castel Bolognese	Bologna - Castel Bolognese	23	14	9
	<i>di cui Ravenna, Lugo e Russi</i>	<i>9</i>	<i>5</i>	<i>4</i>
	<i>di cui Adriatica</i>	<i>14</i>	<i>9</i>	<i>5</i>
Ferrara-Ravenna	Ferrara-Ravenna	5	5	0
Napoli-Bari	Napoli-Bari	8	5	3
<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>36</b>	<b>24</b>	<b>12</b>

DIRETTRICE	Instradamento	SCENARIO PROGETTUALE A 2033		
		TOT	TRAD	COMB
Estero-Ravenna	Ferrara	1	1	0
Nord-Ravenna	Ferrara	2	2	0
<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>

Nello scenario progettuale B invece il traffico è stato così gestito:

- 5 coppie/treni giorno sono state re-instradate dalla linea Bologna – Castel Bolognese (su cui la capacità residua è limitata a 14 coppie/giorno) sulla linea Ravenna – Ferrara, privilegiando le relazioni tra il porto di Ravenna ed il Nord Est Italia o il Brennero/Tarvisio;
- 2 coppie/treni giorno su relazioni tra Puglia / Sud Italia e Nord Italia / Estero sono state re-instradate sulla nuova linea AV/AC Napoli – Bari, con un incremento dei costi di trasporto per via della distanza percorsa tra Foggia e Bologna nell'instradamento via Roma rispetto a quello via Adriatica.

Da un punto di vista del traffico merci, lo scenario progettuale B risulta quindi preferibile da un punto di vista funzionale, in quanto consente di soddisfare l'intera domanda potenziale ferroviaria, minimizzando i re-instradamenti su itinerari meno favorevoli (Napoli – Bari).

Tabella 6.19 – Sintesi del traffico ferroviario giornaliero sulla tratta Bologna - Castel Bolognese (Scenario Progettuale B 2033)

TRATTA	Instradamento	SCENARIO PROGETTUALE B 2033		
		TOT	TRAD	COMB
Bologna - Castel Bolognese	Bologna - Castel Bolognese	29	17	12
	<i>di cui Ravenna, Lugo e Russi</i>	<i>9</i>	<i>5</i>	<i>4</i>
	<i>di cui Adriatica</i>	<i>20</i>	<i>12</i>	<i>8</i>
Ferrara-Ravenna	Ferrara-Ravenna	5	5	0
Napoli-Bari	Napoli-Bari	2	2	0
<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>36</b>	<b>24</b>	<b>12</b>



DIRETTRICE	SCENARIO PROGETTUALE A 2033			
	Instradamento	COPPIE/GG		
		TOT	TRAD	COMB
Estero-Ravenna	Ferrara	1	1	0
Nord-Ravenna	Ferrara	2	2	0
<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>

L'evoluzione della domanda merci nello scenario 2040 sulle due linee Bologna – Castel Bolognese e Ferrara – Ravenna prevede un aumento di traffico complessivo pari a 42 coppie di treni/gg (33 Bologna - Castel Bolognese + 3 Ferrara - Ravenna) con un incremento di 3 coppie/gg rispetto al 2033.

Secondo un approccio analogo a quello adottato per il 2033, è stata quindi definita, per ciascuno scenario, l'organizzazione dei servizi ferroviari che utilizzasse al meglio la capacità effettivamente disponibile.

In sintesi:

- nello **scenario programmatico** al 2040, si ottiene un traffico ferroviario soppresso pari a 6 coppie treni/g, avendo re-instradato 6 coppie sulla linea Ravenna – Ferrara e 12 sulla linea AV/AC Napoli – Foggia;
- negli **scenari progettuali**, non sia ha invece alcun traffico soppresso, ma sono instradati sulla linea Napoli – Bari (con incremento di percorrenze) rispettivamente 8 coppie/g (Scenario Progettuale A) e 2 coppie/giorno (Scenario Progettuale B).

TRATTA	SCENARIO PROGRAMMATICO 2040				
	Instradamento	COPPIE/GG			
		TOT	TRAD	COMB	STRADA
<b>Bologna - Castel Bolognese</b>	Bologna - Castel Bolognese	15 (+6)	14	1	6
	<i>di cui Ravenna, Lugo e Russi</i>	6	5	1	
	<i>di cui Adriatica</i>	9	9	0	
<b>Ferrara-Ravenna</b>	Ferrara-Ravenna	6	6	0	0
<b>Napoli-Bari</b>	Napoli-Bari	12	5	7	0
<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>33 (+6)</b>	<b>25</b>	<b>8</b>	<b>6</b>

TRATTA	SCENARIO PROGETTUALE A 2040			
	Instradamento	COPPIE/GG		
		TOT	TRAD	COMB
<b>Bologna - Castel Bolognese</b>	Bologna - Castel Bolognese	25	14	11
	<i>di cui Ravenna, Lugo e Russi</i>	11	5	6
	<i>di cui Adriatica</i>	14	9	5
<b>Ferrara-Ravenna</b>	Ferrara-Ravenna	6	6	0
<b>Napoli-Bari</b>	Napoli-Bari	8	5	3
<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>39</b>	<b>25</b>	<b>14</b>

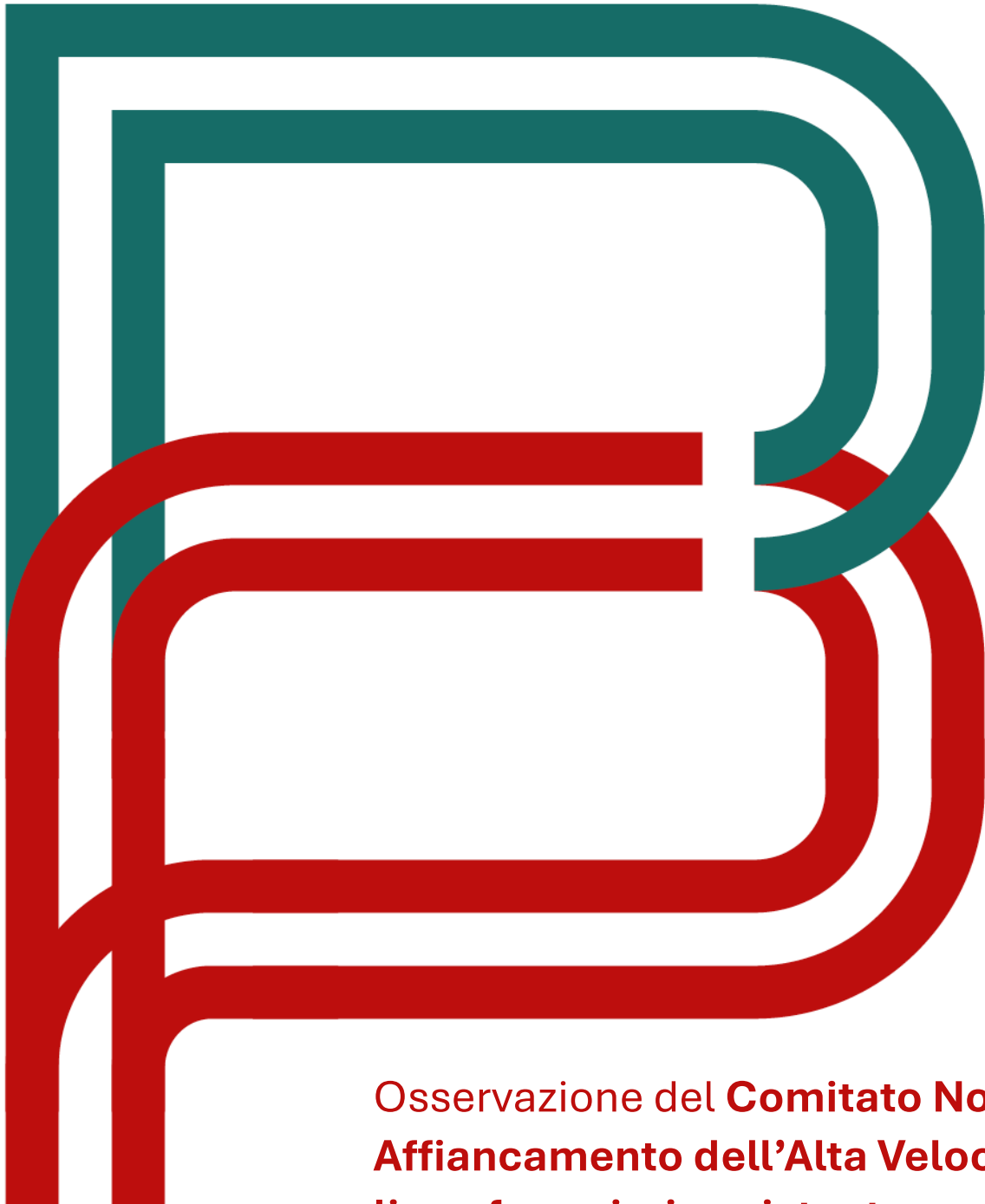
TRATTA	SCENARIO PROGETTUALE B 2040			
	Instradamento	COPPIE/GG		
		TOT	TRAD	COMB
<b>Bologna - Castel Bolognese</b>	Bologna - Castel Bolognese	31	17	14
	<i>di cui Ravenna, Lugo e Russi</i>	11	5	6
	<i>di cui Adriatica</i>	20	12	8
<b>Ferrara-Ravenna</b>	Ferrara-Ravenna	6	6	0
<b>Napoli-Bari</b>	Napoli-Bari	2	2	0
<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>39</b>	<b>25</b>	<b>14</b>

Questa scelta di «gestione» del traffico merci di scambio tra i porti/regioni del mezzogiorno e il nord italia/valichi di frontiera negli scenari progettuali appare in totale contrasto con i Documenti programmatici sulla linea Adriatica precedentemente elaborati e anche con le stime di domanda in essi contenute (che prevedono un traffico aggiuntivo fino a 176 treni/giorno).

Le esternalità dichiarate nello ST del DOCFAP sono molteplici e di grande impatto:

- Aumento dei costi e dei tempi di trasporto (e quindi perdita di competitività del trasporto delle merci su ferro) a causa degli instradamenti sulla Bari – Napoli;
- Incremento del traffico di mezzi pesanti sulla rete autostradale adriatica con tutto quello che ciò comporta in termini di aumento delle emissioni inquinanti, rischio di incidentalità e contributo alla saturazione della capacità stradale.

Inoltre, confrontando i livelli di traffico dei servizi AV nei diversi scenari, l'offerta è costante e pari a 15 coppie di treni/g. Tale traffico è nettamente minoritario rispetto a quello di treni merci (fino a 39 coppie nello scenario finale al 2040). Ciò rafforza la scarsa utilità di una tratta di 30 Km con velocità di progetto di 300 Km/h anziché 200 Km/h come per i restanti 500 Km di linea.



Osservazione del **Comitato No  
Affiancamento dell'Alta Velocità alla  
linea ferroviaria esistente**

21/01/2025

Al Referente del Dibattito Pubblico

**Andrea Pillon,**

e, pc

Ufficio di direzione c/o Italferr

[italferr@italferr.it](mailto:italferr@italferr.it)

Al Presidente della Regione Emilia-Romagna

**Michele De Pascale** [presidente@mail.provincia.ra.it](mailto:presidente@mail.provincia.ra.it)

*OGGETTO: Risposta alle osservazioni degli enti locali inviate al Dibattito Pubblico in data 30.12.2024 riguardante il quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese.*

**Gentile Dr. Pillon,**

Riguardo al documento in oggetto noi del comitato "**No affiancamento della linea AV al tracciato storico**" sia a livello che in sopraelevato, con riferimento alla rinnovata e ventilata ipotesi di affiancamento della nuova linea Alta Velocità alla linea storica **nel tratto urbano di IMOLA** in considerazione della proroga dell'ascolto al 28 Gennaio 2025, **lo scrivente comitato**, riprendendo una tesi già precedentemente espressa in codesto luogo di "ascolto", **intende esprimere qui le sue decise obiezioni** alla ipotesi di affiancamento nel tratto urbano, basate sulle considerazioni ambientali, sociali, estetiche ed economiche di seguito esposte.

1. **Impatto Ambientale:** L'affiancamento comporterebbe un grave impatto sul **tessuto urbano della città di Imola**, con conseguenze devastanti per la comunità locale. Gli espropri necessari per la realizzazione del progetto minaccerebbero la stabilità residenziale e industriale di un tratto di 3 km densamente popolato. Per non parlare dei pericoli connessi con una cantierizzazione a ridosso di una linea ferroviaria che deve restare operativa.
2. **Salute Pubblica:** La vicinanza della nuova linea AV al centro di Imola comporterebbe rischi significativi per la salute dei cittadini, inclusa l'esposizione ad inquinamento acustico e vibrazioni che renderebbero insicuri immobili di più quartieri.
3. **Impatto Estetico:** Siamo a 200 metri da un centro storico. La AV non è passata in centro né a Modena, né a Reggio Emilia, né in altri centri storici a noi noti. Dovrebbe essere Imola la prima vittima. Ci opponiamo.
4. **Critica alla Banalizzazione:** Riteniamo inaccettabile la proposta di ridurre la velocità massima dei treni AV a 200 km/h, compromettendo così l'efficacia del servizio rispetto agli standard europei. Una linea ad alta velocità o la si fa bene o la si fa male. Per tagliare i tempi si deve poter viaggiare a 300 km/h; la soluzione di compromesso, riducendola a 200 km/h ci pare la soluzione "all'italiana". Magari per spendere meno. Secondo noi sarebbe un errore non reversibile in futuro. Permetteteci un aforisma dello scrittore Luigi Barzini: "Vissero male perché costava meno". Chiediamo pertanto che RFI insista sul Documento di

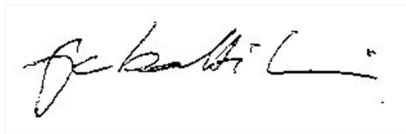
Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) integrato poi in ottobre 2024 con il documento denominato "Analisi e approfondimento dei corridoi".

In tale documento leggevamo di tre ipotesi di sfioro e tre corridoi tra cui quello più a nord della A14 ci sembrava il più assennato. Magari approfondendo la soluzione del "corridoio magenta" come desumiamo dal documento inviato dal Comitato tutela aziende Bicocca-Colombarotto.

Con Ossequi,

Rappresentanti del Comitato

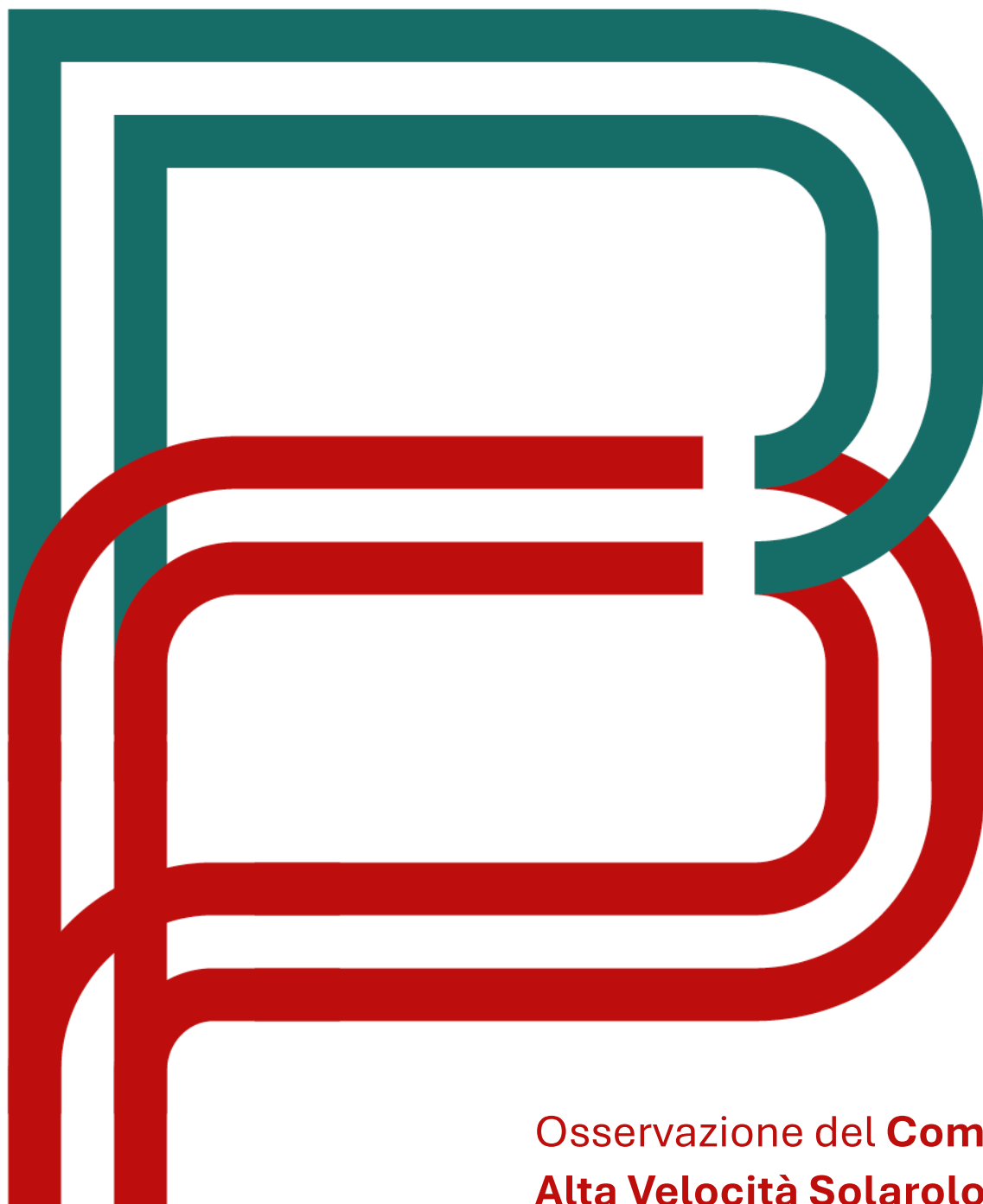
Gian Carlo Battilani

Handwritten signature of Gian Carlo Battilani in black ink, enclosed in a rectangular box.

Daniele Rivola

Handwritten signature of Daniele Rivola in black ink, enclosed in a rectangular box.

IMOLA, 21 gennaio 2025



Osservazione del **Comitato  
Alta Velocità Solarolo**

24/01/2025



# COMITATO ALTA VELOCITÀ SOLAROLO

Solarolo, 24/01/2025

- Al Prefetto della Provincia di Ravenna  
[protocollo.prefra@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefra@pec.interno.it)
- Autorità nazionale anticorruzione  
[protocollo@pec.anticorruzione.it](mailto:protocollo@pec.anticorruzione.it)
- Difensore civico regionale  
[difensorecivico@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:difensorecivico@postacert.regione.emilia-romagna.it)
- Ministero infrastrutture e trasporti  
[segreteria.ministro@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)
- Andrea Pillon (responsabile dibattito pubblico)  
[responsabile@dpbolognacastelbolognese.it](mailto:responsabile@dpbolognacastelbolognese.it)
- Regione Emilia Romagna  
[urp@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:urp@postacert.regione.emilia-romagna.it)

Oggetto: Inadempimento degli Obblighi relativi al Dibattito Pubblico da parte del Comune di Solarolo e richiesta di interruzione immediata dell'iter del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese.

La presente comunicazione è redatta al fine di denunciare l'inadempimento del Comune di Solarolo rispetto agli obblighi stabiliti dalla normativa sul dibattito pubblico per le opere pubbliche di rilevante impatto, come previsto dal Decreto Legislativo n. 50 del 2016 (Codice dei Contratti Pubblici) e dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 maggio 2018.

Il Comune ha infatti omesso di rispettare le modalità di pubblicizzazione e di coinvolgimento della cittadinanza e delle istituzioni locali nel processo di dibattito pubblico relativo al progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese.

A tal riguardo si intende segnalare:

1. La mancata Comunicazione Adeguata alla Cittadinanza: Il Comune di Solarolo ha esclusivamente pubblicato un avviso sul proprio sito web senza adottare ulteriori modalità di comunicazione e sensibilizzazione per garantire che l'intera cittadinanza fosse adeguatamente informata riguardo al dibattito pubblico. Tale modalità di pubblicazione è insufficiente e non coerente con gli intenti stabiliti dal DPCM 10 maggio 2018. Infatti al di là della scarsa pubblicazione sul sito del Comune, nessuna altra forma di comunicazione e informazione alla cittadinanza è stata attivata dal Comune di Solarolo come avvisi cartacei, manifesti pubblici, comunicazioni a mezzo stampa e social media.

2. Il mancato coinvolgimento del Consiglio Comunale: non risulta che il Consiglio Comunale di Solarolo sia stato opportunamente coinvolto da Sindaco e dalla Giunta, né informato dell'avvio del dibattito pubblico, dei passaggi formali, delle informazioni e comunicazioni che il Comune ha nel tempo ricevuto sul tema.

Non risulta che siano stati organizzati incontri istituzionali per discutere del progetto con le autorità locali e quindi con il consiglio comunale, al fine di garantire che le decisioni fossero prese in modo trasparente e inclusivo. La mancata convocazione del Consiglio Comunale per trattare l'argomento configura una grave violazione della procedura.

3. Inadeguata Trasparenza e Partecipazione: Il dibattito pubblico ha come obiettivo principale garantire la trasparenza del processo decisionale e la partecipazione attiva della cittadinanza e delle autorità locali. Il Comune di Solarolo non ha creato le condizioni necessarie per una reale partecipazione, limitandosi a una pubblicazione formale, senza intraprendere azioni concrete per favorire la partecipazione della popolazione, come incontri pubblici, consulenze o tavoli di discussione.

### **Tutto ciò premesso**

e alla luce di quanto sopra esposto, **si chiede l'interruzione immediata dell'iter del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese, fino a che non siano stati rispettati gli obblighi previsti dalla normativa sul dibattito pubblico e quindi la cittadinanza e il consiglio comunale non siano stati messi nelle condizioni di poter presentare osservazioni coerenti e documentate.**

In particolare si chiede:

1. La revisione delle modalità di comunicazione e partecipazione, con la pubblicazione di informazioni adeguate attraverso canali plurimi (avvisi pubblici, manifesti, media locali, social network, ecc.) e la programmazione di incontri pubblici per informare la cittadinanza.

2. Il coinvolgimento effettivo del Consiglio Comunale, che deve essere convocato ufficialmente per discutere e approvare la documentazione e le decisioni relative al progetto.

3. L'organizzazione di una consultazione pubblica adeguata che consenta ai cittadini di esprimere liberamente le proprie opinioni e preoccupazioni riguardo al progetto, al fine di raccogliere contributi che possano migliorare l'impatto del progetto e le soluzioni proposte.

4. L'interruzione temporanea del progetto fino a quando non siano stati soddisfatti tutti gli obblighi di legge in materia di partecipazione e trasparenza.



Osservazione dei Gruppi Consiliari **Sì  
Cambia Solarolo e Insieme Salviamo  
Solarolo**

25/01/2025

**Gruppi Consiliari del Comune di Solarolo (RA)**

**“INSIEME SALVIAMO SOLAROLO”**

**“SI’ CAMBIA SOLAROLO”**

**(congiuntamente)**

- **Al Prefetto della Provincia di Ravenna**
  - **All’Autorità Nazionale Anticorruzione**
  - **Al Difensore Civico Regionale**
  - **Al Ministero Infrastrutture e Trasporti**
  - **Ad Andrea Pillon (responsabile dibattito pubblico)**
  - **Alla Regione Emilia Romagna**
- e p.c.- **Alla Sindaca del Comune di Solarolo**

Oggetto: Segnalazione di inadempimento degli Obblighi relativi al Dibattito Pubblico da parte del Comune di Solarolo (Prov. Ravenna).

I gruppi Consiliari di Minoranza del Consiglio Comunale di Solarolo (Prov. Ravenna), “INSIEME SALVIAMO SOLAROLO” e “SI’ CAMBIA SOLAROLO”, rappresentanti unitariamente il 35,88 % dell’elettorato alle ultime elezioni amministrative dell’8-9 giugno 2024;

Premesso che:

La presente comunicazione viene formulata allo scopo di **denunciare l’inadempimento del Comune di Solarolo (RA)**, rispetto agli obblighi stabiliti dalla normativa sul dibattito pubblico per le opere pubbliche di rilevante impatto, come previsto dal Decreto Legislativo n. 50 del 2016 (Codice dei Contratti Pubblici) e dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 maggio 2018.

Nella fattispecie, il Comune di Solarolo (RA), ha colpevolmente omesso di rispettare le modalità di pubblicizzazione e di coinvolgimento della cittadinanza e delle istituzioni locali nel processo di dibattito pubblico, relativo al progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese.

A motivazione di tutto questo, denunciando, segnalando quanto segue:

1. Non è esistita una Comunicazione Adeguata alla Cittadinanza del progetto menzionato in premessa: Il Comune di Solarolo ha esclusivamente pubblicato un unico avviso sul proprio sito web senza adottare ulteriori modalità di comunicazione e sensibilizzazione per garantire che l’intera cittadinanza fosse adeguatamente informata riguardo al dibattito pubblico. Tale modalità di pubblicazione è insufficiente e non coerente con gli intenti stabiliti dal DPCM 10 maggio 2018. Infatti al di là della scarsa pubblicazione sul sito del Comune, nessuna altra forma di comunicazione e informazione alla cittadinanza è stata attivata dal Comune di Solarolo come avvisi cartacei, manifesti pubblici, comunicazioni a mezzo stampa e social media.
2. Il Comune di Solarolo era stato informato con “messaggio di posta certificata” del Responsabile del dibattito pubblico RFI Andrea Pillon in data 3 maggio 2024 nonché da una sequela di ulteriori comunicazioni ufficiali. Nonostante ciò il Comune ne ha dato prima pubblicazione solo il 20 giugno 2024 (a nuova Amministrazione insediata), impedendo così il dibattito nella cittadinanza durante la campagna elettorale. La popolazione è stata completamente all’oscuro di quel progetto invadente e devastante per il paese e la comunità totalmente fino al novembre 2024 quando noi delle minoranze consiliari, appreso per altre vie del progetto di RFI abbiamo effettuato interpellanze in Consiglio Comunale. Menzioniamo pure che l’attuale maggioranza governante Solarolo, pur essendosi presentati alle elezioni sotto altra denominazione, di fatto sono la continuazione di quella precedente, infatti il Vice Sindaco è lo stesso di entrambe, come pure alcuni membri del Gruppo Consiliare di Maggioranza. Ma si sono ben guardati dall’informare la comunità della “questione” durante la campagna elettorale, solo dopo l’insediamento del nuovo Consiglio Comunale, ma con un laconico comunicato solo sul sito WEB, e nemmeno attraverso i canali informatici dei rapporti con i membri del Consiglio Comunale.



Solo dopo l'avvenuta nostra richiesta in data 1° dicembre 2024 di istituire una COMMISSIONE CONSIGLIARE SPECIALE TEMPORANEA per studiare la problematica e redigere delle Osservazioni, sentita anche l'opinione della popolazione attraverso pubbliche assemblee convocate dalla stessa Pubblica Amministrazione. Nella Seduta del Consiglio Comunale del 19 dicembre 2024 la Sindaca e l'intero Gruppo Consigliare di Maggioranza, senza motivazioni concrete, ha bocciato la Commissione e non ha preso nessuna iniziativa informativa alla popolazione del paese. Nel frattempo, la popolazione appresa la notizia della "questione quadruplicamento linea ferroviaria alta velocità" attraverso le pagine Facebook. ufficiali dei Gruppi Consiglieri di Minoranza, a fine novembre 2024, nella prima quindicina del mese di dicembre, la cittadinanza ha cominciato a parlarne nei bar e circoli culturali-ricreativi, poi spontaneamente è sorto (autonomo), un Comitato Alta Velocità Solarolo, il quale intenzionato ad organizzare una pubblica assemblea, ha ottenuto la concessione da parte del Comune (proprietario dell'unica sala pubblica del paese), solo per l'8 gennaio 2024. In tale data nella sala piena all'inverosimile, con il portone di ingresso spalancato (nonostante il freddo), ed un altoparlante piazzato sul portone per permettere ad una cinquantina di persone rimaste fuori di poter udire e partecipare, la gente è stata informata dettagliatamente sui contenuti del progetto, e sulle catastrofiche conseguenze per il paese e la comunità collegate alla realizzazione dell'opera! Quella sera stessa gran parte della cittadinanza presente, ha aderito sottoscrivendo il relativo modulo di adesione al Comitato Alta Velocità di Solarolo. Si osservi la presenza in sala di tutti i Consiglieri di Minoranza, l'assenza della Sindaca, di qualsiasi Consigliere di Maggioranza, e la presenza di un unico componente della Giunta Comunale, nella persona dell'Assessore allo Sport, il quale non è intervenuto nel dibattito.

- 3 Il mancato coinvolgimento del Consiglio Comunale, non opportunamente coinvolto da: Sindaca e Giunta Comunale, e nemmeno adeguatamente informato del dibattito pubblico, né dei passaggi formali, delle informazioni e comunicazioni che il Comune aveva nel tempo ricevuto sul tema.

Non sono stati organizzati incontri istituzionali per discutere del progetto con le autorità locali. e quindi con il Consiglio Comunale, al fine di garantire che le decisioni fossero prese in modo trasparente ed inclusivo. La mancata convocazione del Consiglio Comunale per trattare l'argomento (se non ad inizio dicembre su richiesta delle Minoranze Consiglieri stesse), configura una grave violazione della procedura.

- 4 Totale Inadeguata Trasparenza e Partecipazione: Il dibattito pubblico ha come obiettivo principale garantire la trasparenza del processo decisionale e la partecipazione attiva dei cittadini e delle autorità locali. Il Comune di Solarolo non ha creato le condizioni necessarie per una reale partecipazione, limitandosi a una pubblicazione formale, senza intraprendere azioni concrete per favorire la partecipazione dei cittadini, come incontri pubblici, consulenze o tavoli di discussione.

Vogliamo inoltre ricordare alle Istituzioni in indirizzo, che quest'anno l'11 aprile, è l'80° Anniversario della Liberazione di Solarolo; e che:

Nell'inverno-primavera 1944-1945 SOLAROLO (durante la guerra trovandosi a soli 800 m. dalla linea del fronte), conseguentemente ai bombardamenti e cannonate Alleate (al 70 %), nonché alle ritorsioni-rappresaglie dei tedesco-nazisti (al 30 %):

- ▶ Fu il comune della Provincia di RAVENNA (che oltre ad immani distruzioni), e con quasi il 12% di caduti civili (tra cui 33 bambini), per non citare gli oltre 500 feriti (su una popolazione di allora di 4.250 circa abitanti), in percentuale rispetto ai caduti ed agli abitanti degli altri comuni), significano che SOLAROLO ha avuto il maggior numero di morti della Provincia di Ravenna.
- ▶ Nei comuni della Regione EMILIA-ROMAGNA secondi in questa "nefanda graduatoria" preceduti solo da MARZABOTTO !
- ▶ I Solarolesi finita la guerra (con pochi aiuti - solo baracche di legno rimaste li abitate fino al 1966), ricostruirono il Paese, poi....
- ▶ A metà anni 60 siamo stati tagliati in due dall'Autostrada A.14 e successivamente con l'A.14 bis siamo stati "affettati" in tre, divenendo l'unico comune della Provincia di Ravenna invaso da due autostrade!



► Ora con la costruzione del “Quadruplicamento linea ferroviaria Bologna-CastelBolognese-Ravenna”, (ed un’ipotetica variante di tracciato che prevede l’attraversamento di tutto il territorio del nostro Comune da una doppia linea ferroviaria sopraelevata costruita su piloni), il nostro paese diverrebbe diviso in “quattro fette” (più altre quattro, conseguenti “gli sfocchi di congiungimento alle linee ferroviarie già esistenti), con conseguente impedimento ad investimenti produttivi industriali, ed immensi danni all’agricoltura, attuale principale risorsa economica e di occupazione in loco del nostro paese: la fine di Solarolo!

Alla luce di quanto esposto, riteniamo che la popolazione di Solarolo (e gli organi elettivi che li rappresentano), abbino il diritto di poter esprimere la propria opinione!

Resa conoscenza agli Organi in indirizzo di tutto quanto sopra esposto,

**SI CHIEDE:**

l’interruzione immediata dell’iter del progetto di “quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese”, fino a che non siano stati rispettati gli obblighi previsti dalla normativa sul dibattito pubblico e quindi la Cittadinanza ed il Consiglio Comunale non siano stati messi nelle condizioni di poter presentare osservazioni coerenti e documentate.

In particolare, si richiede:

- 1° La revisione delle modalità di comunicazione e partecipazione, con la pubblicazione di informazioni adeguate attraverso canali plurimi (avvisi pubblici, manifesti, media locali, social network, ecc.) e la programmazione di incontri pubblici per informare dettagliatamente la cittadinanza;
- 2° L’organizzazione di una consultazione pubblica adeguata che consenta ai cittadini di esprimere liberamente le proprie opinioni e preoccupazioni riguardo al progetto, al fine di raccogliere contributi che possano migliorare l’impatto del progetto e le soluzioni proposte;
- 3° Il coinvolgimento effettivo del Consiglio Comunale, che deve essere convocato ufficialmente per discutere e approvare la documentazione e le “osservazioni” da inviare al Responsabile del Dibattito Pubblico designato da R.F.I.;
- 4° L’interruzione temporanea del progetto fino a quando non siano stati soddisfatti tutti gli obblighi di legge in materia di partecipazione e trasparenza.

Tutto ciò chiediamo in osservanza ai doveri rispetto alla nostra Comunità

Cordialità.

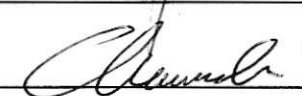
I due capigruppo

“INSIEME SALVIAMO SOLAROLO” (Ermanno Zacchini)



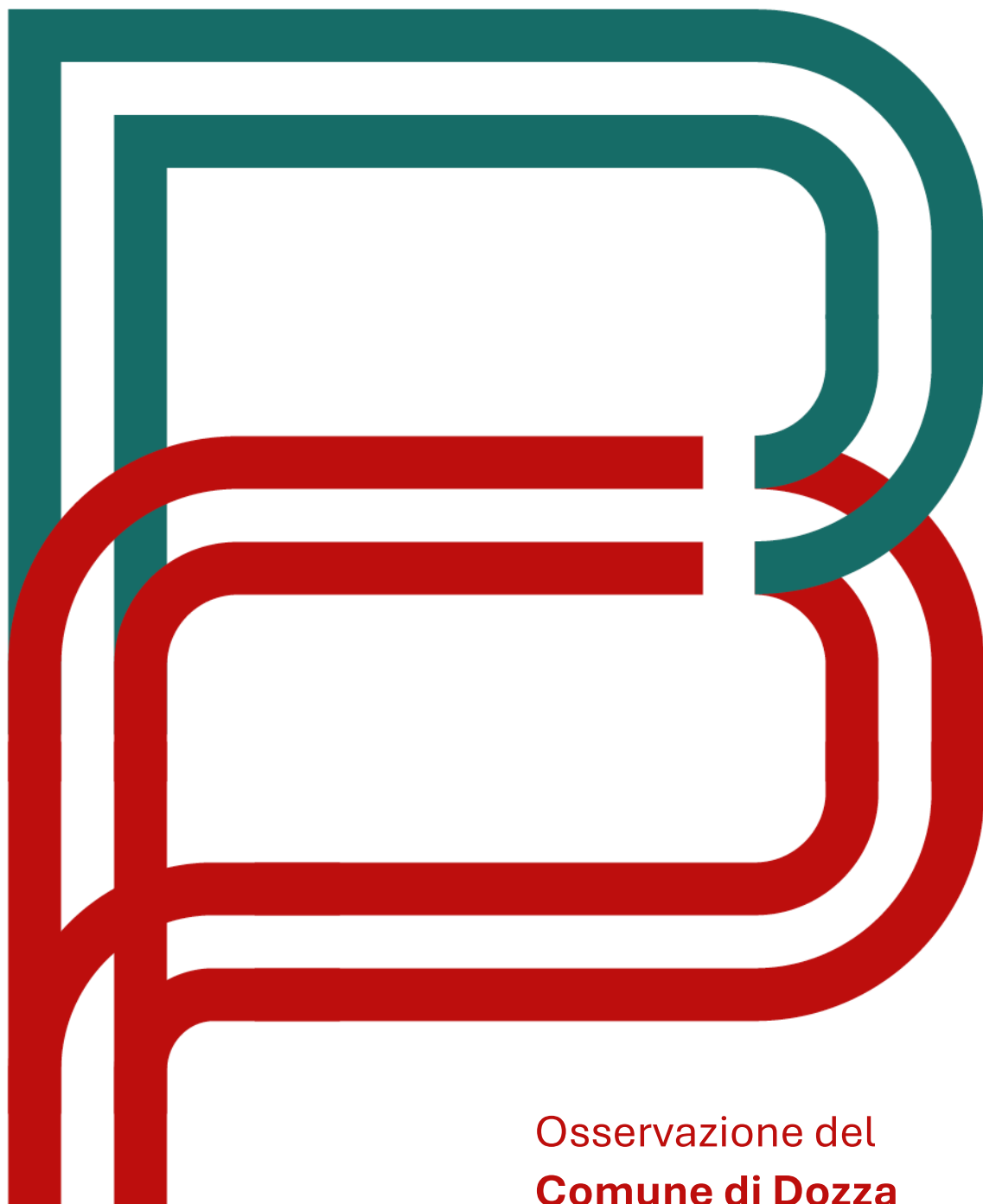
---

“SI’ CAMBIA SOLAROLO (Carlo Mucchi)



---

**25 GEN. 2025**



Osservazione del  
**Comune di Dozza**

27/01/2025





# COMUNE DI DOZZA

*Città d'Arte*

Città metropolitana di Bologna

Via XX Settembre, 37 – 40050 DOZZA (Bo) Tel. 0542/678116-678351- 678382 Fax 0542/678270

E-MAIL: [info@comune.dozza.bo.it](mailto:info@comune.dozza.bo.it) - PEC: [comune.dozza@cert.provincia.bo.it](mailto:comune.dozza@cert.provincia.bo.it)

[Http://www.comune.dozza.bo.it/](http://www.comune.dozza.bo.it/)

C.F. 01043000379 – P.IVA 00530311208

## OGGETTO: QUADRUPPLICAMENTO BOLOGNA-CASTELBOLOGNESE-RIOLO TERME. CONTRIBUTO INTEGRATIVO DEL COMUNE DI DOZZA

In relazione al tema in oggetto, la scrivente Amministrazione trasmette le seguenti considerazioni in guisa di contributo integrativo all'iter progettuale che dovrà avvenire nel corso del 2025, con focus sulla stazione di Toscanella:

Facendo seguito al Documento "Contributo unitario degli Enti Locali coinvolti dal Quadruplicamento Ferroviario Bologna - Castel Bolognese" del 20.12.2024 e al confronto tenutosi in Regione il 09.01.2025 tra l'Assessore Irene Priolo e i Sindaci del territorio, il Comune di Dozza presenta la seguente Osservazione integrativa al Dibattito Pubblico.

Premesso che il Comune di Dozza condivide analisi e proposte presentate nel "Contributo Unitario" e ribadisce il proprio interesse all'ipotesi di potenziamento della linea ferroviaria adriatica, allo scopo di aumentare i servizi per i cittadini e la competitività del territorio e per rafforzare la rete locale di mobilità sostenibile, con la presente osservazione si vuole richiamare l'attenzione sulla prevista fermata di Toscanella nel territorio del Comune di Dozza, la cui progettazione - da quanto emerso - risulta comunque indipendente dall'iter relativo al Quadruplicamento ferroviario in oggetto.

### A) Considerazioni generali sui tracciati proposti.

Le ipotesi di tracciato presentate nel documento integrativo dell'ottobre 2024 sono da ritenersi eccessivamente impattanti per il territorio considerato, andando a collocarsi in aree già pesantemente compromesse e soggette a fenomeni di allagamento a ridosso di corsi d'acqua e laghi alimentati da risorgive sotterranee, aree per le quali sono in corso valutazioni relative alla realizzazione di importanti opere di messa in sicurezza (casse di espansione). Altresì, per il territorio del comune di Dozza, l'impatto si andrebbe a sommare con quello connesso alla realizzazione del nuovo casello

F:\COMUNE\Settore3\ARCHIVIO\RFI QUADRUPPLICAMENTO E FERMATA\Contributo Comune Dozza 23\_01\_2024.docx





# COMUNE DI DOZZA

*Città d'Arte*

Città metropolitana di Bologna

Via XX Settembre, 37 – 40050 DOZZA (Bo) Tel. 0542/678116-678351- 678382 Fax 0542/678270

E-MAIL: [info@comune.dozza.bo.it](mailto:info@comune.dozza.bo.it) - PEC: [comune.dozza@cert.provincia.bo.it](mailto:comune.dozza@cert.provincia.bo.it)

[Http://www.comune.dozza.bo.it/](http://www.comune.dozza.bo.it/)

C.F. 01043000379 – P.IVA 00530311208

autostradale, in un effetto cumulativo. Non può peraltro essere ignorata la inevitabile compromissione del territorio rurale, bene di primaria importanza sotto l'aspetto economico, ecologico ed ambientale: basti pensare alle eccellenze vitivinicole storicamente presenti (Albana di Romagna in primis, primo DOCG bianco d'Italia). Appare quindi necessario effettuare, nell'ambito della revisione complessiva del progetto richiamata nel Contributo Unitario, un approfondimento sulle soluzioni che minimizzino gli impatti territoriali ed urbanistici (ad esempio soluzione in galleria).

## B) Fermata ferroviaria di Toscanella.

La collocazione dell'infrastruttura risulta assolutamente strategica e rafforzerebbe significativamente il Servizio Ferroviario Metropolitano. Il bacino di interesse della nuova fermata riguarda potenzialmente il Comune di Dozza e le comunità di Castel Guelfo e Sesto Imolese ma anche l'area della Valsellustra, di Montecatone oltre che i quartieri Ovest di Imola (Pedagna e Zolino vedono meglio raggiungibile e più comoda la fermata di Toscanella rispetto alla stazione di Imola). Anche per questi motivi la Conferenza dei Sindaci del Circondario Imolese, con delibera 53 del 2017, ha riaffermato l'importanza strategica della Fermata di Toscanella per l'intero territorio circoscrizionale. L'attività istituzionale, negli ultimi anni, ha prodotto diverse altre iniziative in questo senso tra le quali l'accordo quadro tra Regione, Città Metropolitana di Bologna e RFI, il Pums della Città Metropolitana di Bologna e, da ultimo, il Protocollo di intesa tra Regione, Città Metropolitana e Comune di Bologna per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano (aprile 2023). Quest'ultimo in particolare, all'articolo 4, prevede la realizzazione della fermata nell'ambito del quadruplicamento della linea Bologna-Castel Bolognese, pur nell'indipendenza dei due procedimenti.

Da ultimo, ma non di minore importanza, occorre considerare gli aspetti turistici legati al borgo di Dozza e quelli legati alle ipotesi di sviluppo già previste negli strumenti urbanistici (è in corso di adozione il PUG del Nuovo Circondario Imolese) che vedranno una notevole espansione dell'attrattività di Toscanella soprattutto nelle zone adiacenti all'area interessata dalla fermata, attraverso la rigenerazione dell'area "EX CEDIR" e il completamento dell'area "Ex Sid".

## C) Viabilità connessa:

per l'accessibilità alla nuova fermata ferroviaria e relative pertinenze si dovrà privilegiare l'asse della S.P. "Trentola" perché naturalmente collegato a Castel Guelfo - nuovo casello A14 - Sesto Imolese oltre che alla Via Emilia e quindi ad Imola.



# COMUNE DI DOZZA

*Città d'Arte*

Città metropolitana di Bologna

Via XX Settembre, 37 – 40050 DOZZA (Bo) Tel. 0542/678116-678351- 678382 Fax 0542/678270

E-MAIL: [info@comune.dozza.bo.it](mailto:info@comune.dozza.bo.it) - PEC: [comune.dozza@cert.provincia.bo.it](mailto:comune.dozza@cert.provincia.bo.it)

[Http://www.comune.dozza.bo.it/](http://www.comune.dozza.bo.it/)

C.F. 01043000379 – P.IVA 00530311208

Il collegamento alla fermata ferroviaria, in particolare, dovrà avvenire dalla rotonda prevista tra le opere di adduzione al casello autostradale (punto 1 in figura) attraverso un percorso (linea rossa in figura) che dovrà essere progettato in maniera tale da minimizzare gli impatti e senza prevedere alcuna demolizione di infrastrutture o caseggiati esistenti. Da non escludere, a beneficio dei residenti, un collegamento ciclopedonale anche da Via Marmane (non per autoveicoli - punto 2 in figura). Alla fermata si potrà giungere poi, in prospettiva, anche attraverso apposita ed ulteriore pista ciclabile che, da pianificazione vigente, troverebbe realizzazione contestualmente al completamento della lottizzazione denominata "Ex Sid".







Osservazione di  
**Legambiente**  
**Imola Medicina**

27/01/2025



**LEGAMBIENTE**  
**ImolaMedicina ODV**

- **Ai Responsabili di RFI** per il progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna – Castel Bolognese Riolo Terme
  - **Al Responsabile del dibattito pubblico**
- 

**Oggetto: Progetto di Quadruplicamento Bologna-Castel Bolognese Riolo Terme - percorso partecipativo Osservazioni e proposte varie aree territoriali.**

Legambiente accoglierà sempre positivamente la costruzione di nuove linee ferroviarie, sia in funzione del trasporto passeggeri che delle merci.

Riteniamo tuttavia necessario valutare l'impatto ambientale e paesaggistico del tracciato, fattore di non poco conto, che dai progetti proposti da RFI per il quadruplicamento della linea Bologna-Castel Bolognese al servizio dell'Alta Velocità e dell'Alta Capacità, sembra non essere certo trascurabile.

Visto e letto il progetto alternativo all'eco-mostro di RFI, presentato dal Comitato "No Viadotto" e allegato, lo riteniamo decisamente più compatibile e di buon senso per le caratteristiche del nostro territorio, già pesantemente martoriato da scelte cementificatorie, a dir poco selvagge ed irresponsabili, che hanno prodotto gravi conseguenze ambientali e notevoli penalizzazioni per il settore agricolo.

Per queste ragioni, condividiamo e sottoscriviamo tutte le argomentazioni apportate dal Comitato "No Viadotto", che pare siano condivise anche dalle Istituzioni Locali e dalle associazioni agricole, che dovranno obbligatoriamente essere coinvolte da RFI con Ministero delle Infrastrutture, Città Metropolitana e Regione Emilia-Romagna nella stesura tecnica del progetto per verificarne la sua eventuale fattibilità.

Sempre in quest'ottica di massimo sostegno alla costruzione di nuove linee ferroviarie, ancora una volta proponiamo con forza il ripristino della tratta ferroviaria Budrio-Massa Lombarda, che sempre più riteniamo imprescindibile e improrogabile:

- per un reale e completo potenziamento dell'asse ferroviario con un servizio indispensabile per gli utenti, in particolare studenti e pendolari, con uno sgravio significativo in tratte ferroviarie e stradali già pesantemente saturate;
- per un collegamento diretto Bologna-Ravenna, tratta già dichiaratamente prossima alla saturazione del traffico su gomma, come già evidenziato a pag. 66 del PRIT "*...i dati rilevati evidenziano come la A1 e soprattutto la A14, almeno nella tratta fra Bologna e la diramazione per Ravenna, presentino un livello di servizio prossimo alla saturazione...*",
- per affrontare l'incremento di utenza previsto dallo stesso PRIT per il 2025.

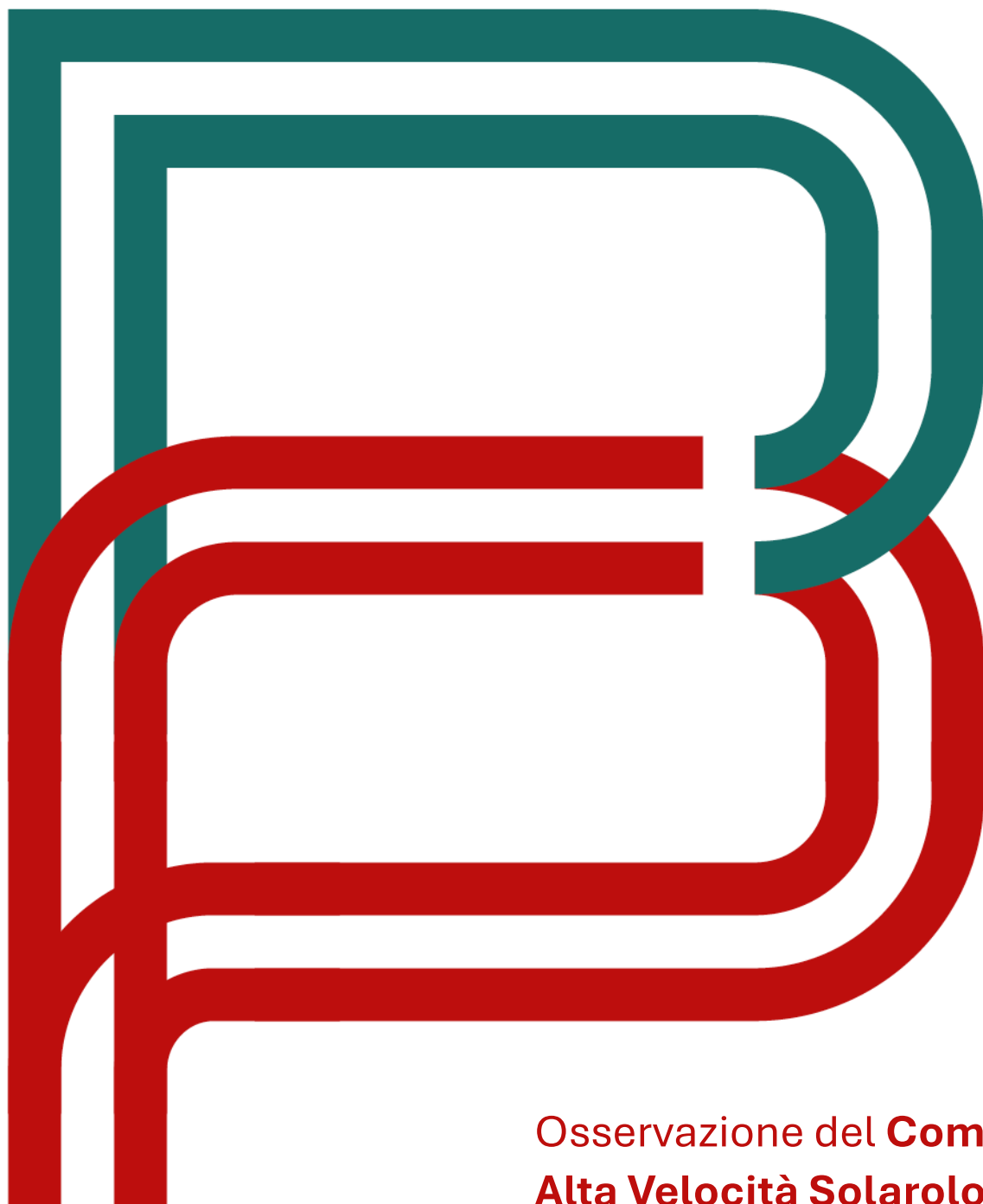
Superfluo sottolineare l'importanza strategica che avrebbe questa importante opera che con il ripristino di soli 26 chilometri di ferrovia, consentirebbe un collegamento ferroviario diretto Bologna-Ravenna, ma anche con il Servizio Ferroviario Metropolitan di Bologna e tutte le sue destinazioni. Doterebbe di servizio ferroviario almeno una delle due radiali che adesso ne sono prive: le direttrici S.Donato e S.Vitale.

Confidando in un positivo accoglimento, restiamo a disposizione ed inviamo cordiali saluti.

27 gennaio 2025

la Responsabile  
A. Giulia Olivieri





## Osservazione del **Comitato Alta Velocità Solarolo**

Buongiorno, questa è l'osservazione del Comitato di Solarolo. **28/01/2025**

Premesso che il nostro obiettivo, come cittadini, è comprendere come queste infrastrutture possano essere realizzate e quale impatto possano avere sul nostro paese, sui cittadini, sulle attività imprenditoriali e sull'ambiente, riteniamo

sia fondamentale partecipare consapevolmente a scelte che avranno un impatto irreversibile, ridisegnando profondamente il tessuto urbano e l'intero territorio Solarolese.

Come Comitato di Solarolo, riteniamo che non sia possibile accettare un'opera così devastante per il nostro territorio, che comporterebbe la distruzione dell'intero tessuto socio-economico, ambientale e paesaggistico. Le nostre aziende—sia agricole, industriali, che commerciali—nonché le abitazioni, in particolare i vigneti di altissima qualità con impianti innovativi e altamente specializzati, subirebbero danni irreversibili. L'economia Solarolese si basa sull'agricoltura, e questo progetto danneggerebbe in modo definitivo le aziende coinvolte.

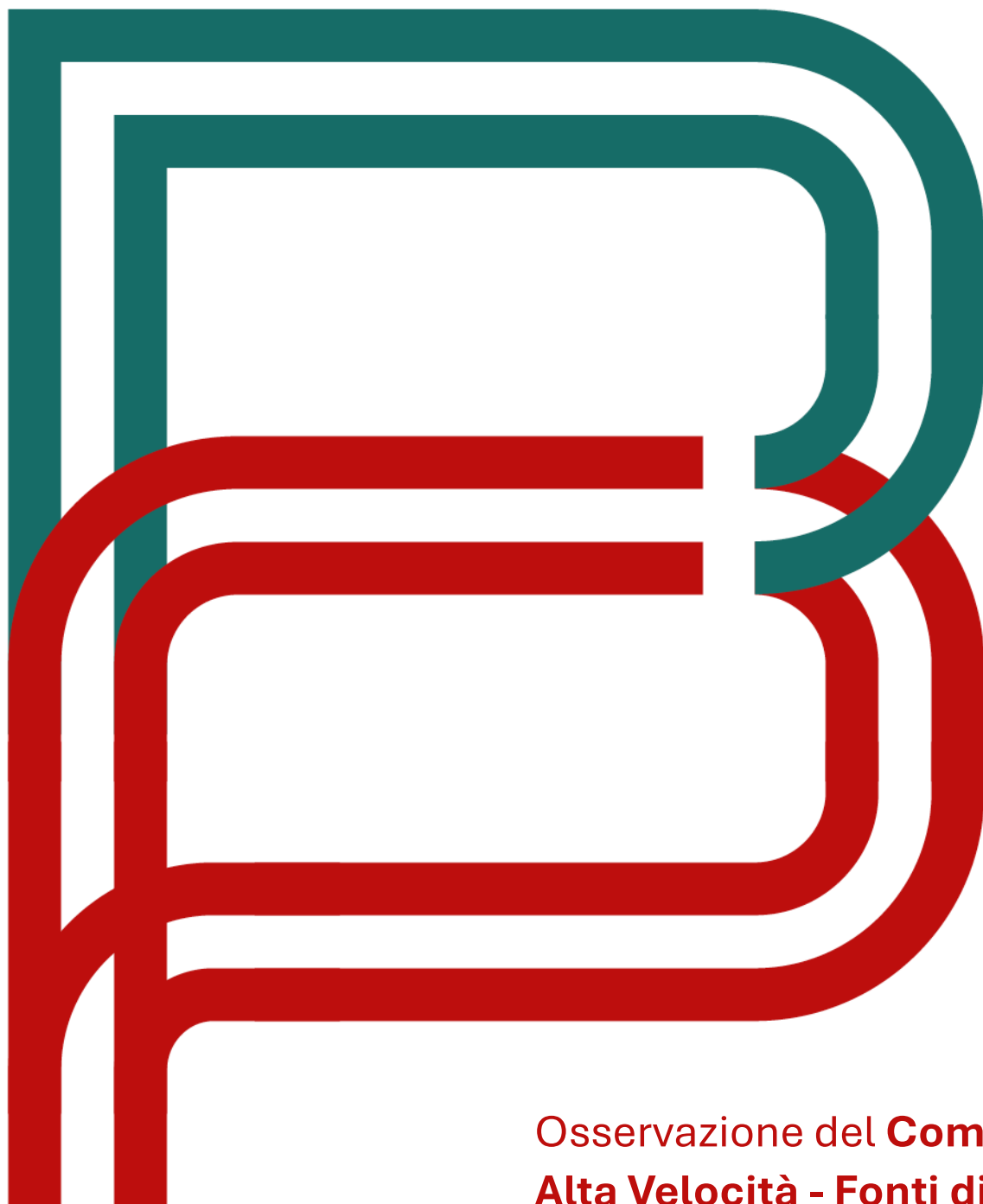
Siamo inoltre estremamente preoccupati per il rischio di un ulteriore consumo di suolo a ridosso del paese. In caso di un'alluvione come quella del 2023, la situazione potrebbe diventare ancora più critica, con scenari catastrofici. L'opera genererebbe una cementificazione sproporzionata che il nostro territorio non riuscirebbe ad assorbire. Un eventuale aumento di 150 cm del livello dell'acqua, come accaduto durante l'alluvione, porterebbe a danni devastanti.

Alla luce di quanto esposto, ci chiediamo chi si prenderà la responsabilità di avallare questo ipotetico progetto. Il Comitato pone questa domanda con grande preoccupazione e determinazione.

In ultima istanza, e solo qualora la soluzione rimanga quella di continuare con il progetto del quadruplicamento, l'unica soluzione perseguibile senza danni economici e ambientali è quella del passaggio in tunnel sotterraneo anche per Solarolo, in continuazione del tunnel Toscanella Imola proposto dal Comitato NoViadotto con osservazione fornita il 06/08/2024.

Distinti saluti.

**Comitato Alta Velocità Solarolo**



Osservazione del **Comitato  
Alta Velocità - Fonti di  
Colunga**  
28/01/2025

Gentilissimo Dottor Pillon,

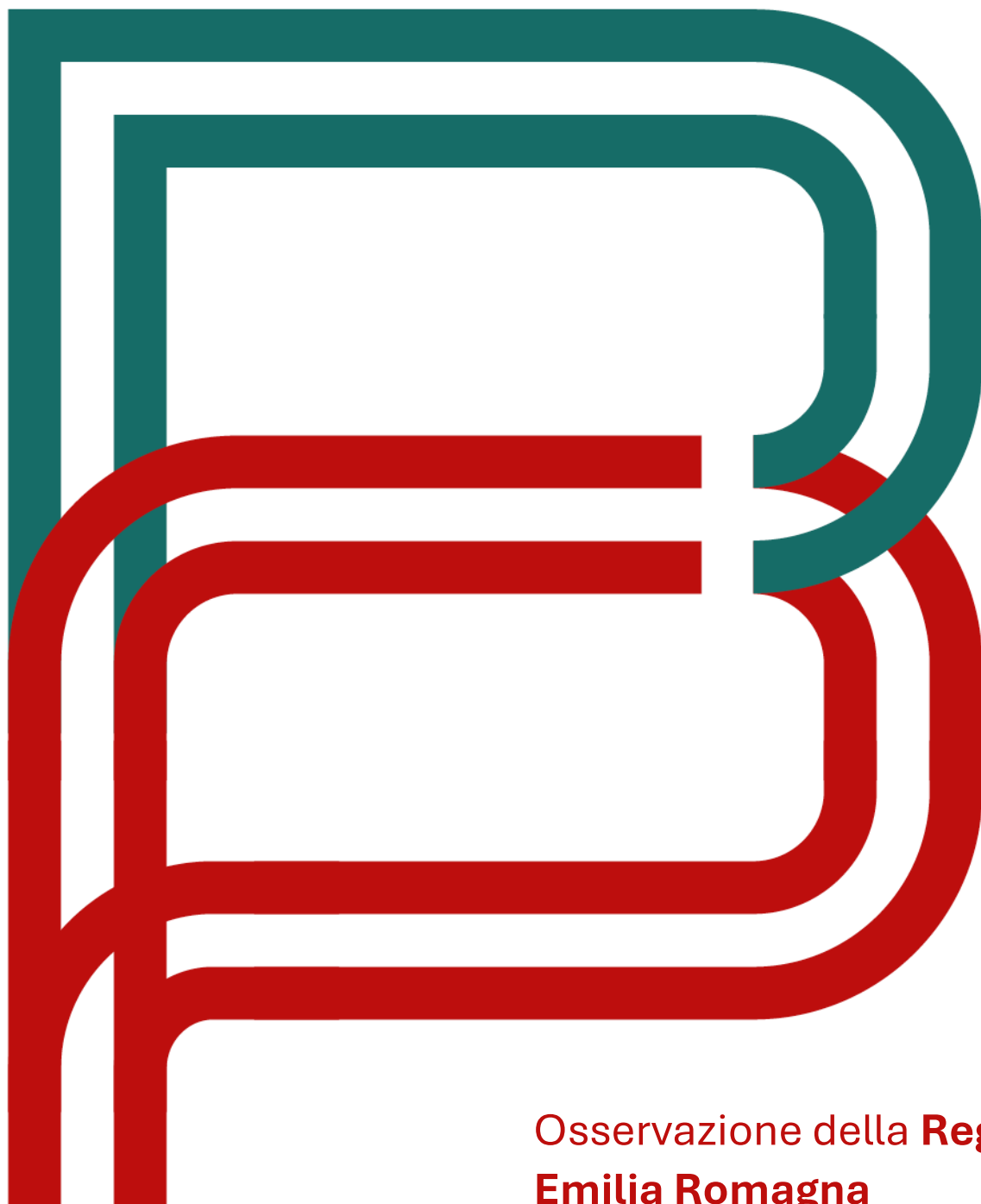
Scrivo la presente in qualità di Presidente del comitato Alta Velocità Fonti di Colunga, di San Lazzaro di Savena, per ribadire, condividere e sottoscrivere la relazione "Osservazioni di opposizione e proposte al progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria AV/AC Bologna – Castel Bolognese RT del COORDINAMENTO dei COMITATI del territorio" inviata da Armando Martignani a nome del Coordinamento dei comitati coinvolti dal quadruplicamento.

Oltre a ritenere il progetto di quadruplicamento per il collegamento del porto di Ravenna con il nord Europa sbagliato, per come è stato proposto, crediamo, come già illustrato dal Coordinamento dei comitati sia nelle ultime assemblee che nella relazione, che sarebbe meno impattante che ci si appoggiasse alla dorsale adriatica già in parte esistente.

Precisiamo comunque che, qualora il progetto non dovesse essere revisionato, ribadiamo la contrarietà del nostro comitato alla soluzione "A" prevista dal DOCFAP Quadruplicamento tratta ferroviaria Bologna – Castel Bolognese Riolo Terme, Documento integrativo Analisi e approfondimento dei corridoi, dell'Ottobre 2024.

Riteniamo che la scelta meno impattante per il nostro territorio, le nostre abitazioni e le nostre attività economiche consista in una delle due ipotesi B e C di nuovo corridoio, in quanto eventuali demolizioni riguarderebbero immobili di proprietà di RFI (in parte non utilizzati da anni) e le superfici che verranno utilizzate per la realizzazione dell'opera, sono costituite in parte da una strada esistente, in gestione al Comune di San Lazzaro di Savena. Cordialmente.

Ing. Fabrizio Romagnoli



Osservazione della **Regione  
Emilia Romagna**

18/11/2024





## **DIBATTITO PUBBLICO QUADRUPPLICAMENTO**

### **FERROVIA BOLOGNA-CASTEL BOLOGNESE**

#### **OSSERVAZIONI**

Il quadruplicamento della tratta Bologna-Castel Bolognese della linea ferroviaria Bologna-Rimini-Lecce riveste un'importanza strategica per velocizzare l'itinerario Adriatico e concorrere a realizzare il corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo (TEN-T core network) di cui fa parte. Ha ottenuto un finanziamento di 3,5 miliardi di euro per il primo tratto di linea AV/AC, ora inserito in Contratto di Programma RFI 2022-2026, parte investimenti. Questo porterà, a livello regionale e locale, ad un potenziamento infrastrutturale necessario e indispensabile per rendere possibile lo sviluppo dei servizi ferroviari passeggeri metropolitani bolognesi (SFM), regionali di collegamento con Ravenna e Rimini e dei servizi ferroviari per le merci generate dal porto di Ravenna, come pianificati sia dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025), sia dai PUMS della Città Metropolitana e del Comune di Bologna e di Ravenna.

I limiti funzionali alla capacità della tratta Bologna-Castel Bolognese costituiscono oggi impedimento ad un potenziamento dei servizi passeggeri e merci e l'attuazione dell'intervento di quadruplicamento dovrà necessariamente dare risposte e soluzioni ad uno dei tratti più congestionati dell'intera rete.

L'obiettivo imprescindibile che la nuova infrastruttura deve realizzare è quello di dotare il territorio di un sistema ferroviario che consenta di attuare l'offerta di servizi ferroviari che regione ed enti locali hanno pianificato nei propri strumenti e che i territori e le comunità attendono da tempo, fornendo le non più procrastinabili risposte alle esigenze di mobilità ambientalmente sostenibile di persone e merci.

Perché la nuova infrastruttura sia accompagnata da una condivisione di Regione ed Enti Locali occorre sia quindi assicurata questa prospettiva di sistema, consentita dall'aumento di capacità ottenuto con il quadruplicamento della tratta Bologna-Castel Bolognese.

Il potenziamento atteso del sistema ferroviario può avvenire se vengono assicurate le seguenti condizioni, in mancanza delle quali non sarebbe possibile conseguire gli obiettivi posti:

- garanzia dell'adeguata capacità del nodo di Bologna e del primo tratto di linea in uscita dalla stazione di Bologna C.le di sviluppare tutti i servizi SFM/regionali/lunga percorrenza/AV secondo i progetti di potenziamento pianificati, con il possibile incremento del Servizio Ferroviario Metropolitano da 36 a 70 treni/giorno e dei servizi Regionali Veloci tra Ravenna e Bologna da 40 a 68 treni/giorno, trasferendo gli attuali servizi AV e merci sui nuovi binari e permettendo anche per questi un significativo potenziamento dell'offerta;
- adeguamento e raddoppio della linea ferroviaria Castel Bolognese-Ravenna, compresa la soppressione dei passaggi a livello presenti, in particolare nel territorio del comune di Solarolo interessato dalla interconnessione con la nuova linea AV/AC, necessari a garantire la capacità per un incremento di almeno il 50% dei servizi passeggeri e merci per Ravenna;
- realizzazione della fermata di Toscanella di Dozza sulla linea ferroviaria esistente, già prevista negli atti regionali e negli accordi con RFI;

- risorse per il potenziamento dell’offerta dei servizi passeggeri metropolitani/regionali e per l’acquisto del materiale rotabile necessario, attraverso la sottoscrizione di un Accordo con Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La concretizzazione di questi presupposti è necessaria e irrinunciabile perché l’opera, la cui realizzazione determina impatti e chiede sacrifici ai territori attraversati, sia in grado di permettere alla mobilità ferroviaria i necessari sviluppi e qualificazioni per dare risposta adeguata alle esigenze dei cittadini, dei territori e dell’ambiente.

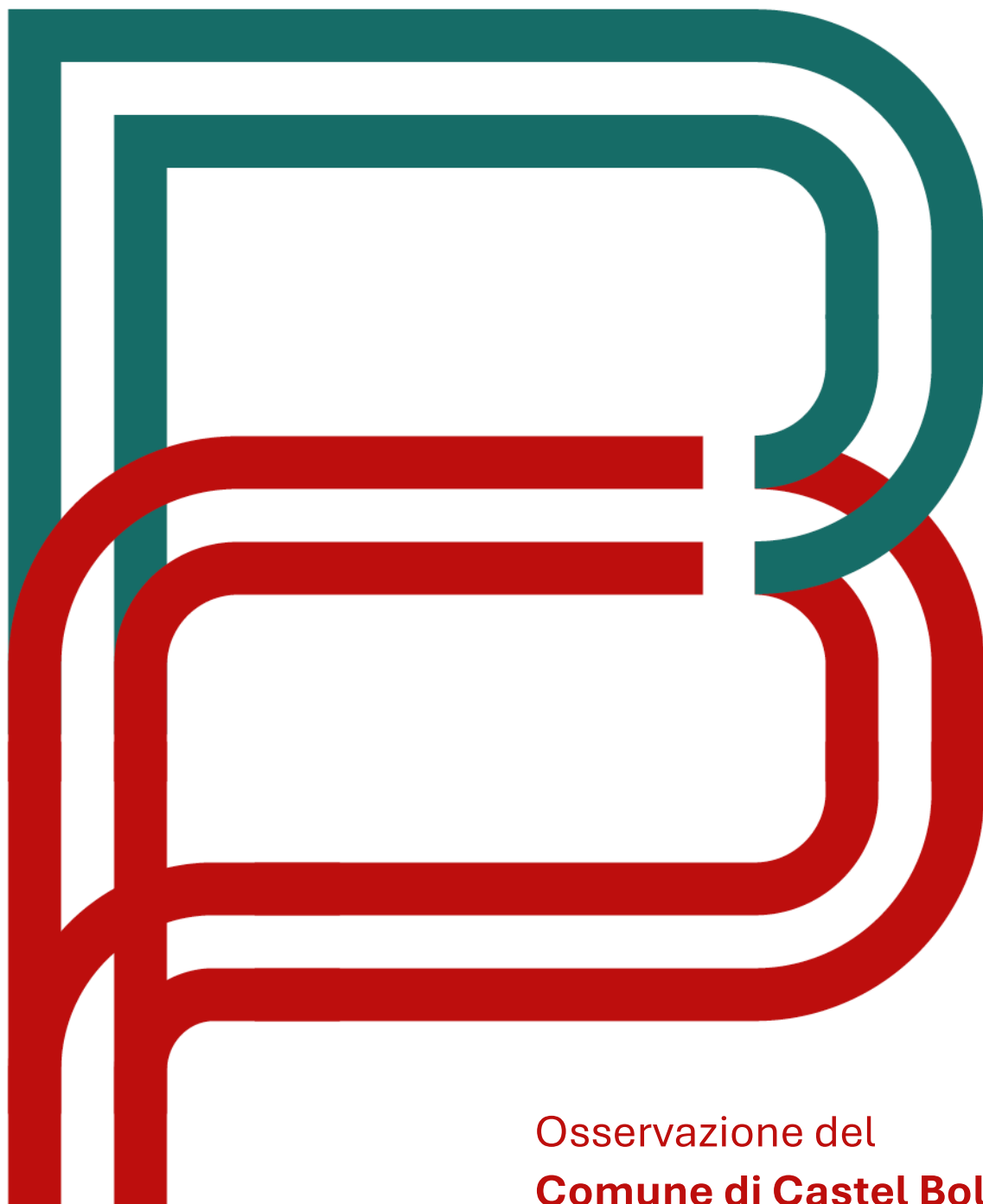
Il tracciato dei due nuovi binari dovrà poi trovare, anche attraverso il percorso già avviato del tavolo interistituzionale, l’adeguata condivisione con gli enti locali interessati, perché possano essere valutate e accolte dal proponente le esigenze e le richieste, in parte già avanzate, in relazione agli impatti determinati dalla realizzazione dell’opera e alla loro minimizzazione.

Nella dimensione di trovare la migliore e più idonea soluzione, in accordo e stretto rapporto con tutte le amministrazioni locali interessate, vanno assunti, quali principi per indirizzare le scelte:

- valore ambientale dei territori interessati, valore del suolo e riduzione del suo consumo
- minimizzazione degli impatti in presenza di tessuti residenziali ed economico-produttivi;
- valutare tutte le possibilità per perseguire il massimo affiancamento alle infrastrutture esistenti, analizzando e rendendo esplicite le analisi svolte, anche in relazione alle diverse tipologie costruttive in rilevato, viadotto e galleria e le valutazioni sui loro impatti ed effetti, ponendo parallelamente la necessaria attenzione alla fragilità idraulica ed idrogeologica delle aree interessate, che i recenti ripetuti eventi alluvionali hanno dimostrato con drammatica evidenza, al fine di non recare pregiudizio alla sicurezza delle comunità e dei territori attraversati, oltre che alla circolazione e dei passeggeri.

Inoltre, non ultimo in termini di importanza, gli impatti anche di natura economica derivanti dall’attraversamento della nuova linea sui tessuti residenziali e produttivi dovranno trovare gli adeguati indennizzi da corrispondere ai singoli cittadini e alle imprese impattate, anche attraverso l’attivazione di un percorso di confronto con le associazioni di categoria, gli enti locali e la regione.

Tenuto infine conto dei forti impatti che l’opera genera sui territori, nell’ambito della realizzazione della nuova infrastruttura dovranno essere considerati anche interventi e azioni di mitigazione e compensazione per i comuni interessati.



Osservazione del  
**Comune di Castel Bolognese**

28/01/2025



Comune di Castel Bolognese

## Il Sindaco

---

Prot. *cfr. segnatura.xml*

Class. 02-01

Fasc. 2025/2

Al Responsabile del Dibattito Pubblico  
Andrea Pillon

[andreapillon@avventuraurbana.it](mailto:andreapillon@avventuraurbana.it)  
[responsabile@dpbolognacastelbolognese.it](mailto:responsabile@dpbolognacastelbolognese.it)

### **Oggetto: Quadruplicamento della linea ferroviaria ad Alta Velocità e Alta Capacità tra Bologna e Castel Bolognese.**

In relazione al progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria ad Alta Velocità e Alta Capacità tra Bologna e Castel Bolognese, la Provincia di Ravenna, segnatamente la Unione dei Comuni della Romagna Faentina ed in particolare i Comuni di Castel Bolognese e Solarolo hanno in più occasioni espresso il proprio parere positivo nei confronti di un progetto che ha l'obiettivo di realizzare una infrastruttura di interesse nazionale che potrebbe avere ricadute positive sui nostri territori permettendo in prospettiva tra l'altro un più efficace collegamento merci da/per Ravenna e quindi lo sviluppo del Porto, lo spostamento del traffico sulla linea AV/AC potrà garantire sulla linea lenta più mezzi per pendolari nella tratta, in generale favorirà lo spostamento del traffico dalla gomma al ferro, con benefiche ricadute sull'ambiente.

Peralto il dibattito pubblico aperto da RFI nel mese di maggio scorso ha fatto emergere delle criticità rispetto ai corridoi proposti.

La prima parte del dibattito aperto da RFI in chiave di condividere le soluzioni proposte, ha invece alimentato il dibattito facendo sorgere anche comitati locali con aspettative di poter intervenire nello stesso anche con soluzioni diverse da quelle proposte fino a soluzioni in galleria e con richieste da parte dei comitati ed associazioni alle Amministrazioni Locali di avere chiarimenti riconoscendo alle stesse un ruolo di intermediazione con RFI.

E' quindi a partire dal **19/06/2024** su iniziativa della Regione Emilia Romagna, viste le ricadute e le utilità sul territorio del progetto, che si sono tenuti incontri di un tavolo istituzionale con incontri successivi effettuati **il 27 e 28/6 ed il 3/7/2024** durante i quali RFI ha illustrato il DOCFAP nelle tre tratte in cui la linea è divisa (quella bolognese, quella imolese, quella di Caste bolognese/Solarolo).

A seguito di ciascun incontro, sono state formulate a RFI da parte delle Amministrazioni, delle osservazioni; RFI nella successiva riunione del **17/7/2024** ha illustrato al Tavolo Istituzionale ulteriori proposte di corridoi e varianti di tracciato di cui le Amministrazioni Comunali hanno chiesto, in tale sede, di ricevere la documentazione per consentire un esame della stessa, documentazione che è pervenuta solo in data **23/07/2024** a ridosso dei tempi di scadenza del Dibattito Pubblico del 9/8/2024 motivando quindi la richiesta di una congrua proroga dei tempi per consentire l'esame dei documenti.

Peralto il documento trasmesso da RFI il 23/7/2024 **non recepisce le osservazioni formulate in particolare da queste Amministrazioni.** Pur apprezzando lo sforzo di RFI le

soluzioni di corridoio necessitano di più approfondimenti in modo più organico di quanto trasmesso il 23/7/2024.

Peraltro il tempo relativo alla proroga riconosciuta, i cui termini scadono il prossimo 28/11/2024, sono in realtà trascorsi senza gli auspicati ulteriori approfondimenti e senza sviluppi significativi al progetto: abbiamo avuto un solo incontro, dopo quello di luglio, tra RFI e il tavolo istituzionale nel mese di settembre, il 27/9/2024 principalmente incentrato sulla tratta bolognese e imolese e poi un incontro la prima settimana di ottobre riguardante il solo tratto finale relativo al territorio di Castel Bolognese/Solarolo, ma senza che in tali due occasioni siano forniti elementi progettuali ulteriori con quegli approfondimenti e chiarimenti già chiesti ripetutamente e che qui riepiloghiamo.

**1) A livello trasportistico le premesse poste da RFI su questa prima tratta della linea Adriatica tra Bologna e Castel Bolognese dovrebbe avere caratteristiche di Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) e dovrebbe comportare una serie di benefici per il trasporto locale (aumento della frequenza, raddoppio dell'offerta sia per il servizio ferroviario metropolitano tra Imola e Bologna, sia dei servizi Regionali Veloci tra Ravenna e Bologna) nonché l'adeguamento della tratta agli standard prestazionali per i traffici merci, come previsto per la Rete Centrale Merci TEN-T, per incentivare il traffico merci su ferro con l'Europa e con il Mezzogiorno, anche in sinergia con il porto Porto di Ravenna.**

**Tuttavia le tre proposte di tracciato di RFI hanno origine a S. Lazzaro di Savena ( Bivio S. Vitale) e terminano a Castel Bolognese lasciando aperti una serie di quesiti:**

- 1.1. Nel progetto non è previsto un aumento di capacità nel nodo di Bologna nonostante gli aumenti di traffico che il quadruplicamento comporterebbe e che richiederebbe di migliorare l'ingresso nel nodo e le sua capacità (anche perché la linea di progetto non pare sia collegata con AV sotterranea).
- 1.2. Il progetto richiede il potenziamento del raccordo con la ferrovia Castel Bolognese-Ravenna che è imprescindibile dal progetto del collegamento della linea Adriatica con il Porto di Ravenna. Attualmente il progetto prevede semplicemente la interconnessione con la linea Castel Bolognese Ravenna lasciando tutte le problematiche che già ha questo tratto di linea inalterate e quindi senza risposta la domanda di come sia possibile garantire un potenziamento del traffico merci da/per il Porto di Ravenna senza un potenziamento di pari passo al quadruplicamento della linea verso Ravenna.
- 1.3. Le ipotesi di tracciato terminando con il raccordo tra linea AV/AC con la linea lenta pochi chilometri prima di Faenza, non tengono conto né dell'attuale scalo merci di Faenza né della interconnessione Faenza-Ravenna e quindi manca di una visione complessiva del futuro assetto del trasporto su ferro di questa linea e di questo scalo.
- 1.4. Manca anche la una proposta progettuale di scambio gomma ferro sia per passeggeri che merci. A tal proposito la posizione baricentrica del nuovo casello della A14 in corso di esecuzione a parte di ASPI con il territorio della Romagna fa sì che ad esempio sarebbe da valutare la localizzazione di una fermata della linea AV in corrispondenza di tale nuovo casello. Infatti in tal modo essa potrebbe servire un bacino di utenza per la Romagna Occidentale di 200.000 persone che potrebbero raggiungere la fermata in meno di 30 minuti.
- 1.5. Non è ben chiaro la separazione dei flussi tra linea storica e nuova linea AV/AC mancando una indicazione in questo primo tratto delle interconnessioni con le stazioni passeggeri e con gli scali merci ( vedere punto 1.3).

**2. A livello progettuale il livello del progetto DOCFAP è insufficiente per potere correttamente tenere conto l'impatto sui territori in modo efficace dal punto di vista paesaggistico e ambientale. Si tratta di un'asse (anzi meglio di tre ipotesi di asse ferroviario) di cui sono state presentate delle slide. Un progetto come questo di rilevanza nazionale richiederebbe un livello di approfondimento migliore con lo scopo di minimizzare l'impatto sul territorio.**

- 2.1. Ad oggi non c'è una soluzione condivisa, ma tre proposte di tracciato proposte da parte di RFI con numerose varianti per cui in pratica si è fermi ancora alla documentazione



## Il Sindaco

---

fornita da RFI il 23/7/2024. La soluzione che RFI pare caldeggiare è quella a nord della A14 tracciato che presenta ancora però numerosi punti di criticità, non ultimo quello della necessità di un affiancamento più stretto di quello previsto alla autostrada ed alla ferrovia esistente per evitare la parcellizzazione delle proprietà agricole.

- 2.2. Le osservazioni formulate a RFI da parte dei Comuni di Castel Bolognese e Solarolo in data 6/08/2024 sono ancora senza risposta e non sono state prese in considerazione tra le osservazioni pervenute nel Dibattito Pubblico.
- 2.3. Trattandosi questo di un primo stralcio della futura linea adriatica, la interconnessione nei comuni di Solarolo/Castel Bolognese tra nuova linea AV/AC, linea lenta e linea verso Ravenna, comportano sul territorio opere di grandissimo impatto sul territorio; da questo punto di vista è stato chiesto ad RFI, se una volta la linea AV/AC venisse prolungata verso sud (le cui tempistiche sono ancora ignote) queste interconnessioni provvisorie saranno eliminate e con queste l'impatto sul territorio, oppure se si tratta di interconnessioni definitive cosa che richiederebbe un diverso approccio in termini di riduzione dell'impatto sul territorio e ambientale, cosa che il DOCFA non pare tenere ancora in conto.
- 2.4. Ci sono impatti specifici sul territorio che richiedono interventi: l'aumento di traffico sulla direttrice Castel Bolognese-Ravenna avrebbe un impatto negativo sul problema già esistente dei lunghi tempi di attesa del PL di viale Pascoli: occorrono opere ricucire il tessuto urbano di Solarolo.
- 2.5. I collegamenti di tracciato nelle interconnessioni della nuova linea AV/AC con la linea lenta e la diramazione verso Ravenna richiedono una riduzione dell'impatto paesaggistico sul territorio, nonché l'impatto in termini di occupazione di suolo, restando tali interconnessioni il più possibile in stretto affiancamento o sovrapposte a diversi livelli alle linee attuali;
- 2.6. L'interferenza con la c.d. Circonvallazione di Castel Bolognese in corso di esecuzione da parte di ANAS ed anche con la terza corsia ed il casello della A14 da parte di ASPI richiedono degli approfondimenti specifici: RFI ha affermato di averne tenuto in conto, ma il livello progettuale non dà alcuna evidenza si possa garantire l'assenza di possibili interferenze tra le opere.

### **Interferenze locali e tematiche specifiche dei tracciati da approfondire.**

**Tutto sopra premesso possiamo peraltro concludere che per il nostro territorio comunale di Castel Bolognese, in linea di massima la soluzione di un quadruplicamento in stretto affiancamento alla attuale linea lenta e a raso/ interrata potrebbe essere preferibile per i minori impatti con il nostro territorio comunale non richiedendo tra l'altro delle complesse bretelle di collegamento provvisionali di interconnessione con la linea attuale verso Faenza e verso Ravenna.**

**Peraltro in subordine anche l'ipotesi di un tracciato in affiancamento stretto con la Autostrada A14 che non generi aree intercluse tra le due infrastrutture (autostrada e ferrovia) può essere, pur con quanto premesso, approfondibile, ma richiedono una riduzione dell'impatto paesaggistico sul territorio, in termini di occupazione di suolo, a condizione che tali interconnessioni abbiano carattere di temporaneità e restino il più possibile in stretto affiancamento o sovrapposte a diversi livelli alle linee attuali e di carattere temporaneo fino a quando non sarà realizzato il lotto successivo alla Bologna - Castel Bolognese per poi essere rimosse.**



**I tracciati dovranno tenere in conto con le interferenze/interazioni con progetti infrastrutturali in realizzazione e di previsione (quali ad esempio: nuovo casello autostradale Castel Bolognese-Solarolo, variante via Emilia di Castel Bolognese, quarta corsia A14, riqualificazione stazione ferroviaria di Faenza e nuovo scalo merci, raddoppio linea ferroviaria Castel Bolognese-Ravenna, ecc.); interferenze sulla produzione agricola dei terreni coinvolti, tenendo in considerazione l'inerzia delle produzioni a seguito dell'Alluvione 2023; possibili interferenze con reticolo idrografico e modalità di tutela, salvaguardia e mitigazione.**

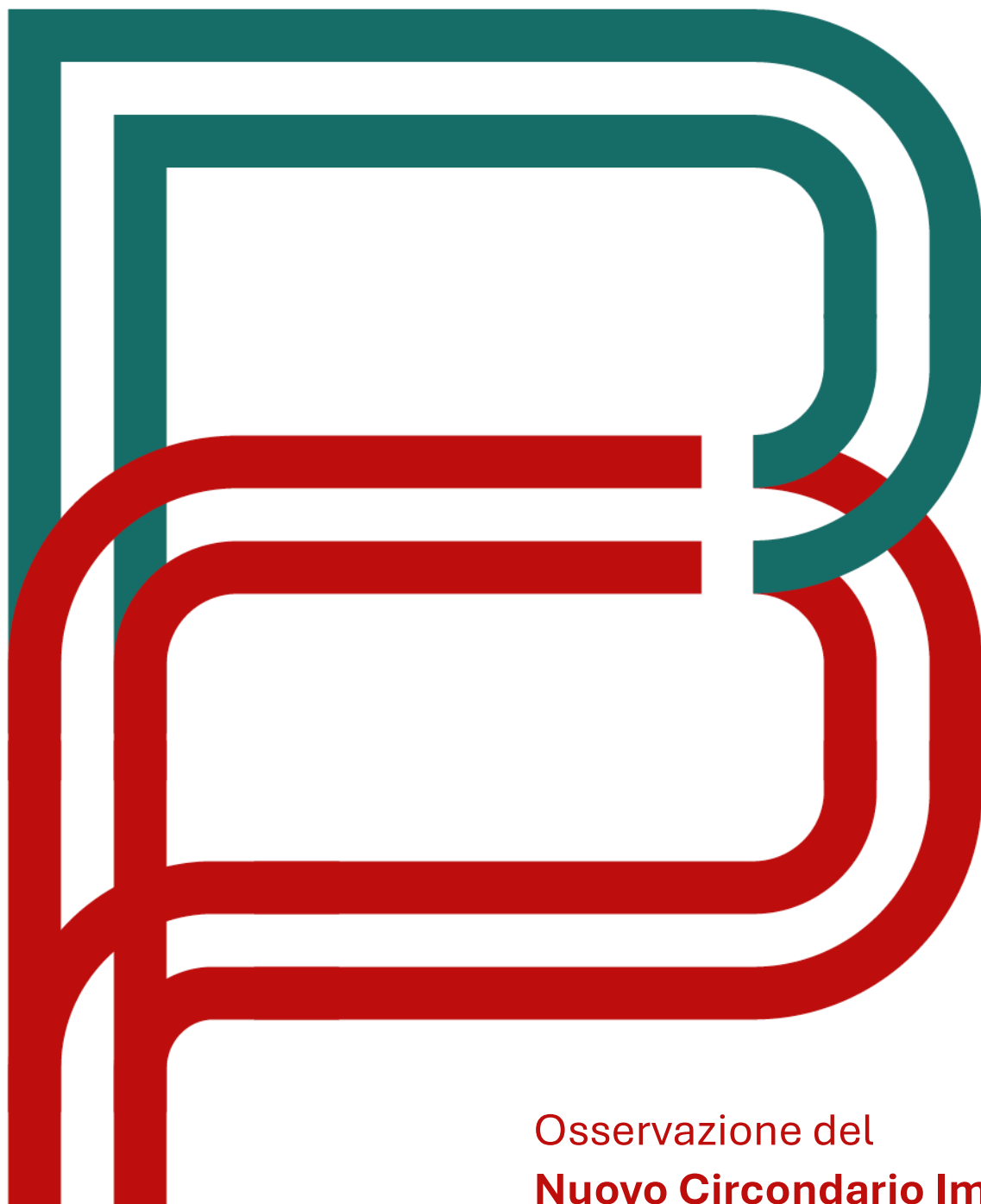
**Si ritiene inoltre necessario chiarire e fornire tutte le informazioni rispetto alle strategie di mitigazione e compensazione delle emissioni generate durante la fase di cantierizzazione.**

**Infine, ma non ultimo, ricordiamo come i tracciati proposti siano in zona interessata da rischio idraulico: in particolare la zona di interesse per la localizzazione dell'intervento rientra nell'ambito di competenza dell'Autorità del Bacino Distrettuale del fiume Po (ADBPO), è attraversata dal fiume Santerno e dai tre torrenti Idice, Savena e Sillaro che definiscono un'area allagabile con pericolosità media e l'areale tra Imola e Castel Bolognese in corrispondenza dei corsi fluviali Senio e Santerno per cui la pericolosità idraulica risulta alta secondo quanto previsto dal Piano di Gestione del Rischio. Ma alla luce degli eventi più recenti del maggio 2023 e del settembre/ottobre 2024 tale rischio idraulico, e conseguentemente le linee di indirizzo per le nuove opere, sono in corso di rivalutazione con la imminente e non più procrastinabile pubblicazione del Piano Speciale da parte del Commissario Speciale nominato dal Governo per la regione Emilia-Romagna per cui la scelta progettuale sarebbe opportuno ne attendesse gli esiti.**

**Ribadita la totale adesione a quanto esposto nel "Contributo Unitario degli Enti Locali coinvolti dal quadruplicamento ferroviario Bologna - Castel Bolognese" del 30.12.2024, pubblicato sul sito del dibattito pubblico, di cui si richiama integralmente il contenuto, e riconosciuta l'importanza strategica del progetto di quadruplicamento della linea Bologna - Castel Bolognese, il Comune di Castel Bolognese ha interesse come sopra ad evidenziare le ulteriori specifiche criticità dell'opera che ricadrebbero sul territorio del Comune, in particolar modo qualora si concretizzasse l'ipotesi di tracciato presentata da RFI nel documento integrativo di ottobre 2024.**

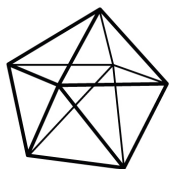
**Resta inteso che la risoluzione delle problematiche espresse nel sopra richiamato contributo unitario degli enti locali riveste carattere prioritario, trattandosi di osservazioni inerenti l'opera nella sua interezza e che il presente documento intende fornire un primo quadro di considerazioni a partire dalle quali l'Amministrazione del Comune di Castel Bolognese, unitamente agli altri Enti coinvolti, intende e chiede di aprire un dialogo puntuale ed un confronto diretto circa il tracciato maggiormente sostenibile, le ricadute che interesserebbero il territorio di competenza e le necessarie mitigazioni, in raccordo con tutti gli altri Enti interessati dal progetto infrastrutturale nell'ambito del Tavolo Interistituzionale di cui alla D.G.R. 1686 del 29/07/2024., per cui si chiede la riapertura del Tavolo Istituzionale con le Amministrazioni pubbliche, con la regia della Regione Emilia Romagna e l'approfondimento da parte di RFI dei temi sopra esposti con lo stretto coinvolgimento degli Enti Locali al fine di garantire l'effettiva efficacia della proposta progettuale dal punto di vista trasportistico e contemporaneamente la riduzione degli impatti sul territorio favorendone viceversa la crescita.**

Il Sindaco  
Luca Della Godenza  
documento sottoscritto digitalmente



Osservazione del  
**Nuovo Circondario Imolese**

28/01/2025



**NUOVO  
CIRCONDARIO  
IMOLESE**

*Prot. Gen. N.: Cfr. file segnatura .xml  
del : Cfr. file segnatura .xml*

(documento sottoscritto digitalmente)

## **Quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna-Castel Bolognese Riolo Terme**

### **OSSERVAZIONE NUOVO CIRCONDARIO IMOLESE**

Facendo seguito al Documento “**Contributo unitario degli Enti Locali coinvolti dal Quadruplicamento Ferroviario Bologna – Castel Bolognese**” del 20.12.2024 e al confronto tenutosi in Regione il 09.01.2025 tra l’Assessore Irene Priolo e i Sindaci del territorio, il Nuovo Circondario Imolese presenta la seguente **Osservazione al Dibattito Pubblico**.

Premesso che il Nuovo Circondario Imolese condivide analisi e proposte presentate nel “ **Contributo Unitario**” e ribadisce l’assoluto interesse al progetto di **potenziamento della linea ferroviaria adriatica, e in particolare della tratta Bologna-Ravenna** che da tempo la Regione Emilia-Romagna intende implementare allo scopo di aumentare i servizi per i cittadini e la competitività del territorio, e per rafforzare la rete locale di mobilità sostenibile, con la presente osservazione si vuole richiamare l’attenzione sul nodo di attraversamento del territorio del Comune di Imola e dei comuni del Nuovo Circondario Imolese.

Nel corso degli incontri del **Dibattito Pubblico** sul progetto di quadruplicamento RFI, **finalizzato alla separazione del traffico merci da quello passeggeri nella prospettiva della linea AV/AC su tutto il corridoio adriatico**, sono emersi aspetti di incoerenza tra il quadro pianificatorio generale e le caratteristiche delle opzioni del DOCFAP per la tratta Bologna-Castel Bolognese che non hanno trovato una risposta adeguata da RFI, evidenziando con ancora maggiore forza l’esigenza di disporre di un quadro strategico e progettuale più ampio-per poter condividere con le istituzioni

*Nuovo Circondario Imolese – Via Boccaccio n. 27 – Imola  
Tel. n. 0542/603200 – Fax. n. 0542/34895*

*e-mail: [urp@nuovocircondarioimolese.it](mailto:urp@nuovocircondarioimolese.it) - pec: [circondario.imola@cert.provincia.bo.it](mailto:circondario.imola@cert.provincia.bo.it)*

locali soluzioni adeguate alle caratteristiche del territorio e motivate da approfondimenti tecnici mirati, come è stato ampiamente argomentato nel **Contributo Unitario**.

Anche le ipotesi formulate da Rfi nel **Documento integrativo** al DOCFAP dell'ottobre 2024 e presentate al Tavolo interistituzionale costituito presso la Regione Emilia-Romagna, non rispondono alle richieste formulate nelle Osservazioni del territorio né prendono in considerazione soluzioni alternative al **viadotto ferroviario continuo rialzato**, ma si limitano a riproporre, con piccole modifiche, i tracciati del DOCFAP riaccendendo le giustificate reazioni allarmate dei cittadini e delle attività economiche che subirebbero danni dall'infrastruttura.

E' apparso chiaramente che l'area urbana del Comune di Imola rappresenti la parte più urbanizzata della tratta Bologna- Castel Bolognese e di conseguenza la più sensibile agli impatti di un attraversamento su viadotto, ovunque lo si collochi.

Riteniamo che i cittadini e le aziende produttive che costituiscono il tessuto sociale e economico della **Città di Imola e del Circondario Imolese** meritino un approfondimento più articolato delle tecnologie costruttive dell'opera, che prenda in considerazione **soluzioni alternative a quella del viadotto**, per salvaguardare le produzioni agricole e la struttura urbana del capoluogo e delle frazioni, componenti caratterizzanti l'unità paesaggistica del nostro territorio, nonché per indirizzare il progetto dell'infrastruttura verso un reale potenziamento della rete locale del trasporto pubblico su ferro, per un miglioramento delle interconnessioni con il capoluogo Bolognese con il porto di Ravenna.

- **Chiediamo pertanto di approfondire in modo mirato la soluzione in galleria per l'attraversamento di Imola** in modo da ridurre al minimo l'impatto della nuova infrastruttura sull'abitato, anche sul piano acustico. Non possiamo accontentarci di una bocciatura di questa soluzione sulla base delle "criticità" evidenziate in un'ipotesi di massima con interrimento a -35m e rampe di 900 metri "in trincea" con una pendenza massima del 12 per mille, motivata genericamente dalle caratteristiche della linea AV/AC anche alla luce di quanto evidenziato dal Contributo Unitario in tema di velocità di progetto della Linea AV.

Inoltre, come esplicitamente dichiarato dai tecnici RFI nell'incontro del tavolo interistituzionale, realizzare una galleria in un ambito privo di edifici

consentirebbe di ridurre le profondità della galleria portando la sommità della stessa ad una altezza tra i 7 e i 20m.

Riducendo al massimo la profondità di interramento e la lunghezza del passante in galleria e delle rampe pensiamo sarebbe possibile valutare anche l'affiancamento alla linea storica, qualora venga individuata questa soluzione nell'ipotesi di "banalizzazione" proposta nel "Contributo unitario" anche al fine di rendere l'infrastruttura ferroviaria nel suo complesso più resiliente e meno soggetta a vincoli di capacità.

Per il territorio di Imola, ribadiamo essere prioritario **individuare un tracciato interrato a nord della ferrovia che attraversi una fascia della zona industriale non interessata da insediamenti**, in modo da consentire la realizzazione dell'opera con le minori interferenze possibili con territorio urbanizzato.

**L'approfondimento sulla soluzione in tratti tramite galleria, merita poi di essere ispezionata anche per gli altri ambiti urbanizzati del territorio coinvolti dal tracciato.**

- Chiediamo di rivalutare, per gli altri tratti, la soluzione proposta in viadotto ferroviario fortemente rialzato in quanto determina, insindacabilmente, una serie di impatti immediatamente riscontrabili sul paesaggio e sulla funzionalità delle diverse infrastrutture attraversate (in particolare per i tratti in contiguità parallela al tracciato esistente). **Sarebbe più opportuno adottare una soluzione in rilevato appena al di sopra del tirante idrico** che consentirebbe comunque di salvaguardare da allagamenti il tracciato prevedendo idonee opere di scorrimento trasversale verso valle delle eventuali acque al di sotto del medesimo. La quota del piano di scorrimento potrebbe essere rialzata in forte elevazione solo per le parti necessarie a risolvere gli attraversamenti puntuali delle infrastrutture intercettate, riducendo così l'impatto visivo e paesaggistico dell'opera. Le criticità derivanti dalla soluzione proposta in viadotto rialzato continuo, poi, non possono prescindere dalla concreta fattibilità oltre che dalle ricadute sulle infrastrutture esistenti, quale esempio si cita l'area ad est della stazione di Osteria Grande in Castel San Pietro Terme, ove un rialzamento dell'attuale viadotto stradale si ripercuoterebbe sulla maglia secondaria inibendo poten-

zialmente alcuni sbocchi e precludendo la realizzazione di infrastrutture già in fase di progetto

- Chiediamo che fra le invarianti territoriali da **prendere in considerazione nell'impostazione del progetto vi siano anche le previsioni urbanistiche di sviluppo e consolidamento del territorio e di protezione idraulica (casce di espansione fluviale)**, che sembra siano state totalmente ignorate, pur se facilmente reperibili dalla consultazione delle strumentazioni urbanistiche o meglio con il diretto colloquio con le amministrazioni, a titolo esemplificativo si richiama l'ultima soluzione di tracciato che senza alcuna verifica od approfondimento ha collocato lo "sfiocco" di collegamento dal corridoio ferroviario esistente verso l'asse autostradale nell'area di Poggio di Castel San Pietro Terme;
- Chiediamo un'attenzione nella collocazione del **Posto di Movimento**: si rileva che **lo stesso potrebbe in futuro assumere anche la funzione di interscambio delle merci gomma/ferro**, potenziando così una finalità del progetto che in questo areale interseca 4 zone produttive e 2 HUB metropolitani dedicati anche alla logistica industriale (San Carlo a Castel San Pietro Terme e Imola); **si propone quindi di** individuarne la collocazione anche in relazione alla rete stradale esistente e di progetto, anche per poter essere facilmente raggiungibile in caso di incidenti.
- **Chiediamo che sia realizzata la Fermata ferroviaria di Toscanella** che riveste un ruolo strategico nel potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, la cui importanza circondariale è riaffermata dalla delibera NCI n. 53 del 2017. La fermata è prevista anche all'articolo 4 del Protocollo di intesa tra Regione, Città Metropolitana e Comune di Bologna per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano (aprile 2023).
- Chiediamo che sia affrontata ed esplicitata la previsione e gestione dell'impatto acustico derivante dall'opera: nello sviluppo progettuale e di valutazioni degli impatti chiediamo si utilizzi il sistema di mappatura dei rumori denominato **Common Noise Assessment Methods indicato dalla Commissione Europea**, in modo da rendere evidente la rappresentazione grafica dei diversi livelli acustici indotti dal traffico previsto sulla nuova linea e sulla linea storica; allo scopo di evidenziare ed individuare gli immobili maggiormente coinvolti dagli impatti generati nell'esercizio dei flussi di alta velocità e di alta capacità merci,



**si segnala la necessità di rappresentare** fin da ora le prescritte **fasce di pertinenza acustica, di 250 mt per lato di cui al DPR 459/1998**, in modo da individuare subito ed adottare poi in futuro le necessarie opere di mitigazione sulla sorgente, lungo la via di propagazione del rumore e direttamente sul ricevitore, per ridurre, con l'adozione delle migliori tecnologie disponibili, l'inquinamento acustico ascrivibile all'esercizio della infrastruttura di nuova realizzazione.

- Chiediamo inoltre, per consentire la gestione delle necessarie delocalizzazioni di immobili, **di avere conferma dell'applicabilità e dell'attuale declinazione operativa della LR N° 38/1998** allo scopo di rilocalizzare gli edifici che dovranno essere demoliti o siano resi inutilizzabili in conseguenza alla realizzazione dell'opera ferroviaria, prevenendo nelle indennità espropriative anche i costi di demolizione e nuova realizzazione, nonché declinando le procedure urbanistiche di eventuali varianti agli strumenti.

In conclusione, restiamo convinti che prima di passare alla redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, RFI e Italferr debbano affrontare, con le istituzioni del territorio e in primis con la Regione Emilia-Romagna, gli approfondimenti necessari a garantire che l'inquadramento dell'opera nella cornice strategica complessiva sviluppi al massimo le sue potenzialità anche per le ricadute positive sul piano locale e regionale del trasporto pubblico su ferro.

Il Presidente Nuovo Circondario Imolese e Sindaco del Comune di Imola, Marco Panieri

La Sindaca del Comune di Castel San Pietro Terme, Francesca Marchetti

Il Sindaco di Dozza, Luca Albertazzi



## Osservazione del **Coordinamento dei Comitati:**

Comitato Imolese No Viadotto; Comitato Alta Velocità - Solarolo; Comitato Alta Velocità - Fonti di Colunga; Gruppo Cittadino di Castel San Pietro Terme.

28/01/2025

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**

Spett.le RFI

Osservazioni di opposizione e proposte al progetto di quadruplicamento  
della tratta ferroviaria AV/AC Bologna – Castel Bolognese RT  
del COORDINAMENTO dei COMITATI del territorio.

---

**OSSERVAZIONE 1 – VIZIO PROCEDURALE PER CAMBIO PROGETTUALE**

***PREMESSO CHE***

- secondo quanto previsto dal nuovo Codice degli Appalti Pubblici (D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36), l'Articolo 40 comma 3 stabilisce che “il dibattito pubblico si apre con la pubblicazione sul sito istituzionale della stazione appaltante o dell’ente concedente di una relazione contenente il progetto dell’opera e l’analisi di fattibilità delle eventuali alternative progettuali”;
- al fine di adempiere a tali requisiti, il proponente dell’opera e il responsabile del dibattito pubblico, in data 8 maggio 2024, hanno creato un sito web dedicato (<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/>), sul quale sono stati inizialmente pubblicati la relazione di progetto ([https://dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/Relazione%20di%20progetto\\_Bologna-Castel%20Bolognese\\_030524.pdf](https://dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/Relazione%20di%20progetto_Bologna-Castel%20Bolognese_030524.pdf)) e il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) (<https://condivisionext.rfi.it/mimse/Documenti%20condivisi/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=%2Fmimse%2FDocumenti%20condivisi%2FDocFAP%20Quadruplicamento%20Bologna-Castelbolognese&FolderCTID=0x012000B2AE5C4A94F1E8468D12739D0A918856&View=%7B98A42010-5C95-4B82-A7AA-94D40402B0AF%7D>);
- a seguito di diverse proroghe straordinarie dei termini di raccolta delle osservazioni, causate da eventi alluvionali eccezionali e dal cambio delle amministrazioni regionali e comunali, nell’ottobre 2024 è stato pubblicato un Documento Integrativo al DocFAP, intitolato “Analisi e approfondimento dei corridoi” (<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/Documento-integrativo-Ottobre-2024.pdf>), che ha lo scopo di analizzare nel dettaglio e confrontare le soluzioni progettuali relative al quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna-Castel Bolognese-Riolo Terme;
- sempre ad ottobre 2024, è stata pubblicata una nuova “mappa dei corridoi” (<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/mappa-corridoi-bologna.png>) che ha introdotto tre tracciati ferroviari diversi da quelli considerati fino a quel momento;

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**

- tale documento non può essere qualificato come un semplice approfondimento, ma costituisce una modifica sostanziale del progetto originario, sul quale si è già svolto il dibattito pubblico e sono state presentate le osservazioni da parte di enti, associazioni, comitati e cittadini;
- tale modifica avrebbe richiesto l'adeguamento e la ripubblicazione di tutta la documentazione progettuale, affinché fosse coerente con la nuova proposta, ma né la relazione di progetto né il DocFAP sono stati aggiornati;
- la modifica progettuale avrebbe altresì imposto la calendarizzazione di ulteriori incontri pubblici per illustrare la nuova proposta alla cittadinanza e analizzarne tutti gli aspetti trasportistici, realizzativi e ambientali;

**Il Coordinamento dei Comitati (CdC) ritiene che l'aggiornamento dei tracciati nella nuova "mappa dei corridoi", senza il contestuale aggiornamento di tutti gli altri documenti necessari e richiesti dalla legge all'interno del dibattito pubblico, costituisca un vizio procedurale tale da invalidare l'esito stesso del dibattito. Il CdC richiede, quindi, la ripubblicazione della relazione di progetto e del DocFAP aggiornati all'ultima proposta progettuale definita nella su citata "mappa dei corridoi" e la calendarizzazione di nuovi incontri pubblici per discutere le modifiche e raccogliere ulteriori osservazioni.**

**OSSERVAZIONE 2 – CARENZA DI ANALISI AMBIENTALE E PAESAGGISTICA**

***PREMESSO CHE***

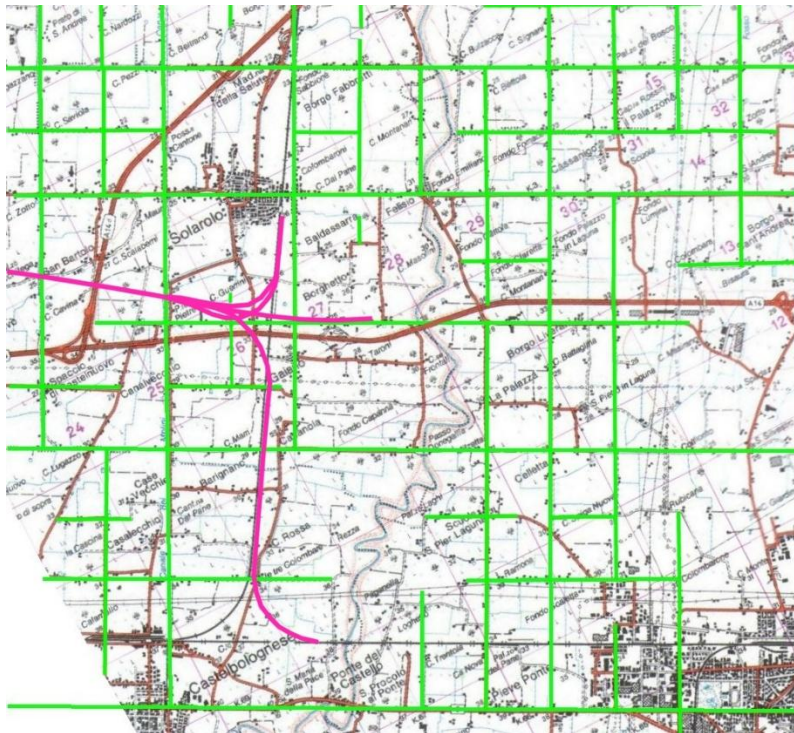
- l'opera in oggetto è inquadrata all'interno del documento "Mobilità sostenibile: Programmazione 2022-2025 per la transizione ecologica" della Regione Emilia-Romagna (<https://bur.regione.emilia-romagna.it/bur/area-bollettini/bollettini-in-lavorazione/n-380-del-31-12-2021-parte-seconda.2021-12-30.4537293117/documento-ricognitivo-e-programmatico-delle-attivit -inerenti-la-mobilita-sostenibile-mobilita-sostenibile-programmazione-2022-2025-per-la-transizione-ecologica-delibera-della-giunta-regionale-n-2079-del-6-dicembre-2021-come-rettificata-dalla-delibera-di/allegato-2116>);
- l'infrastruttura ferroviaria, per come è stata proposta, si propone inevitabilmente come una delle opere con il più alto impatto ambientale, paesistico, architettonico e urbanistico della storia dei territori attraversati;
- secondo l'Allegato I.7 del D.lgs 31 marzo 2023 n.36, che definisce i contenuti minimi e necessari per la redazione del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP), si esplicita che questo documento deve evidenziare "le principali incidenze delle alternative analizzate sul contesto territoriale, ambientale, paesaggistico, culturale e archeologico, nonché, per gli interventi sulle opere esistenti, sulle caratteristiche storiche, architettoniche e tecniche" (comma 2) e deve essere "sviluppato con un livello di

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**

approfondimento e con un contenuto differenziato in relazione al tipo e alla dimensione dell'intervento da realizzare" (comma 3);

- il DocFAP pubblicato sul sito web del dibattito pubblico, precisamente l'elaborato n° 3 del DocFAP "Sintesi di studio", si limita ad elencare le criticità presenti nel Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), ma non presenta alcuno studio approfondito su come affrontare queste criticità, incluse le incidenze territoriali, ambientali, ecologiche, paesaggistiche, culturali e archeologiche relative all'opera in oggetto;
- il proponente dell'opera rimanda ad una fase della progettazione successiva al dibattito pubblico gli studi specifici di impatto ambientale contestualmente alla redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE);
- il proponente dell'opera ha illustrato gli aspetti ambientali dell'opera nell'incontro pubblico del 5 giugno 2024 (<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/incontro-05-06/>), ha condiviso un documento intitolato "Il progetto nel contesto paesaggistico e ambientale" (<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/contesto-paesaggistico.pdf>), dove ha illustrato l'iter autorizzativo-progettuale che porterà alla futura redazione della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e ha identificato genericamente i caratteri identitari del contesto territoriale di riferimento, ma senza analizzare l'impatto reale dell'opera sul territorio in merito alle criticità individuate;
- difficilmente la futura valutazione degli aspetti territoriali, ambientali e paesaggistici, che verranno studiati contestualmente l'ingegnerizzazione dell'opera da parte di Italferr, potrà incidere effettivamente sulla determinazione dei tracciati ferroviari, se questi sono già stati prefissati dal proponente dell'opera nella fase precedente alla progettazione vera e propria, cioè il dibattito pubblico in oggetto;
- nel punto 6 "Analisi dei vincoli territoriali" della Relazione Generale del DocFAP si specifica che "in base ai dati analizzati, non risultano interferenze con vincoli ambientali" per nessuna delle soluzioni considerate;
- nell'allegato "Il progetto nel contesto paesaggistico e ambientale" (<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/contesto-paesaggistico.pdf>) si individua tra i caratteri identitari del contesto territoriale la permanenza delle sistemazioni agrarie storico-testimoniali della centuriazione romana;
- le aree interessate dalla centuriazione nell'elaborato n° 3 del DocFAP "Sintesi di studio" sono sottostimate soprattutto nel territorio del Comune di Solarolo;

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**



- nell'incontro pubblico del 5 giugno 2024(<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/incontro-05-06/>) si afferma che per minimizzare l'impatto con la maglia storica della centuriazione l'opera debba seguirne l'andamento, mentre, al contrario, tutte le alternative previste prevedono un transito non ortogonale rispetto alla maglia regolare della centuriazione ed in particolare, in corrispondenza del territorio del Comune di Solarolo, prevedono sfocchi di svincolo di notevoli dimensioni che inevitabilmente andranno ad interferire con tale traccia storica ed identitaria del territorio;
- a differenza di quanto indicato nell'elaborato n° 3 del DocFAP "Sintesi di studio" per quanto riguarda le "aree materiale archeologico", nel territorio del Comune di Solarolo insiste uno dei più importanti siti archeologici dell'età del bronzo dell'intera regione e che gode della tutela ministeriale ([https://trasparenza.cultura.gov.it/archivio96\\_atti-a-rilevanza-esterna-o-provvedimenti-di-tutela-e-valorizzazione\\_0\\_77470\\_950\\_1.html](https://trasparenza.cultura.gov.it/archivio96_atti-a-rilevanza-esterna-o-provvedimenti-di-tutela-e-valorizzazione_0_77470_950_1.html)), sito in Via Ordiere, e che, nonostante la rilevante possibilità di rinvenimenti archeologici anche nell'area oggetto dell'opera, questo aspetto non compare nell'elenco delle criticità da monitorare avanzate dal progettista;
- nell'incontro pubblico del 16 maggio 2024, dal titolo "le ragioni dell'opera e gli aspetti trasportistici" (<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/incontro-16-05/>), i rappresentanti del proponente dell'opera hanno sostenuto l'interesse a non creare aree intercluse tra l'attuale autostrada A14 e la nuova infrastruttura da loro proposta, ma, all'esatto contrario, hanno prediletto proprio ipotesi progettuali in affiancamento autostradale;

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**

- i tracciati proposti nella nuova "mappa dei corridoi" (<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/mappa-corridoi-bologna.png>) prevedono un passaggio a circa 200m dalla Residenza psichiatrica "Comunità Alloggio per la Salute Mentale 2" in via Gaiano Casanola a Solarolo, che rientra nei requisiti dei ricettori sensibili per l'inquinamento acustico;
- il territorio del Comune di Solarolo, su cui ricadrà l'impatto maggiore dell'infrastruttura in oggetto così come è stata proposta, sarà interessato nei prossimi anni anche da altre tre opere infrastrutturali ad alto impatto territoriale, come il nuovo casello autostradale, l'allargamento alla quarta corsia dell'A14 e il raddoppio della linea ferroviaria Castel Bolognese-Russi (nell'incontro del 22 maggio 2024 è stato dichiarato che è già in redazione il DocFAP anche per quest'opera);
- il tracciato interessa la cosiddetta "linea gotica" per cui è richiesta una particolare attenzione, non menzionata dai progettisti, alla bonifica bellica, ovvero alla Bonifica Bellica Sistemica Terrestre (BST), che implicherà opere di trivellazione fino alla quota di imposta dei pali di fondazioni delle pile;
- nell'incontro pubblico del 5 giugno 2024 (<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/incontro-05-06/>) si afferma che la soluzione in viadotto ha un "minore effetto intrusivo in riferimento alla percezione visiva del paesaggio", quando in realtà il progetto propone un'opera che può raggiungere un'altezza di 18m (dato comunicato durante l'incontro del 5 giugno 2024), pari ad un edificio di sei piani, che attraversa un tessuto urbanistico mediamente di altezza pari a soli due piani e che l'impatto dell'opera è invece tale da rompere la storica connessione paesaggistica tra il sistema della pianura e quello collinare;
- il fine della pianificazione territoriale dovrebbe essere quello di armonizzare ed equilibrare le forze di azione individuali o di gruppo e non di introdurre elementi di discontinuità, divisivi e in pieno conflitto con l'identità territoriale;

**Il CdC sostiene che l'aspetto del reale impatto dell'opera sul territorio debba essere il tema principale del dibattito pubblico; che non sia accettabile che il proponente dell'opera si limiti ad elencare le criticità presenti nel Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) senza contestualizzarle al progetto proposto; che rimandi gli studi specifici sull'impatto territoriale ad una fase progettuale successiva al dibattito pubblico e che, in definitiva, non abbia condiviso elementi sufficienti per assicurare la cittadinanza che l'iter progettuale dell'infrastruttura stia perseguendo il fine della massimizzazione della tutela dei beni paesaggistici, ambientali ed ecologici. Il CdC richiede che venga effettuata un'analisi approfondita e aggiornata degli impatti ambientali, paesaggistici, storici e archeologici, comprensiva della valutazione degli effetti sull'integrità della centuriazione romana, dei siti archeologici locali e dell'impatto acustico sui ricettori sensibili contestualmente alla definizione dei corridoi.**



**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**

Richiede inoltre che gli studi di impatto ambientale e paesaggistico vengano resi disponibili al pubblico e agli enti competenti prima di proseguire con il progetto, permettendo una valutazione informata delle alternative progettuali: che vengano organizzati ulteriori incontri pubblici per discutere dettagliatamente le implicazioni dell'opera sugli aspetti ambientali e paesaggistici, e che tali incontri avvengano prima della definizione dell'effettiva ubicazione dei tracciati ferroviari.

Il CdC richiede inoltre che si proceda con la revisione della proposta progettuale in modo da garantire che l'opera non comprometta l'identità storica e paesaggistica del territorio; che il progetto rispetti pienamente i principi di sostenibilità e tutela del patrimonio culturale e sia ripensata nel rispetto degli interessi pubblici e privati, in un'ottica di tutela e valorizzazione del territorio e delle sue risorse ambientali, culturali e storiche.

**OSSERVAZIONE 3 - NON SUFFICIENTEMENTE MOTIVATA LA FINALITA' DI ADEGUAMENTO AI REQUISITI TEN-T**

Nella Relazione Generale del DocFAP, al capitolo 3 "Obiettivo dell'intervento", si specifica che "l'obiettivo dell'intervento è quello di realizzare un potenziamento infrastrutturale di un tratto della direttrice Bologna C.le - Rimini che, negli impianti di Castel Bolognese e Faenza vede la confluenza di due "corridoi" della rete TEN - T (trans europea dei trasporti): Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico" e che "la sua realizzazione, che si basa su un 'approccio per corridoi', dovrà essere completata e resa pienamente interoperabile entro il 2030".

Nella stessa relazione non emergono ulteriori finalità dell'intervento tranne l'adeguamento ai requisiti richiesti dalla rete strategica transeuropea di trasporto (TEN-T core network).

La relazione però non specifica quali siano le caratteristiche della linea esistente che richiedano un adeguamento secondo la rete TEN-T, per cui prendiamo in esame la documentazione prodotta dall'Unione Europea in merito ai due corridoi interessati, in cui è presente una valutazione del tratto ferroviario Bologna-Ancona. Dal report "Study on Scan-Med TEN-T Core Network Corridor" ([https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-11/work\\_plan\\_scanmed\\_v.pdf](https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-11/work_plan_scanmed_v.pdf)) risulta che la tratta Bologna-Ancona, allo stato attuale, rispetta la conformità ferroviaria prevista per "Elettrificazione", "Velocità della linea", "Carico assiale", "Scartamento" e "Collegamenti mancanti". In questo report non emergono criticità relative alla linea in questione, né tantomeno necessità di una nuova via AV delle caratteristiche presentate nel progetto del quadruplicamento in oggetto.

L'unica criticità rilevata da questo report, relativo alla tratta Bologna-Ancona, riguarda il terminal di Jesi (alle voci "ICT-system", "electrified access" e "train length"), in ampliamento, che fungerà da centro intermodale

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**

per il porto di Ancona.

Considerando che lo stesso tratto ferroviario interessa anche il corridoio TEN-T Baltico-Adriatico, prendiamo in considerazione anche il corrispettivo report di analisi ([https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-12/5th\\_workplan\\_bac.pdf](https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-12/5th_workplan_bac.pdf)),



da cui apprendiamo che il tratto ferroviario Bologna-Ancona (oggetto di estensione fino a Bari da giugno 2024), allo stato attuale, rispetta in generale la conformità ai seguenti requisiti della rete europea TEN-T: la conformità alla trazione ferroviaria, la conformità al carico massimo per asse e la conformità della velocità massima di funzionamento. L'unica non conformità che emerge dalla documentazione europea relativa al tratto ferroviario in questione è relativa al requisito della lunghezza massima dei convogli merci pari a 750m.

In base agli elementi sopra esposti, il CdC ritiene che il proponente dell'opera non abbia condiviso una giustificazione puntuale ed esaustiva delle finalità dell'intervento, liquidata in sostanza in un equivalente dell'abusato mantra istituzionale "ce lo chiede l'Europa", ma senza entrare nel merito di quali siano effettivamente i requisiti da ottemperare.

**Il CdC chiede quindi al proponente dell'opera di giustificare perché non sia possibile raggiungere le finalità indicate attraverso l'adeguamento della linea esistente, che, secondo la Relazione di Progetto, è per altro già interessata da "opere di potenziamento e velocizzazione che consentiranno una riduzione del tempo di percorrenza attuale (ad esempio, interventi di miglioramento tecnologico, introduzione di sistemi avanzati per la gestione della circolazione, di nuovi impianti merci, etc.)".**

#### **OSSERVAZIONE 4 - CRITICITA' PROGETTUALI**

Da un'analisi degli elaborati pubblicati nel DocFAP, il CdC ha individuato molteplici criticità progettuali, di cui segue un elenco riassuntivo delle principali:

1 In tutte le soluzioni progettuali fin qui proposte l'opera inizia da una diramazione della linea storica Bologna-

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**

Rimini in prossimità del Bivio S. Vitale. Questo costituisce di fatto un collo di bottiglia, per altro in un punto già critico per la congestione del nodo ferroviario di Bologna, tale da compromettere l'auspicata separazione dei flussi di traffico tra la nuova linea AC/AD e la linea storica. Come è possibile aumentare realmente il flusso trasportistico se entrambe le linee convergono in un punto che non coincide con una stazione ferroviaria? Come è possibile pensare di "rendere le due linee omotetiche" (come indicato nella Relazione Generale del DocFAP) se queste non sono pienamente indipendenti e devono condividere parte del tracciato? Si ricorda che nella stessa Relazione Generale del DocFAP si specifica che "ad oggi la priorità a livello europeo è quella di migliorare il grado di interoperabilità tra le reti transfrontaliere assicurando gli opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto e rimuovendo i colli di bottiglia esistenti in corrispondenza dei principali nodi urbani";

2 Tutte le soluzioni progettuali in variante terminano con raccordi alla linea storica Castel Bolognese - Ravenna e con la linea storica Bologna - Rimini all'altezza di Castel Bolognese. Analogamente al punto precedente, questo aspetto costituisce un ulteriore collo di bottiglia, per cui valgono le stesse considerazioni del punto 1, tranne per il fatto che in questo caso interessa ben due linee storiche. Questa criticità non è in alcun modo giustificabile con la vicinanza della stazione ferroviaria di Solarolo, che è una piccola stazione passeggeri senza personale di cui non è previsto l'ampliamento a centro intermodale;

3 Il raccordo della nuova linea AV/AC con la linea storica Castel Bolognese - Ravenna, come previsto nelle soluzioni in variante, prevede un notevole incremento di traffico merci su tale linea a servizio del porto di Ravenna. Questa scelta progettuale non è sufficientemente motivata, in quanto la linea Castel Bolognese - Ravenna è attualmente destinata prevalentemente a treni passeggeri, a differenza della linea Faenza - Ravenna, che invece è interessata prevalentemente da treni merci e su cui è stata recentemente approvata la realizzazione di una nuova piattaforma logistica integrata (<https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/notizie/2024/luglio/riqualificazione-ferroviaria-faenza>).

4 Per questi motivi la connessione più coerente ed efficiente con il porto di Ravenna dovrebbe avvenire sulla linea che passa da Granarolo e non quella di Solarolo, a maggior ragione se oltre l'80% del traffico AV previsto è destinato ai treni merci; oltre al fatto che gli sfocchi previsti in corrispondenza della stazione di Solarolo nella "mappa dei corridoi" (<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/mappa-corridoi-bologna.png>) costituiscano una criticità (vedasi punti 2 e 3), saranno inoltre soggetti a perdere gran parte della loro utilità nel momento in cui la linea principale AC/AV dovesse proseguire in direzione Rimini. In particolare, resterà praticamente inutilizzato il raccordo più lungo (circa 4 km) che si innesta sulla linea storica in corrispondenza di Castel Bolognese, in quanto i treni ad alta velocità non dovrebbero più percorrere tale linea;

5 Il progetto dello svincolo di Solarolo non sembra tenere in considerazione il raddoppio della linea storica Castel

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**

Bolognese - Ravenna, che è invece considerata nel Global Project e che, durante gli incontri del dibattito pubblico, i rappresentanti di RFI comunicano essere già giunta alla fase di elaborazione del DocFAP. In particolare, in quest'ottica, appare ancora più ingiustificato il ramo in viadotto che dovrebbe collegare la nuova linea AC/AV con la linea storica Bologna-Rimini;

- 6 Le ultime tre alternative progettuali proposte nella "mappa dei corridoi" (<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/mappa-corridoi-bologna.png>) presentano uno sviluppo planimetrico comparabile a quello dell'alternativa di progetto di colore viola individuata nella prima Relazione di Progetto. Questa è stata presentata come "caso limite" dai rappresentati di RFI durante l'incontro del 16 maggio 2024, in quanto l'incremento dello sviluppo planimetrico è tale da vanificare la maggiore velocità della nuova linea AC/AV, per cui non ci sarebbe alcun vantaggio nei tempi di percorrenza sulla tratta Bologna-Rimini;
- 7 La linea AC/AV non prevede di servire alcuna stazione o centro intermodale nell'intervento in oggetto, lasciando il territorio attraversato privo di benefici reali, ma soggetto solo a consistenti danni collaterali dovuti al suo passaggio;
- 8 Il progetto in variante non è sviluppato nel senso di favorire l'interconnessione e l'interoperabilità tra linea storica e nuova linea AC/AV, aspetto invece garantito dalla soluzione in affiancamento (considerata "non percorribile" dal proponente);
- 9 Manca una visione complessiva dell'intero intervento fino a Rimini che potrebbe giustificare, almeno in parte, le incongruenze individuate nei punti precedenti. In definitiva, considerati questi aspetti critici, il CdC sostiene che il progetto proposto non possa garantire né un aumento del flusso ferroviario, a causa dei vari colli di bottiglia in entrata e in uscita dalla nuova linea AC/AV, né un miglioramento dei tempi di percorrenza dei treni ad alta velocità, a causa di un'eccessiva estensione del tracciato. Solleva inoltre forti dubbi sull'utilità dello svincolo in corrispondenza del Comune di Solarolo, sia allo stato attuale, sia in ottica futura di completamento dell'opera.
- 10 I recenti e ripetuti eventi alluvionali hanno evidenziato le fragilità idrogeologiche del territorio Solarolese, che pertanto si aspettava investimenti di protezione e consolidamento e non certo progetti di nuovo consumo di territorio e cemento in un'area caratterizzata da una fiorente attività agricola, elemento portante e caratteristico del paese e della sua economia.

**il Comitato Alta Velocità di Solarolo e il CdC sono assolutamente contrari al passaggio della linea ferroviaria e snodo (Sfiocco), sul territorio Solarolese, anche per le motivazioni tecniche riportate nei punti precedenti, che non giustificano in alcun modo, il passaggio dell'opera nel territorio del Comune.**

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**

**OSSERVAZIONE 5 - NUOVA DIRETTRICE ADRIATICA**

Preso atto che la nuova linea AC/AV sarà dedicata prevalentemente al traffico merci e che il Global Project illustrato nella Relazione Generale del DocFAP si sviluppa sulla direttrice Bologna-Ravenna principalmente per servire il porto di Ravenna, **cerchiamo di riconsiderare l'intero intervento da un punto di vista strategico nazionale e internazionale.**

Il porto di Ravenna è l'unico porto merci della regione ed è attualmente interessato da rilevanti lavori di potenziamento infrastrutturale, incluso il rigassificatore offshore, l'adeguamento delle banchine, l'approfondimento dei fondali e 200 ettari di aree attrezzate per la logistica e le imprese. Si propone quindi come uno dei maggiori porti commerciali non solo a livello nazionale, ma anche di interesse internazionale, considerato l'ampliamento dei traffici con la Cina appena concordato e previsto già dall'anno prossimo.

In realtà tutti i maggiori porti commerciali italiani sono attualmente oggetto di sostanziali ampliamenti nell'ottica di superare gli storici limiti trasportistici della nostra nazione. In particolare si è delineato un forte interesse, a livello nazionale, di costituire una nuova linea merci che parta dalla Sicilia e, attraversando il futuro ponte sullo stretto di Messina, proceda verso nord sulla Direttrice Adriatica, connettendo principalmente i maggiori porti sulla costa Adriatica (Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste), motivo per cui proprio nel 2024 è stato previsto un prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico TEN-T fino a Bari ([https://transport.ec.europa.eu/document/download/068d3440-07e8-4f14-b8ce-59ed34bf4d2b\\_en?filename=13%29%20Baltic%20Sea%20-%20Adriatic%20Sea%20ETC%20map.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/068d3440-07e8-4f14-b8ce-59ed34bf4d2b_en?filename=13%29%20Baltic%20Sea%20-%20Adriatic%20Sea%20ETC%20map.pdf)).

L'interesse di inserire l'opera in oggetto nella Direttrice Adriatica è dichiarato nella Relazione di progetto: "la tratta Bologna – Castel Bolognese Riolo Terme rappresenta il primo segmento con caratteristiche di Alta Velocità e Alta Capacità (AC/AV) della Direttrice Adriatica".

In questo quadro manca ancora un elemento determinante del panorama geopolitico globale, cioè l'accordo per la realizzazione del nuovo corridoio economico IMEC, India–Middle East–Europe Economic Corridor (<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>), concordato al summit G20 a New Delhi del 2023, che vede in prima linea la nostra nazione. Questo corridoio è ancora in corso di definizione, ma considerando anche il recentissimo Piano d'Azione strategico congiunto Italia-India (<https://www.governo.it/it/articolo/incontro-meloni-modi-il-comunicato-stampa-congiunto/27072>) e le dichiarazioni del Presidente del Consiglio dei ministri in merito al ruolo dell'Italia nell'IMEC (<https://www.governo.it/it/articolo/intervento-del-presidente-meloni-allassemblea-di-confindustria/26577>), è doveroso prendere atto dell'aspetto strategico dell'aumento dei flussi

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**

commerciali esteri e del relativo impatto sulla nostra rete infrastrutturale.

Considerando tutti questi aspetti, non menzionati negli elaborati progettuali dell'intervento in oggetto, il punto di vista strategico nazionale dovrebbe prevalere su quello locale. La Direttrice Adriatica dovrebbe essere intesa come l'asse portante del traffico merci sud-nord che colleghi i principali porti italiani con la rete TEN-T in direzione nord Europa. In quest'ottica **non vi sarebbe alcun senso nel convogliare tutto il traffico merci proveniente da sud attraverso la Direttrice Adriatica sul nodo di Bologna, già criticamente congestionato sia su ferro che su gomma.** Tantomeno è giustificato aggiungervi anche quello, in netto aumento, proveniente dal porto di Ravenna.

Il tracciamento del percorso ideale della Direttrice Adriatica dovrebbe partire dal presupposto di collegare il più direttamente possibile i principali nodi logistici, svincolandosi il più possibile dalle linee storiche, che nascono invece con la finalità di connettere le stazioni ferroviarie passeggeri. Sarebbe quindi auspicabile mantenere la Direttrice Adriatica il più possibile parallela alla costa, fino a connettere direttamente il porto di Ravenna, senza interessare la linea storica Bologna-Rimini.

Da Ravenna, la prosecuzione naturale del percorso merci transiterebbe così in direzione Ferrara (e non Solarolo o Faenza), sia per innestarsi nel corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo in direzione Nord ed Est Europa (dove è già ora diretta la maggior parte del flusso merci), sia per aggirare il Parco del Delta del Po, sia per connettersi al polo logistico di Bologna, che in realtà è situato ad Altedo, circa 30 km a nord dal Bivio S. Vitale, dove l'attuale progetto di quadruplicamento della linea Bologna - Castel Bolognese prevede di far confluire tutto il traffico merci.

**In questo modo si eviterebbe anche di attraversare un territorio altamente problematico, con un'alta incidenza demografica e produttiva, come la fascia emiliano-romagnola tra la via Emilia e l'autostrada A14. Un ulteriore vantaggio sarebbe costituito da una quota del piano del ferro più bassa rispetto a quella prevista attualmente, dato che anche le emergenze orografiche sarebbero inferiori in questo nuovo tracciato. L'entroterra romagnolo rimarrebbe comunque connesso a questa direttrice, per esempio, lungo la linea ferroviaria Ravenna-Faenza, che è già ora dedicata prevalentemente al trasporto merci.**

Il potenziamento delle linee storiche esistenti, sgravate dal traffico merci, sarebbe così sufficiente a migliorare sensibilmente anche il trasporto passeggeri sulla linea Bologna-Rimini e Castel Bolognese-Ravenna.

Un'ulteriore considerazione nasce dall'analisi dei flussi merci su rotaia con partenza dal Porto di Ravenna: circa il 50 % di questo traffico merci viaggia sulla direttrice del Nord Est Europa; proprio per questa ragione sarebbe più opportuno pensare ad una direttrice Ravenna – Venezia che consentirebbe di accorciare la tratta ferroviaria immettendosi direttamente sulla direttrice opportuna abbattendo l'inquinamento di “polveri sottili” e riducendo

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**

sensibilmente costi e tempistiche di trasporto, consentendo alla nostra linea ferroviaria di poter essere più competitiva e sostenibile.

Pertanto il CdC chiede di poter rivedere congiuntamente agli specialisti del settore della logistica quali diverse opportunità progettuali ad oggi non prese in considerazione per sviluppare piani strutturali mirati all'interesse per implementare l'economia del settore con una visione anche internazionale.

In un futuro molto prossimo si potrebbe pensare ad una unificazione delle tratte che portano da Ancona direttamente a Ravenna con vantaggi tangibili per il flusso merci abbattendo percorrenze, emissioni di "polveri sottili" e costi e non andando oltremodo a saturare delle linee sovraccariche come quella dello snodo di Bologna.

**Sulla base di questa riflessione, il CdC sostiene con forza che l'ipotesi di una Direttrice Adriatica che connetta direttamente il porto di Ravenna e non interessi direttamente la linea storica Bologna-Rimini debba essere presa in considerazione nell'interesse di tutte le parti coinvolte.**

#### **OSSERVAZIONE 6 - INSUFFICIENTE PROMOZIONE DELLA PARTECIPAZIONE POPOLARE**

il Dibattito Pubblico, obbligatorio per le grandi opere infrastrutturali, disciplinato dal "Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico" entrato in vigore il 24 agosto 2018 e dall'articolo 40 del D.LGS 36/2023, ha la finalità di <promuovere un più alto livello di partecipazione delle popolazioni e dei territori rispetto alla realizzazione di opere strategiche>.

E' difficile sostenere che questo requisito fondamentale sia stato perseguito a sufficienza dal responsabile del dibattito pubblico, dato che è indiscutibile che non si sia ottenuto un "alto livello di partecipazione delle popolazioni e dei territori". Infatti, la maggior parte dei cittadini le cui proprietà saranno direttamente interessate dall'opera non sono state in alcun modo informate, tantomeno coinvolte nel dibattito pubblico (in diversi casi nemmeno dalle istituzioni locali).

In particolare, non è stata organizzata alcuna conferenza che illustrasse le significative modifiche progettuali e di tracciato apportate ad Ottobre 2024. Di fatto, l'unica opera di divulgazione e informazione capillare su questa variante progettuale è stata svolta, con ovvie difficoltà, esclusivamente dall'iniziativa spontanea dei comitati di cittadini. **Questa condotta da parte del responsabile del dibattito pubblico e dei rappresentanti istituzionali dei comuni coinvolti costituisce un vizio procedurale sufficiente a rendere disattese le finalità stesse del dibattito.**



**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**



**OSSERVAZIONE 7 - PROPOSTA DI SOTTOATTRAVERSAMENTO FERROVIARIO**

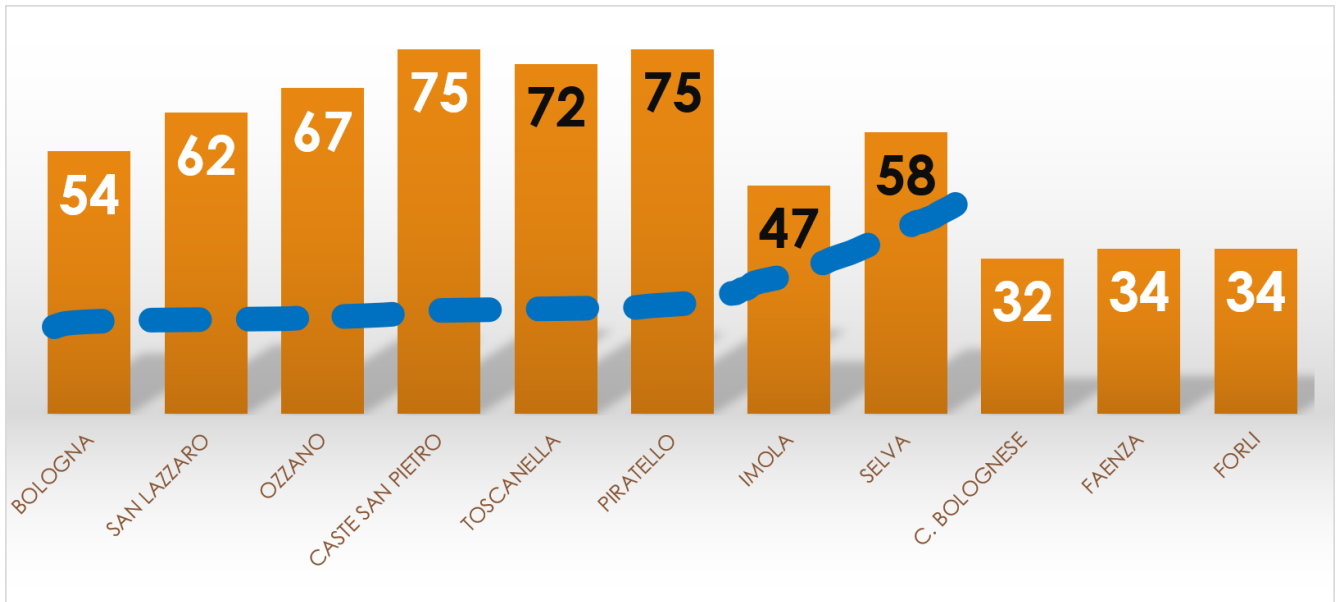
Nel capitolo 5 "Approfondimento sulle opere in sottoterraneo" del Documento integrativo del DocFAP (<https://www.dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/Documento-integrativo-Ottobre-2024.pdf>) il proponente dell'opera sostiene che "non è percorribile una soluzione che preveda nel territorio in esame un interrimento della linea".

Questo giudizio sommario non è però sufficientemente motivato, in quanto le criticità prese in considerazione non sono tali da impedire tecnicamente la realizzazione dell'opera, ma semmai di aumentarne il costo e la complessità della progettazione e della realizzazione, anche perché la stessa RFI ha già realizzato opere di sottoattraversamento con queste specifiche criticità.

E' inoltre esagerato considerare una profondità delle coperture della galleria "dell'ordine di 25÷30m", in quanto si potrebbe scavare esattamente sotto il tracciato ferroviario esistente, evitando tutte le problematiche di interferenza con le fondazioni del sovrastante edificato.

Nonostante il proponente dell'opera abbia già espresso il suo parere negativo su questa alternativa progettuale, il CdC e il Comitato Imolese NOViadotto, confortati anche dal confronto con esperti del settore, insistono sulla necessità di riconsiderare l'ipotesi di sottoattraversamento ferroviario sulla base delle considerazioni già avanzate nell'osservazione del 06-08-2024 del Comitato NOViadotto Imolese.

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**



([chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/Comitato-Imolese-Noviadotto\\_06.08.2024.pdf](https://www.dpbolognacastelbolognese.it/wp-content/uploads/Comitato-Imolese-Noviadotto_06.08.2024.pdf))

**COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo**  
**COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro**  
**GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme**

**CONSIDERAZIONI FINALI**

**Il Coordinamento dei Comitati è contrario al progetto di quadruplicamento della linea Bologna-Castel Bolognese così proposto. Progetto che considera sbagliato e fuori luogo per la devastazione del terreno agricolo e residenziale l'utilizzo spropositato di cementificazione che compromette l'identità storica e paesaggistica, calpesta i principi di sostenibilità, non tiene conto della tutela del patrimonio, della valorizzazione del territorio e delle sue risorse, storiche e culturali.**

Come indicato e sottolineato nelle Osservazioni di cui alla presente:

- 1 IN PRIMIS sostiene con forza di valutare la soluzione proposta della Direttrice Adriatica che connetta direttamente il porto di Ravenna con gli altri nodi intermodali e non intacchi le linee storiche, sgravandole così del traffico merci, con miglioramento sensibile del trasporto passeggeri sulle linee Bologna-Rimini e Castel Bolognese-Ravenna.
- 2 Abbandonare l'idea del quadruplicamento Bologna-Castel Bolognese. Il Comitato Alta Velocità di Solarolo e il CdC si oppongono allo svincolo di Solarolo, "un progetto sbagliato a monte", inefficace e distruttivo, che diverrà inutile quando l'opera AV/AC troverà il proseguimento verso la dorsale adriatica, dirottando detti ragionamenti sulla linea Faenza Granarolo,
- 3 Interconnettere il porto di Ravenna con la linea Faenza Granarolo Ravenna, visto che oltre l'80% del traffico attuale è destinato ai treni merci, linea già interconnessa con la nuova piattaforma logistica integrata già approvata.
- 4 IN ULTIMA ANALISI e solo qualora la soluzione rimanga quella di continuare con il quadruplicamento, l'unica soluzione rimane quella del passaggio in tunnel sotterraneo, di cui all'osservazione già fornita il 06/08/2024, unica soluzione per superare Toscanella, Imola e anche Solarolo senza danni economici e ambientali.

Imola 28 gennaio 2025

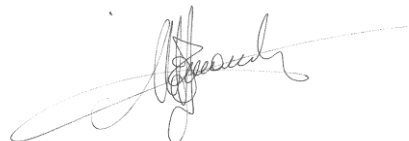
**COORDINAMENTO DEI COMITATI**

*COMITATO IMOLESE NOVIADOTTO - Imola*

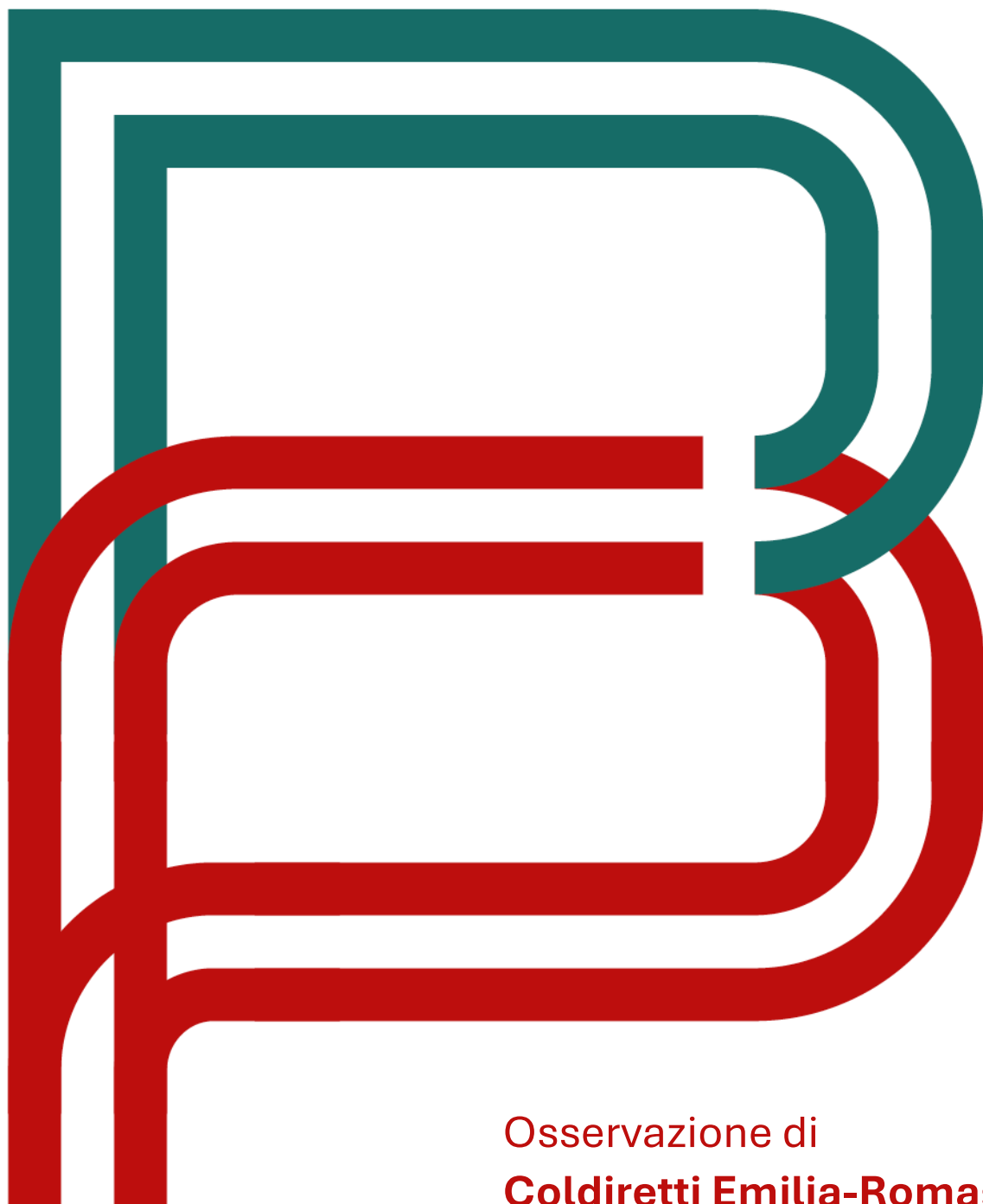
*COMITATO ALTA VELOCITA' - Solarolo*

*COMITATO ALTA VELOCITA' FONTI DI COLUNGA - S. Lazzaro*

*GRUPPO CITTADINO - Castel San Pietro Terme*



*Il portavoce referente del Coordinamento ARMANDO MARTIGNANI*



Osservazione di  
**Coldiretti Emilia-Romagna**

28/01/2025



Bologna, 28 gennaio 2025

Prot.n.12/2025

Egr.

**Andrea Pillon**

*Responsabile dibattito pubblico*

*Quadruplicamento linea ferroviaria Bologna  
Castel Bolognese*

**LORO SEDI**

**OGGETTO: Osservazioni al progetto di Quadruplicamento Bologna-Castel Bolognese Riolo Terme.**

Gentilissimi,

con la presente, la Federazione Regionale Coldiretti Emilia Romagna condivide il proprio contributo sul progetto di Quadruplicamento Bologna-Castel Bolognese Riolo Terme. Un progetto importante per tutta la mobilità ferroviaria regionale che, però, dovrà saper sintetizzare il miglioramento della linea ferroviaria con un progetto sostenibile per i territori che lo ospiteranno.

A tal proposito, questa Federazione aveva fin da subito intuito l'opportunità di condividere gli interessi degli agricoltori in un tavolo tecnico che, successivamente a nostra richiesta, veniva costituito *ad hoc*. E fin dal primo incontro ci siamo fatti porta-voce dell'impatto che un progetto di tal portata avrebbe avuto sul comparto agricolo.

Abbiamo esaminato con attenzione le alternative progettuali, dovendo, tuttavia, concludere che nessuna delle varianti proposte riuscirà a superare le criticità del tracciato, qualunque esso sia. Con il rischio di interferenze irreversibili sulle produzioni di pregio e sulle eccellenze coinvolte, dalla patata DOP Bologna, alle produzioni vitivinicole DOC e IGT, fino alla pesca nettarina IGP dell'Emilia Romagna.

Il nostro obiettivo non è certamente quello di contrastare la realizzazione di infrastrutture che possono essere utili alla collettività e al mondo delle imprese che rappresentiamo, ma di capire e, per quanto possibile, gestire l'impatto che queste infrastrutture avranno sulle attività imprenditoriali agricole e sull'ambiente.





Coldiretti Emilia Romagna ha promosso fin da subito il confronto con i propri Associati per raccogliere le criticità presenti. Un confronto che ha portato anche a numerose osservazioni puntuali già trasmesse singolarmente dalle stesse aziende.

E dagli incontri con i nostri soci, e dallo studio dei progetti, è emerso che numerose attività agricole verrebbero letteralmente tagliate in due, con evidenti ricadute occupazionali e forse di sopravvivenza per le stesse aziende. Una frammentazione fondiaria che impatterebbe negativamente sul territorio. Per non dire che tutta quella parte di territorio ad alta vocazione frutticola di qualità (prugno, pesco, albicocco ed in particolare kiwi verde e giallo) vedrebbe la totale perdita degli impianti coinvolti e lo stravolgimento delle opere infrastrutturali quali le reti scolanti, gli impianti irrigui, gli strumenti a sostegno e protezione delle piante. Non dimenticando il tema dei fabbricati rurali, anch'essi a servizio delle attività interessate. Oltre all'interruzione degli impegni a carico delle aziende a valere sul Piano di Sviluppo Rurale della Regione Emilia Romagna e, più in generale, quelli afferenti agli obiettivi comuni dell'Unione Europea in materia di sostenibilità sociale, ambientale ed economica nell'agricoltura e nelle zone rurali.

Non possiamo che concludere che a nostro avviso servirebbe più tempo per approfondire i vari risvolti di un'opera così complessa. Non potendo, ancora oggi, esprimerci sulla preferenza di uno dei tre tracciati da ultimo proposti. Non è, infatti, possibile valutarne l'impatto sul territorio, dovendo avere a mente che un giudizio tal genere non dovrebbe prescindere da puntuali indagini tecniche volte, il più possibile, ad evitare il frazionamento dei campi coltivati, preservare i fabbricati a servizio delle imprese agricole, assicurare la continuità aziendale anche in corso di opera, preservando la fertilità dei terreni e la tutela delle falde acquifere.

Approfondimenti che devono riguardare anche le opzioni finora scartate, come quella di un passante sotterraneo. Poiché l'obiettivo di perseguire il miglioramento di una linea ferroviaria oggi fortemente congestionata non può prescindere dal ricercare la soluzione migliore.

Queste, unitamente a tutte le osservazioni dei nostri associati già condivise, siano, quindi, contributo e punto di partenza per la discussione che si avvierà con le istituzioni per definire quello che sarà un progetto sostenibile e, conseguentemente, un tracciato rispettoso di quelle attività per le quali il potenziamento della linea ferroviaria deve asservire.

Se, e solo se, alla fine di questo percorso le opere in discussione dovessero trovare compimento, è fin d'ora dovere di chi scrive rappresentare che bisognerà riconoscere il giusto indennizzo a chi sarà coinvolto da procedimenti espropriativi.



**COLDIRETTI**  
**EMILIA ROMAGNA**

Confidando nella massima considerazione di quanto esposto e nella Vostra attenzione a un comparto già duramente provato dagli agenti naturali, ci riserviamo ogni futuro approfondimento che vorrete ritenere utile.

Cordiali saluti,

IL DIRETTORE  
Marco Allaria Olivieri





Osservazione dei Gruppi Consiliari **Sì  
Cambia Solarolo e Insieme Salviamo  
Solarolo**

28/01/2025

**Gruppi Consiliari**  
**INSIEME SALVIAMO SOLAROLO**  
**SI' CAMBIA SOLAROLO**  
**(congiuntamente)**

Solarolo, 28 gennaio 2025

Spett.le

**ANDREA PILLON**

**Responsabile dibattito pubblico** «quadruplicamento linea ferroviaria  
Bologna - Castel Bolognese Riolo Terme»

Lettera inviata tramite POSTA CERTIFICATA

<[responsabile@dpbolognacastelbolognese.it](mailto:responsabile@dpbolognacastelbolognese.it)>

**Oggetto: OSSERVAZIONI AL PROGETTO «QUADRUPPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA  
BOLOGNA - CASTEL BOLOGNESE RIOLO TERME»**

I gruppi Consiliari di Minoranza del Consiglio Comunale di Solarolo (Prov. Ravenna), "INSIEME SALVIAMO SOLAROLO" e "SI' CAMBIA SOLAROLO", rappresentanti unitariamente il 35,88 % dell'elettorato alle ultime elezioni amministrative dell'8-9 giugno 2024, si rivolgono al **RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO** «quadruplicamento linea ferroviaria Bologna - Castel Bolognese Riolo Terme» per formulare le proprie "OSSERVAZIONI" al progetto.

**PREMESSO CHE:**

Il Comune di Solarolo ha colpevolmente omesso di rispettare le modalità di pubblicizzazione e di coinvolgimento della cittadinanza e delle istituzioni locali nel processo di dibattito pubblico relativo al progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese, non rispettando agli obblighi stabiliti dalla normativa sul dibattito pubblico per le opere pubbliche di rilevante impatto, come previsto dal Decreto Legislativo n. 50 del 2016 (Codice dei Contratti Pubblici) e dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 maggio 2018; motivo per il quale i nostri gruppi consiliari (formati da eletti in due liste civiche completamente indipendenti da qualsiasi Partito Politico, Movimento Opinionista od altro), hanno presentato alla S.V. (quale Responsabile del Dibattito Pubblico), al Prefetto ed altri organismi istituzionali, una **SEGNALAZIONE DI INADEMPIMENTO DEL COMUNE DI SOLAROLO AGLI OBBLIGHI RELATIVI AL DIBATTITO PUBBLICO**, pertanto in sole tre settimane i nostri due Gruppi Consiliari (sopperendo alla mancata informazione da parte degli Organi Decisionali del Comune), nonché un Comitato Alta Velocità (sorto spontaneamente ed autonomo), abbiamo in sinergia potuto svolgere opera di informazione (estremamente minima - in così poco tempo disponibile - ed insufficiente a raggiungere, informare e sensibilizzare tutta la popolazione della comunità Solarolese), dopodiché separatamente (Gruppi Consiliari nostri e Comitato), ciascuno presenta le proprie "osservazioni" in base ai propri punti di vista.

**RIBADITO:**

Tutto quanto contenuto nella lettera di Segnalazione di Inadempimento del Comune di Solarolo su menzionata.

**CONSIDERATO CHE:**

L'economia Solarolese (al di là di alcune aziende artigianali e piccoli negozi commerciali) si basa su una notevole e fiorente agricoltura, con vigneti, frutticoltura e floricoltura (dotati di impianti innovativi e altamente specializzati), ricavanti prodotti di altissima qualità "DOC", che vengono esportati non solo in tutta Italia, ma pure nell'intera EUROPA (ed oltre);



Un'opera così devastante per il territorio di Solarolo comporterebbe la distruzione dell'intero tessuto socio-economico, ambientale e paesaggistico (nonché le abitazioni della popolazione), danni irreversibili che porterebbero la popolazione ad emigrare forzatamente in altre località: la fine di SOLAROLO!

La variante del progetto di R.F.I., prevede l'ingresso nel territorio di Solarolo scavalcando il fiume Santerno, in un punto (dove hanno visto dall'alto - Google Maps), una vasta zona semi-incoltivata senza case!!! QUELLA E' LA ZONA RICAVATA DA UN TERRENO CHE ERA DI PROPRIETA' DEL COMUNE, VENDUTO A VARI ACQUIRENTI PER COSTRUIRCI "AZIENDE INDUSTRIALI", propriamente denominata "ZONA DI SVILUPPO INDUSTRIALE". Poi a seguire nel tracciato previsto, si impatta con oltre trenta case che verrebbero demolite. Sorge una domanda: NELLA PREVISTA ZONA INDUSTRIALE, CHI VERRA' PIU' A COSTRUIRE INDUSTRIE ?????

### **RICORDANDO CHE SOLAROLO HA GIA' SUBITO TRE DEVASTAZIONI:**

#### **► LA PRIMA:**

Nell'inverno-primavera 1944-1945 SOLAROLO (durante la guerra trovandosi a soli 800 m. dalla linea del fronte), conseguentemente ai bombardamenti e cannonate Alleate (al 70 %), nonché alle ritorsioni-rappresaglie dei tedesco-nazisti (al 30 %):

- Fu il comune della Provincia di RAVENNA che (oltre ad immani distruzioni ed oltre 500 feriti), con quasi il 12% di caduti civili (tra cui 33 bambini) su una popolazione di allora di 4.250 circa abitanti, in percentuale rapportando i caduti e agli abitanti degli altri comuni, significano che SOLAROLO ha avuto il maggior numero di morti della Provincia di Ravenna.
- Nello stesso rapporto percentuale con i comuni dell'intera Regione EMILIA-ROMAGNA, SOLAROLO è seconda in questa "nefanda graduatoria" preceduta solo da MARZABOTTO.
- Quest'anno l'11 aprile, è l'80° Anniversario della Liberazione di Solarolo; I Solarolesi finita la guerra (con pochi aiuti - solo baracche di legno rimaste li abitate fino al 1966), ricostruirono il Paese, raccogliendo e scalcinando le macerie per riutilizzarle nella ricostruzione che durò ben oltre vent'anni. Ricordo che io stesso (Ermanno Zacchini), avevo all'ora 6 anni ed andavo con mio padre a raccogliere e scalcinare mattoni riutilizzabili tra le macerie, ma non ero il solo, c'erano anche i miei coetanei, non eravamo pagati, eravamo tutti volontari (ricevevamo un sommario pasto nella gavetta), e poi di nuovo all'opera.....
- Quale riconoscimento delle sofferenze patite dalla Popolazione, il PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA ha concesso al "Gonfalone del Comune" la decorazione della "MEDAGLIA D'ARGENTO AL VALOR CIVILE".

#### **► LA SECONDA:**

- A metà anni 60 l'intero territorio di SOLAROLO è stato tagliato in due dall'Autostrada A.14 e successivamente con l'A.14 bis è stato "affettato" in tre, divenendo l'unico comune della Provincia di Ravenna invaso da due autostrade!
- I lavori durarono circa quattro anni per volta, per passare da una parte all'altra delle varie fette del nostro Comune si perdevano ore (bloccati da scavatrici, betoniere ed altri macchinari, negli stretti viottoli di campagna), per non parlare dei rumori, un viverci infernale!
- Per acquietarci ci promisero "opere di compensazione", chiedevamo una circonvallazione con "cavalca-ferrovia" (per ovviare al passaggio a livello che blocca spesso anche per 40-45 minuti la circolazione da una parte all'altra del paese). SONO PASSATI 50 ANNI (mezzo secolo): CHI L'HA VISTO IL CAVALCAVIA E LA CIRCONVALLAZIONE, DOVE SONO !?!?!?

#### **► LA TERZA:**

- Il 17 maggio 2023 SOLAROLO ha subito una catastrofica inondazione, case notevolmente danneggiate, aziende artigianali e commerciali "semidistrutte", l'agricoltura "ancora peggio".
- La laboriosa popolazione di SOLAROLO, ritiratasi l'acqua ha ripulito le case (gettando via più della metà dei mobili, suppellettili, cucine, frigoriferi, TV, lavatrici, ecc...), le aziende artigianali pure, quelle agricole hanno dovuto rifare gli impianti (che arriveranno a produrre solo fra un paio di anni).
- I rimborsi danni non si possono manco chiedere, perché ci viene chiesto ????? di comprovare ciò che abbiamo perduto e gettato in strada (poi prelevato dal "ragno dell'Hera), avevamo la melma fino al ginocchio, cosa dovevamo fare?, la foto a quanto gettato via? Era irricognoscibile, dovevamo ripulirlo o lavarlo prima, UN'ASSURDITA'!



## ► ED ECCO IN ARRIVO LA “QUARTA”!

- Ora con la costruzione del “Quadruplicamento linea ferroviaria Bologna-CastelBolognese-Ravenna” (ed un’ipotetica variante di tracciato che prevede l’attraversamento di tutto il territorio del nostro Comune da una doppia linea ferroviaria sopraelevata costruita su piloni), il nostro paese diverrebbe diviso in “quattro fette” (più altre quattro, conseguenti “gli sfocchi di congiungimento alle linee ferroviarie già esistenti), con conseguente impedimento ad investimenti produttivi industriali, nonché immensi danni all’agricoltura, attuale principale risorsa economica e di occupazione in loco del nostro paese: **la fine di Solarolo!**

Alla luce e considerazioni di quanto esposto,

### **SI PROPONE E CHIEDE:**

- **Di riconsiderare daccapo tutto il progetto di R.F.I. oggetto della discussione, prendendo in considerazione quanto emerso nella Pubblica Assemblea degli aderenti ai vari Comitati sorti spontaneamente a: IMOLA, SOLAROLO, CASTEL SAN PIETRO e SAN LAZZARO DI SAVENA svoltasi ieri sera ad IMOLA con una imponente partecipazione e consensi, che qui di seguito succintamente riproduciamo:**

#### **NUOVA DIRETTRICE ADRIATICA**

Il porto di Ravenna è l'unico porto merci della regione ed è attualmente interessato da rilevanti lavori di potenziamento infrastrutturale. Si propone quindi come uno dei maggiori porti commerciali non solo a livello nazionale, ma anche di interesse internazionale. In realtà tutti i maggiori porti commerciali italiani sono oggetto di ampliamenti.

In particolare si è delineato un forte interesse di costituire una nuova linea merci che parta dalla Sicilia e, attraversando il futuro ponte sullo stretto proceda verso nord sulla Direttrice Adriatica, connettendo i maggiori porti sulla costa Adriatica (Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste), motivo per cui nel 2024 è stato previsto un prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico fino a Bari.

In questo quadro manca ancora un elemento determinante del panorama geopolitico globale, cioè l'accordo per la realizzazione del nuovo corridoio economico IMEC, India–Middle East–Europe Economic Corridor concordato al G20 a New Delhi del 2023, che vede in prima linea l'Italia. Questo corridoio è ancora in corso di definizione, ma considerando il recentissimo Piano d'Azione strategico congiunto Italia-India e le dichiarazioni del Presidente del Consiglio è doveroso prendere atto dell'aspetto strategico dell'aumento dei flussi sulla nostra rete infrastrutturale.

La Direttrice Adriatica dovrebbe essere intesa come l'asse portante del traffico merci Sud-Nord che colleghi i principali porti italiani con la rete TEN-T in direzione Nord Europa. In quest'ottica non vi sarebbe alcun senso nel convogliare tutto il traffico merci proveniente da sud sul nodo di Bologna, già congestionato sia su ferro che su gomma. Tantomeno è giustificato aggiungervi anche quello, in netto aumento, proveniente dal porto di Ravenna.

Il tracciamento dovrebbe collegare il più direttamente possibile i principali nodi logistici, connettere direttamente il porto di Ravenna svincolandosi il più possibile dalle linee storiche.

Da Ravenna, la prosecuzione in direzione Ferrara (e non Solarolo o Faenza), per innestarsi nel corridoio TEN-T in direzione Nord ed Est Europa (dove è già ora diretto il 50 % ca. del flusso merci), per connettersi al polo logistico di Bologna, ad Altedo, circa 30 km a nord dal Bivio S. Vitale, dove l'attuale progetto di quadruplicamento della linea Bologna - Castel Bolognese prevede di far confluire tutto il traffico merci.

- **In considerazione di quanto sopra esposto: un’ulteriore proroga del tempo per le osservazioni, periodo nel quale si interrompa anche temporaneamente il progetto fino a quando non siano stati soddisfatti tutti gli obblighi di legge in materia di partecipazione e trasparenza.**
- **Qualora non venga concessa la proroga, ed R.F.I. insista nel suo progetto iniziale (che consideriamo non confacente alla realtà attuale, e di nessuna prospettiva per il futuro), noi proponiamo venga “ripescata” la prima variante (poi accantonata da R.F.I.), ARRECANDO A TUTTE LE COMUNITA’ DELL’INTERO TRACCIATO, “MENO DANNI ECONOMICI ED AMBIENTALI POSSIBILI!”: passare quindi a Sud dell’autostrada A.14, suggerendo e motivando due varianti:**



- La continuazione in tunnel del tratto TOSCANELLA-IMOLA proposto dal "Comitato NoViadotto" (con osservazione fornita il 06.08.2024), con transito sotterraneo anche nell'intero territorio di SOLAROLO.
- Provenendo da Imola (sopra o sottoterra), continuare il percorso nel territorio del Comune di Castel-Bolognese, a Sud dell'A.14, quindi a metà distanza tra la Via Barignano e l'esistente linea ferroviaria BOLOGNA-RIMINI, con uno sfiocco (oltrepassata l'attuale linea CASTELBOLOGNESE-RAVENNA), da allacciarsi alla BOLOGNA-RIMINI e nel territorio del Comune di Faenza l'altro sfiocco destinazione GRANAROLO FAENTINO, per allacciarsi alla linea (già principalmente uso treni-merci), proseguendo da lì verso RAVENNA.
- Nelle zone di CastelBolognese (tanto ad Ovest quanto ad Est della ferrovia CASTELBOLOGNESE-RAVENNA, come pure in quella oltre il fiume Senio del Faentino, ci sono meno case di quanto nel territorio di Solarolo, e nessuna industria. Inoltre nel territorio di Solarolo dovrebbero scavalcare due volte l'autostrada (A.14 + A.14 bis), mentre con questa variante la A.14 andrebbe scavalcata una sola volta: in leggera diagonale (evitando la zona "LE MAIOLICHE"), e subito dopo oltrepassata la A.14, lo sfiocco destinazione linea ferroviaria FAENZA-GRANAROLO FAENTINO.

Tutto ciò "osserviamo" (suggerendo e proponendo), quali a nostro parere più giuste soluzioni, "meno invadenti e più rispettose dell'ambiente, delle economie e delle popolazioni emiliano-romagnole.

Cordialità.

Solarolo, 28 gennaio 2025

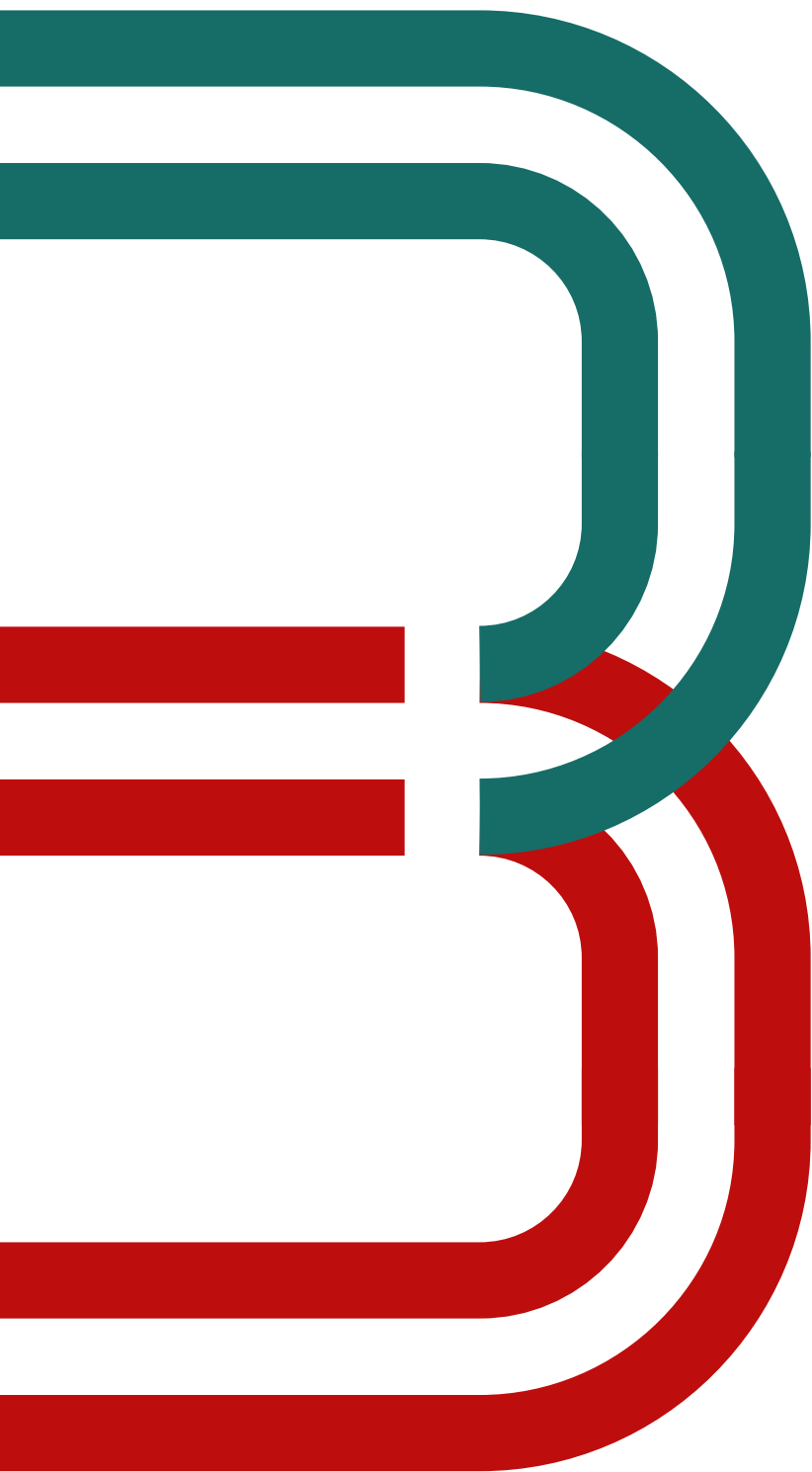
I due capigruppo

"INSIEME SALVIAMO SOLAROLO" (Ermanno Zacchini)



"SI' CAMBIA SOLAROLO (Carlo Mucchi)





## **ALLEGATO 2**

**CONTRIBUTI  
SCRITTI DA PARTE  
DEI CITTADINI  
E DELLE CITTADINE**



## **DIBATTITO PUBBLICO**

# **QUADRUPPLICAMENTO DELLA TRATTA FERROVIARIA BOLOGNA – CASTEL BOLOGNESE RIOLO TERME**

### **Raccolta contributi scritti da parte dei cittadini e delle cittadine**

Nelle pagine che seguono vengono riportati i contributi e le domande pervenuti attraverso i canali dedicati al dibattito pubblico ([www.dpbolognacastelbolognese.it](http://www.dpbolognacastelbolognese.it); [responsabile@dpbolognacastelbolognese.it](mailto:responsabile@dpbolognacastelbolognese.it)) da parte dei cittadini e delle cittadine interessati/e dall'opera.

Per rispettare la riservatezza degli intervenuti, si riportano i contributi pervenuti in ordine di arrivo, indicando la data e il contenuto, ma senza attribuzione.

#### **Sommario dei contributi**

Contributi del 20/05/2024 .....	6
Contributi del 22/05/2024 .....	6
Contributi del 27/05/2024 .....	8
Contributi del 29/05/2024 .....	14
Contributi del 30/05/2024 .....	19
Contributi del 31/05/2024 .....	26
Contributi del 01/06/2024 .....	36
Contributi del 02/06/2024 .....	37
Contributi del 03/06/2024 .....	45
Contributi del 04/06/2024 .....	46
Contributi del 05/06/2024 .....	49
Contributi del 06/06/2024 .....	53

Contributi del 07/06/2024 .....	56
Contributi del 08/06/2024 .....	57
Contributi del 09/06/2024 .....	58
Contributi del 10/06/2024 .....	60
Contributi del 11/06/2024 .....	61
Contributi del 12/06/2024 .....	61
Contributi del 13/06/2024 .....	64
Contributi del 15/06/2024 .....	74
Contributi del 16/06/2024 .....	76
Contributi del 17/06/2024 .....	78
Contributi del 18/06/2024 .....	80
Contributi del 19/06/2024 .....	83
Contributi del 20/06/2024 .....	84
Contributi del 21/06/2024 .....	87
Contributi del 23/06/2024 .....	87
Contributi del 24/06/2024 .....	88
Contributi del 25/06/2024 .....	90
Contributi del 26/06/2024 .....	91
Contributi del 28/06/2024 .....	97
Contributi del 29/06/2024 .....	99
Contributi del 01/07/2024 .....	99
Contributi del 02/07/2024 .....	102
Contributi del 03/07/2024 .....	102
Contributi del 05/07/2024 .....	103
Contributi del 06/07/2024 .....	105

Contributi del 07/07/2024 .....	106
Contributi del 11/07/2024 .....	107
Contributi del 15/07/2024 .....	108
Contributi del 18/07/2024 .....	109
Contributi del 19/07/2024 .....	109
Contributi del 22/07/2024 .....	110
Contributi del 30/07/2024 .....	111
Contributi del 01/08/2024 .....	112
Contributi del 02/08/2024 .....	113
Contributi del 04/08/2024 .....	114
Contributi del 05/08/2024 .....	115
Contributi del 06/08/2024 .....	115
Contributi del 24/08/2024 .....	116
Contributi del 11/09/2024 .....	116
Contributi del 19/09/2024 .....	117
Contributi del 07/10/2024 .....	117
Contributi del 08/10/2024 .....	117
Contributi del 12/10/2024 .....	118
Contributi del 13/10/2024 .....	118
Contributi del 16/10/2024 .....	119
Contributi del 17/10/2024 .....	121
Contributi del 18/10/2024 .....	121
Contributi del 20/10/2024 .....	124
Contributi del 31/10/2024 .....	124
Contributi del 03/11/2024 .....	125

Contributi del 04/11/2024 .....	129
Contributi del 15/11/2024 .....	130
Contributi del 18/11/2024 .....	130
Contributi del 19/11/2024 .....	133
Contributi del 20/11/2024 .....	133
Contributi del 26/11/2024 .....	134
Contributi del 27/11/2024 .....	138
Contributi del 28/11/2024 .....	141
Contributi del 29/11/2024 .....	141
Contributi del 02/12/2024 .....	151
Contributi del 12/12/2024 .....	154
Contributi del 19/12/2024 .....	155
Contributi del 21/12/2024 .....	155
Contributi del 27/12/2024 .....	155
Contributi del 04/01/2025 .....	157
Contributi del 09/01/2025 .....	157
Contributi del 11/01/2025 .....	158
Contributi del 12/01/2025 .....	158
Contributi del 13/01/2025 .....	160
Contributi del 16/01/2025 .....	162
Contributi del 20/01/2025 .....	163
Contributi del 22/01/2025 .....	168
Contributi del 23/01/2025 .....	172
Contributi del 24/01/2025 .....	173
Contributi del 25/01/2025 .....	176

Contributi del 26/01/2025 .....	177
Contributi del 27/01/2025 .....	185
Contributi del 28/01/2025 .....	202

## Contributi del 20/05/2024

**Contributo:** il raddoppio (a 4 binari) della tratta Bologna-Castelbolognese sarà un'opera utile: e speriamo che venga attuata in tempi non biblici, visto che quasi tutte le opere ferroviarie richiedono tempi di realizzazione lunghissimi. Non siamo ancora riusciti a portare a 2 binari la linea Adriatica da Ancona a Foggia, operazione iniziata vari decenni or sono. A mio avviso il raddoppio di cui si parla servirà a intensificare il servizio ferr. Metropolitano, a migliorare la regolarità sulla tratta, a consentire il transito di più treni merci. Però... A mio avviso sarebbe però preferibile portare a 4 binari la tratta Bologna-Imola, e raddoppiare la linea per Ravenna sul tratto Imola-Lugo: 17 km circa (con una stazione intermedia a Bagnara/Mordano), ma 8 km in meno di 2 nuovi binari fra Imola e Castelbolognese. Fra l'altro si parla di 56 km di nuova linea (ora sono 42) e di risparmi di 15' (direi molto velleitario). I vantaggi di questa soluzione: portare a 2 binari un tratto ora a binario unico sulla Bologna-Ravenna, su cui circolano numerosi convogli (anche merci); accorciare quindi di qualche km (e velocizzare in parte) la linea per Ravenna: teniamo presente che il porto di Ravenna, per le merci ma anche per il turismo, è in espansione. I regionali veloci per Ravenna poi avrebbero una fermata in meno (Castelbolognese). Ma soprattutto: molti treni non dovrebbero più fermare a Castelbolognese, centro con meno di 10.000 abitanti; questo comporterebbe in futuro una riduzione di tempi di percorrenza per essi, e quindi un risparmio non indifferente (in termini di energia, ecc.).

**Contributo:** trovo a dir poco contraddittorio millantare "coinvolgimento" quando si organizzano gli incontri in orario di lavoro. In cosa dovrete essere disposti al confronto e al coinvolgimento? Vergogna!

## Contributi del 22/05/2024

**Contributo:** a pagg.23 e 57 della Relazione di progetto sono indicate stime a mio parere "poco ambiziose" relativamente alla possibilità di spostare passeggeri dall'auto al treno nella fascia tra Bologna e Faenza dove vivono attualmente circa 143.000 (Bologna) + 73.000 (Ravenna) = 216.000 persone circa. In base ai dati 2016 del Quadro Conoscitivo del PUMS della CM Bologna a pag. 49:

Tabella 3-1 Spostamenti giornalieri per ambito geografico e modalità di trasporto – Indagine PUMS 2016



MACROAREA	AUTO	MOTO	TPL	BICI	PIEDI	ALTRO	TOTALE
INTERNI BOLOGNA	350.102	46.209	198.012	61.117	324.501	7.479	<b>987.420</b>
PROVINCIA BOLOGNA-BOLOGNA	147.177	3.639	42.652	3.110	7.451	1.504	<b>205.533</b>
BOLOGNA-PROVINCIA BOLOGNA	147.529	4.117	42.155	3.697	6.814	1.812	<b>206.124</b>
ESTERNO BOLOGNA-BOLOGNA	29.478	3.664	17.684	95	0	4.579	<b>55.500</b>
BOLOGNA-ESTERNO BOLOGNA	25.607	3.664	17.096	95	0	4.578	<b>51.040</b>
INTERNI IMOLA	88.975	1.270	2.312	16.165	34.588	621	<b>143.931</b>
INTRA-COMUNALI	401.627	2.996	10.995	39.917	212.999	3.983	<b>672.517</b>
INTER COMUNALI	229.788	1.665	15.272	1.188	877	1.841	<b>250.631</b>
PROVINCIA BOLOGNA-ESTERNO	58.214	90	7.345	1.511	836	360	<b>68.356</b>
ESTERNO-PROVINCIA BOLOGNA	54.291	89	7.150	1.853	834	1.680	<b>65.897</b>
ESTERNO-ESTERNO	2.148	0	0	0	0	0	<b>2.148</b>
<b>TOTALE</b>	<b>1.534.936</b>	<b>67.403</b>	<b>360.673</b>	<b>128.748</b>	<b>588.900</b>	<b>28.437</b>	<b>2.709.097</b>

E parametrando sui 143.000 abitanti della zona suindicata della CM BO e sempre escludendo i "ravennati" (che comunque gravitano in una certa parte su Bologna e/o Imola) si arriva a circa 73.000 spostamenti in auto che per uno spostamento medio di 10 km (fonte Infomobility su dati TomTom) fanno salvo errori 266 milioni di veicoli-km anno.

Ora nell'istogramma di pag.57 del DocFAP è presente una variazione di circa 10 milioni di veicoli-km anno cioè un "modestissimo" 3,7% quando l'ipotizzato raddoppio dei treni regionali riparametrando il dato del TPL dovrebbe teoricamente portare a 50 milioni circa di veicoli-km anno in meno ossia circa il 20%. Il tutto senza contare la diffusione sempre maggiore del lavoro a distanza (quasi inesistente nel 2016) visto anche il terziario molto sviluppato a Bologna e la realizzazione della rete Bicipolitana che incide soprattutto sugli spostamenti intercomunali e che è già presente tra Osteria Grande e Bologna e tra Toscanella di Dozza ed Imola.

**Contributo:** a seguito dell'incontro odierno segnalo i seguenti punti:

1) Tracciato a sud della A14 ultima modifica: possibile ok a transito minimizzato sull'oasi ex Caserma Gamberini di Ozzano Emilia (<https://www.bolognatoday.it/cronaca/ozzano-caserma-gamberini-oasi-naturale.html>) previa trapianto delle querce secolari qualora vengano impattate dal cantiere

2) Qualora, come proposto da diversi interventi, si decidesse di riconsiderare l'affiancamento alla linea esistente segnalo che è presente da tempo almeno un cantiere in Italia di linea AV AC di circa 10 km lungo una linea ferroviaria ad elevato volume di traffico come da foto allegata. Si tratta della linea AV AC Brescia Verona tratto Casazze - Verona Quadrante Europa.

### **Contributi del 27/05/2024**

**Contributo:** in merito alla relazione del progetto di raddoppiamento della linea ferroviaria nella tratta Bologna – Castel Bolognese, vorrei sottoporre alla vostra attenzione alcune mie considerazioni e obiezioni. Antefatto: nella vostra relazione di progetto viene messo in evidenza che la tratta in oggetto rappresenta il primo segmento della Direttrice Adriatica con caratteristiche di alta velocità e alta capacità. Questo intervento comporterebbe, come ricaduta positiva per il territorio, il conseguimento di un obiettivo strategico per il trasporto regionale/locale con la possibilità teorica di raddoppio del servizio metropolitano Imola/Bologna (da 36 a 70 treni/giorno, in accordo con la Regione) e parallelamente un incremento delle tratte regionali da 40 a 68 treni/giorno, sempre previo accordi con la Regione Emilia Romagna.

## 1. Inquadramento dell'intervento

La tratta Bologna – Castel Bolognese Riolo Terme costituisce il primo segmento del potenziamento con caratteristiche di Alta Velocità e Alta Capacità (AV/AC) della Direttiva Adriatica, il quale rappresenta un asse funzionale di collegamento tra il nord e il sud del Paese rilevante; inoltre, per la crescita della logistica ferroviaria dei porti di Gioia Tauro, Taranto e Brindisi, l'intervento si inserisce nel Corridoio della rete centrale Scandinavo-Mediterranea, che negli impianti di Castel Bolognese R.T. e Faenza, si interseca con il corridoio Baltico-Adriatico.

Sulla Direttiva sono già in corso opere di potenziamento e velocizzazione che consentiranno una riduzione del tempo di percorrenza attuale (ad esempio, interventi di miglioramento tecnologico, introduzione di sistemi avanzati per la gestione della circolazione, di nuovi impianti merci, etc.), oltre che alcuni interventi puntuali nelle stazioni della linea finalizzati ad aumentare le quantità di tonnellate/treno trasportate a parità di treni circolanti (su tutta la Direttiva, da Bologna a Lecce, sono previsti interventi di adeguamento a modulo 750 m, ovvero interventi che consentiranno il traffico di treni merci con lunghezza fino a 750 metri, in linea con gli standard europei per i Corridoi TEN-T).

In aggiunta a tali interventi in corso, è emersa la necessità di valutare l'opzione di ricorrere ad un quadruplicamento della linea esistente con caratteristiche AV/AC, individuando come prioritario la tratta Bologna-Castel Bolognese, in considerazione delle limitazioni al traffico che la stessa attualmente presenta con particolare riferimento alla capacità.

L'intervento, infatti, attraverso la realizzazione di due nuovi binari permette di risolvere tali limitazioni, incrementando la capacità disponibile della tratta.

Questo permette di conseguire una serie di **benefici per il trasporto locale**, ponendo le condizioni per un **miglioramento dell'accessibilità**:

la possibilità di introduzione di nuovi servizi, con conseguente aumento della frequenza e diminuzione dei tempi di attesa per gli utenti; diventa possibile prevedere un raddoppio dell'offerta sia per il servizio ferroviario metropolitano tra Imola e Bologna (opportunità, da concordare con la Regione Emilia Romagna, di un incremento da 36 a 70 treni/giorno), sia dei servizi Regionali Veloci tra Ravenna e Bologna (opportunità, da concordare con la Regione Emilia Romagna, di un incremento da 40 a 68 treni/giorno).



la separazione dei flussi tra linea storica e nuova linea, come sintetizzato di seguito:

- nuova linea AV/AC: sarà dedicata ai servizi alta velocità (che si immetteranno sulla nuova linea nelle località interconnesse) e merci;
- linea storica: sarà dedicata ai servizi Regionali, intercity e merci da/per raccordi allacciati alla linea storica (che si immetteranno sulla nuova linea nelle località interconnesse).

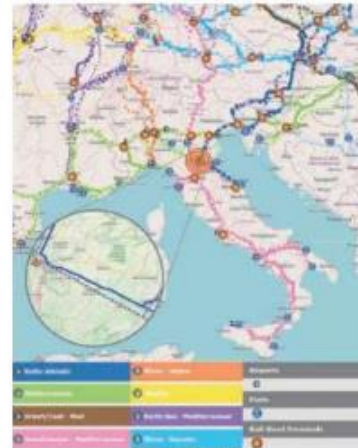


Figura 1 – Rete TDH-T

Quadruplicamento Sella S. Vittale – Castel Bolognese Riolo Terme

8

9

Viene altresì messa in evidenza l'incapacità della rete attuale di poter soddisfare un aumento del numero giornaliero di percorrenze.

### 3. Lo scenario attuale



#### Criticità della linea ferroviaria esistente

La linea ferroviaria esistente è stata inaugurata nel 1861 e raddoppiata agli inizi del Novecento.

Il tracciato ha inizio dalla stazione di Bologna Centrale e corre parallelamente alla linea Bologna – Prato la quale, in prossimità della fermata di Bologna San Vitale, si distacca deviando verso sud.

Continua in direzione sud-est, in stretto parallelismo con la Via Emilia, e incontra in successione le stazioni di Mirandola, Ozzano dell'Emilia, Varignana, e Castel San Pietro Terme, fino alla stazione di Imola. Prosegue, poi, verso la stazione di Castel Bolognese-Riolo Terme.



#### Caratteristiche tecniche della linea ferroviaria esistente

La tratta, di sviluppo pari a circa 38 km, è a doppio binario ed elettrificata in corrente continua (BiV) e attrezzata con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT), sistema avanzato per gestire in sicurezza la circolazione dei treni. La velocità massima attuale è pari 125 km/h in rango C (treni passeggeri a lunga percorrenza) tra Bologna CIA e il km 3+000, passa a 150 km/h fino al PM Mirandola e prosegue poi a 180 km/h per tutto il tratto che si estende fino Castel Bolognese-Riolo Terme.

La circolazione sulla linea è gestita dal Posto Centrale di Bologna e tutti gli impianti della tratta sono normalmente impiantati.

Altri dati caratteristici della linea:



pendenza massima <13‰;



carico massimo pari a 22,5 tonnellate per asse;



sagoma per traffico merci di tipo combinato P/C 80.

Quadruplicamento Bivio S. Vitale – Castel Bolognese-Riolo Terme

28

La tratta così descritta, allo stato attuale presenta limiti funzionali che risultano critici ai fini del ruolo strategico che ricopre sia per il traffico viaggiatori, regionale e lunga percorrenza, sia per il traffico merci che viaggia lungo la Dorsale Adriatica.

Infatti, la tratta compresa fra Bologna e Castel Bolognese-Riolo Terme presenta un traffico ferroviario fino a 146 treni/giorno totali (tutte le tipologie: Regionali, Regionali Veloci, InterCity, Alta Velocità, Mercì, etc.) per direzione fra bivio San Vitale ed Imola e fino a 133 treni/giorno totali (tutte le tipologie: Regionali, Regionali Veloci, InterCity, Alta Velocità, Mercì, etc.) per direzione fra Imola e Castel Bolognese-Riolo Terme.

L'attuale numero di treni, la loro differenza di velocità commerciale (eterotachicità) e la confluenza sulla linea di servizi provenienti sia dalla Direttrice Adriatica, sia dal Ravennate, rendono impossibile allo stato attuale incrementi dell'offerta di servizi.



Quadruplicamento Bivio S. Vitale – Castel Bolognese-Riolo Terme

29

I principali obiettivi dichiarati di questo intervento risultano pertanto essere:

- realizzazione della prima tratta di un nuovo tracciato alta velocità che interesserà la direttrice Adriatica
- creazione dei presupposti per un possibile incremento del traffico ferroviario metropolitano, regionale e merci sulla linea esistente

Faccio presente che, con questo progetto, nessuno dei due obiettivi dichiarati potrà essere raggiunto per le ragioni che andrò ad evidenziare.

Il progetto presentato nel corso del dibattito pubblico tenutosi mercoledì 22 maggio prevede l'inizio dello sdoppiamento dell'attuale linea alla periferia est di Bologna, prima del sovrappasso sulla via Lenin, il precedente tratto proveniente dalla stazione centrale non è quindi soggetto ad interventi strutturali (restano i due attuali binari).





È previsto che la nuova tratta resta poi in affiancamento alla linea attuale oltrepassando il comune di San Lazzaro di Savena fino a poco prima della località Mirandola, dove il progetto prevede la separazione in variante della linea Alta Velocità in direzione nord fino ad arrivare in adiacenza all'autostrada A14, dove il tracciato proseguirà fino alle bretelle di allaccio alla rete ferroviaria esistente in prossimità di Castel Bolognese. La realizzazione di questo percorso ferroviario è previsto tutto in sopraelevata.



Considerazioni: voglio ribadire qui gli obiettivi dichiarati di questo progetto che ho evidenziato nella parte iniziale:

- Realizzazione della prima tratta di un nuovo tracciato alta velocità che interesserà la direttrice Adriatica

- Creazione dei presupposti per un possibile incremento del traffico ferroviario metropolitano, regionale e merci sulla linea esistente.

Il progetto presentato di fatto non soddisfa nessuno dei due punti enunciati. Di seguito le mie obiezioni alle quali chiedo cortesemente una risposta chiara ed esaustiva.

- A. Le attuali tratte totalmente alta velocità presenti in Emilia Romagna si sviluppano sulle direttrici Bologna-Milano e Bologna-Firenze e fanno capo alla stazione AV di Bologna realizzata ad una quota di -23 metri dal piano stradale. Il progetto presentato prevede invece l'utilizzo della stazione di superficie, vanificando di fatto la completa interconnessione con le tratte AV già in esercizio.
- B. Il nuovo tracciato ipotizzato prevede lo sdoppiamento alla periferia di Bologna, tutto il tratto iniziale verrebbe quindi percorso a velocità standard, non ottimizzando così la potenzialità di una tratta AV.
- C. Il tratto iniziale prima dello sdoppiamento sarà in condivisione tra AV, treni regionali, treni locali e traffico merci: non vedo come possano esistere i presupposti per un incremento del traffico metropolitano come dichiarato negli obiettivi di progetto se un tratto di linea viene previsto in condivisione, di fatto il numero di percorrenze giornaliere resterebbe invariato in quanto già arrivato al limite, come del resto anche da voi enunciato (cit. par. 3 relazione di progetto: *L'attuale numero di treni, la loro differenza di velocità commerciale (eterotachicità) e la confluenza sulla linea di servizi provenienti sia dalla Diretrice Adriatica, sia dal Ravennate, rendono impossibile allo stato attuale incremento dell'offerta di servizi*)
- D. Dove è già presente la rete Alta Velocità in affiancamento alla rete tradizionale (tratte ferroviarie distanti), l'orientamento preponderante dell'utenza è statisticamente a favore della percorrenza AV. Con i presupposti sopra enunciati e in assenza di un percorso totalmente separato, quando la linea progettata sarà a regime non solo non sarà possibile incrementare la percorrenza regionale/locale, bensì si assisterà ad una progressiva riduzione di questa offerta per creare spazi alla crescente domanda di percorrenze AV. Verrebbe quindi completamente a cadere l'ipotesi di ricaduta positiva sul territorio rimarcata nella vostra relazione (incremento traffico metropolitano/regionale).

Conclusioni: alla luce di quanto esposto chiedo cortesemente ragguagli su quali soluzioni alternative siano state prese in considerazione, in quanto le due presentate



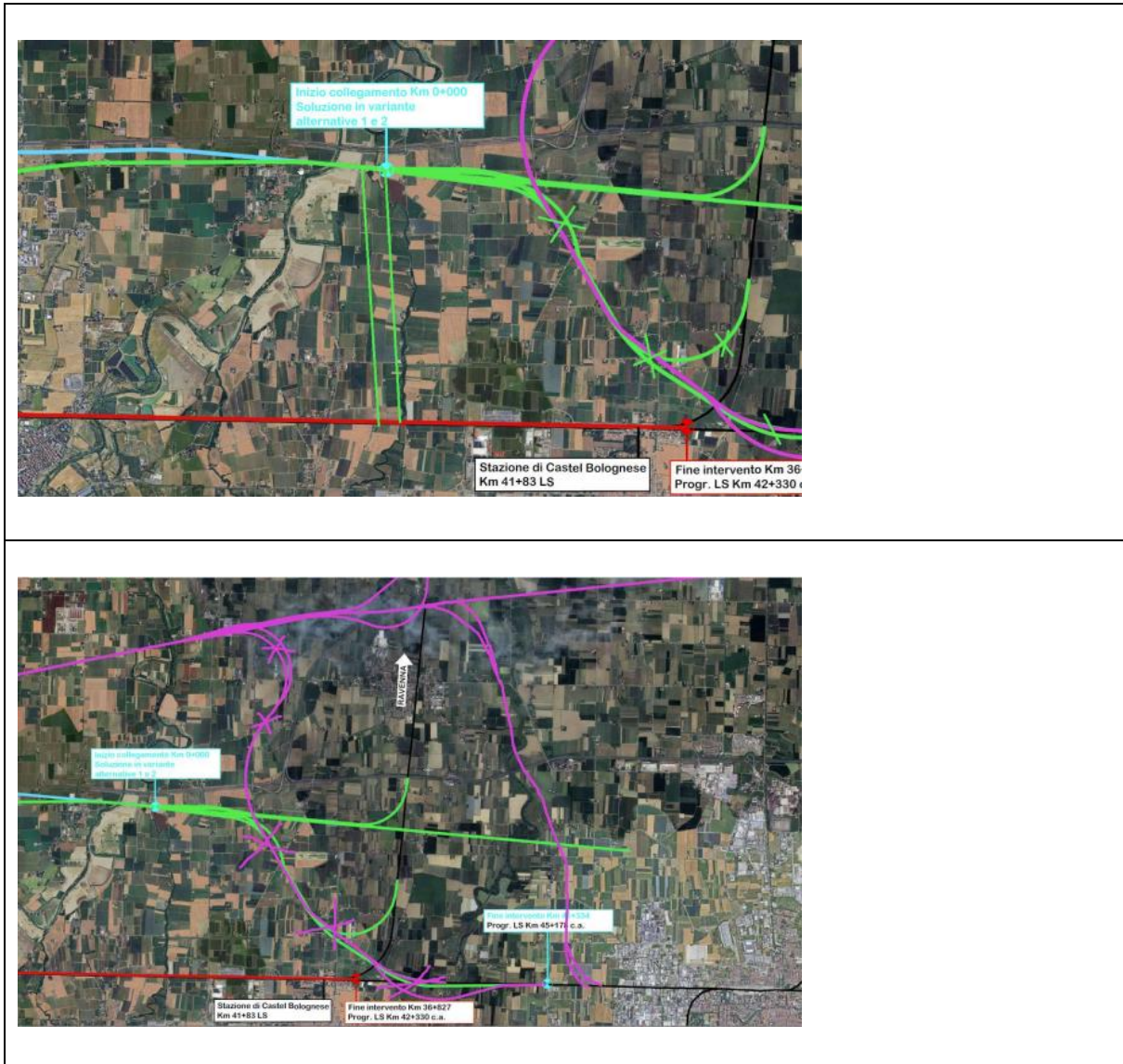
(affiancamento alla linea ferroviaria attuale oppure variante verso la autostrada A14) presentano entrambe le stesse criticità (partenza dalla stazione di superficie di Bologna e condivisione del tratto iniziale con la viabilità ordinaria). Vista l'importanza che una rete ferroviaria AV rappresenta per lo sviluppo turistico ed economico di un territorio, non capisco perché non sia stata presa in considerazione l'opportunità di includere l'area di Ravenna nel tracciato, con un percorso che in partenza poteva ipotizzare una diramazione sotterranea a Bologna da quota -23mt (stazione AV) in direzione NE, con arrivo alla quota di campagna oltre lo scalo ferroviario S. Donato a nord del comune di Castenaso, per poi passare a nord di Medicina su una direttrice verso Ravenna e proseguire quindi in direzione di Rimini e costa adriatica, andando tra l'altro ad insistere su terreni con minor numero di insediamenti abitativi ed industriali e con inesistenti condizionamenti di tracciato evidenziati nella vostra presentazione dovuti agli svincoli autostradali della A14 di prossima realizzazione, con la possibilità aggiuntiva di realizzare un viadotto con una altezza dal piano campagna inferiore rispetto a quanto necessario in prossimità della autostrada, esigenza dovuta al superamento in quota di un susseguirsi di rampe di viadotto. Si sarebbe così ottenuta sia l'interconnessione con la rete AV esistente, sia una linea completamente indipendente dalla esistente con concreta potenzialità di incremento del traffico per tutte le categorie di treni, sia passeggeri che merci. Questa ipotesi avrebbe avuto sicuramente costi maggiori, ma con benefici e potenzialità altrettanto evidenti. L'analisi costi/benefici più volte richiamata nel corso delle presentazioni del progetto trova maggior valore, per la collettività, nei benefici. Faccio veramente fatica a trovarne nei progetti da voi illustrati.

**Contributo:** vorrei proporre una variante per l'alternativa 3 Nord autostrada, e una variante per le alternative 1 e 2 per la zona Castel Bolognese di cui allego una immagine.

Penso che le mie proposte eviterebbero: di interferire con la centuriazione a nord di Castel Bolognese; di evitare la zona di realizzazione del nuovo casello autostradale di Solarolo; di evitare la zona di realizzazione della circonvallazione di Castel Bolognese

Per l'alternativa 3, l'innesto con la linea per Ravenna resta invariato a Nord di Solarolo, mentre l'innesto con la linea per Rimini viene spostata in direzione Faenza. Le due zone di innesto, sono terreni coltivati, ma privi di abitazioni. La mia linea chiaramente è stata tracciata in modo grossolano, serve solo a rendere l'idea. Per l'alternativa 1 e 2 si potrebbe

sfruttare un corridoio scarsamente abitato posto tra Imola e Castel Bolognese che consentirebbe di allacciarsi alla linea esistente per Rimini.



*NDR: contributo inviato anche l'08/06/2024.*

## Contributi del 29/05/2024

**Contributo:** ho seguito il secondo incontro durante il quale sono stati presentati i tre tracciati in variante. La mia azienda si trova a Toscanella, il cuore dell'azienda si trova a nord dell'a14 fortunatamente, mentre la parte a sud dell'a14 viene interessata dall'opera, causando un'altra ferita alla nostra attività già fortemente colpita dall'ampliamento

dell'autostrada, per questo chiedo se sia possibile spostare più a sud il percorso. Siamo un'azienda vitivinicola storica, presente in questo territorio dal 1858. Vorrei far riflettere sul fatto che i percorsi in variante proposti andranno ad insistere in una zona a forte intensità agricola, dove fare agricoltura è ancora economicamente sostenibile perché si coltivano prodotti dop e igp di alta qualità. L'impatto sul territorio causerà un deprezzamento delle case e dei terreni e un progressivo abbandono delle zone adiacenti la ferrovia, il frazionamento dei terreni causato dall'opera porterà all'abbandono di intere aree con il degrado che ne consegue. Queste sono alcune delle motivazioni che mi portano a dire che il percorso in affiancamento all'attuale linea ferroviaria sia la soluzione più percorribile. Inoltre, ci sono i seguenti vantaggi: 1) la zona è già compromessa dalla linea ferroviaria; 2) l'intervento è un'occasione per riqualificare quei quartieri abitati in parte degradati; 3) la possibilità di dare una casa più dignitosa in altre zone a chi abita gli edifici da demolire nelle adiacenze della ferrovia.

**Contributo:** non sono contraria a priori a questo progetto ma vi invito a considerare meglio il tracciato e le sue conseguenze di impatto quando attraversa un Paese intero. San Prospero frazione di Imola credo che invece si potrebbe sfruttare la quarta corsia autostrada in progetto, opera inutile almeno per la tratta verso Bologna e se siete intelligenti capirete benissimo cosa voglio dire.

**Contributo:** da residente e proprietario a San Prospero, proprio sotto dove è prevista la variante... Sono iscritta per il dibattito di oggi pomeriggio ed ho visto il video del 22 maggio pubblicato sul vostro sito. Vi chiedo perché non sono visibili le "stanze" che sarebbero state probabilmente la parte più importante del dibattito, visto che sarebbero entrate nel dettaglio. Vi chiedo pertanto di pubblicarle, come anche pubblicare le osservazioni ricevute. Dal momento che stiamo parlando di UN DIBATTITO PUBBLICO, si potrebbe pensare che vengano tenute nascoste, ma non vorrei arrivare a pensarlo. Inoltre, spero che stasera la rete o gli scenari consentano una migliore visione rispetto a quello del 22 maggio, diciamo che gonfiare i miliardi di spesa previsti è stato imbarazzante.

**Contributo:** Riflessioni sui progetti presentati:

1 - Parcellizzazione del territorio, ovvero oltre il consumo DIRETTO (realizzazione dei 2 nuovi binari) esiste anche un consumo INDIRETTO. Si creano infatti porzioni di territorio inutilizzato o utilizzato con grande difficoltà sia a fini agricoli che residenziali, poiché "incastrati" tra autostrada e ferrovia.

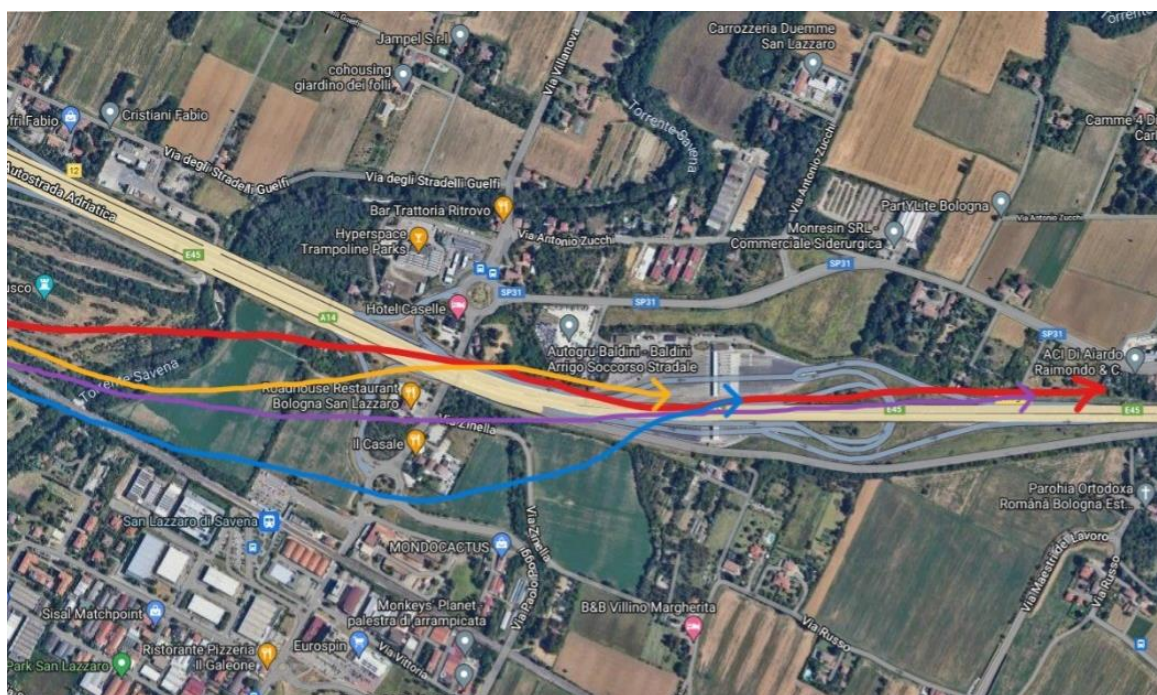
2 - L'accostarsi ad un'infrastruttura esistente (autostrada, ferrovia come tra l'altro accade a ovest di Bologna) consente di pensarla un tutt'uno con essa e quindi anche per eventuali schermature acustiche e rimboschimenti in sua prossimità (vedi soluzione del passante autostradale di Bologna).

3 - Anche se l'ultimo progetto è migliorativo, la quasi OASI dell'ex caserma Gamberini ad Ozzano, risulterebbe gravemente compromessa. E' assurdo anche solo pensare allo spostamento di alberi secolari, oltre al danneggiamento di un corpo di, un polmone, uno spazio unico. Un luogo abbandonati dall'uomo, quasi invisibile e fondamentale per la conservazione della diversità biologica.

4 - Opera "importante" per dimensioni e impatto sul territorio (15mx10-11m), ma che al contempo senza alcun beneficio per esso (vd richieste dell'assessore di Imola).

3 - Alternative possibili: 1) Fioccare prima della stazione di San Lazzaro (subito dopo la Montagna del Rusco 1993-2010 progetto finale di rinverdimento) sfruttando la vicinanza dell'autostrada. Si potrebbe scavallare questa, ad esempio, tra i due caselli (o altro punto idoneo) e portarsi a nord. Quindi realizzare un viadotto (vd. <https://viadottopassantenord.xoom.it/>) sulla nuova complanare (riduzione di consumo suolo), poi portarsi al piano dell'autostrada. All'incontro con eventuali ponti, modificare l'assetto stradale e realizzare dei sottopassi; 2) affiancamento della ferrovia già esistente aumentando i benefici sul territorio (vd richieste comune Imola); 3) sfioccamo dopo Ozzano (circa all'altezza di Osteria Nuova) dove la presenza di case appare più rarefatta e accostarsi a sud dell'autostrada per intercettare così l'outlet di Castel Guelfo (vd richiesta del territorio).





**Contributo:** la presente a seguito di due incontri in cui ho evidenziato come la linea nel "progetto proposto" va ad invadere il mio terreno agricolo XXX che presta reddito a mia madre alla quale l'azienda agricola XXX è intestata, è appena stato installato frutteto - la casa agricola ha come residenti 3 famiglie di 3 famiglie residenti nella stessa con capannone annesso. In considerazione di vincoli anche di ripopolamento animale. Sarebbe auspicabile la medesima attenzione dedicata a XXXX che come noi gestisce un'attività.

**Contributo:** con la presente, desideriamo esprimere alcune considerazioni riguardo al progetto del viadotto destinato al trasporto merci che attraverserà il territorio Emilia Romagna. Vorremmo evidenziare una serie di criticità che, a nostro avviso, necessitano di ulteriori approfondimenti e chiarimenti.

1. **Divulgazione Insufficiente.** Siamo profondamente dispiaciuti che questo tema non sia stato adeguatamente divulgato. Siamo già al terzo incontro del Dibattito Pubblico, e ancora troppi abitanti e imprenditori delle zone che verranno interessate da quest'opera colossale non ne sono informati. In un'epoca di comunicazione tempestiva e interconnessione globale, come mai non è stata fatta una divulgazione altrettanto efficace? La trasparenza e la partecipazione attiva

della comunità locale sono fondamentali per la realizzazione di opere di tale portata.

2. Contestualizzazione dell'Opera. Chiediamo un chiarimento riguardo all'analisi costi/benefici del progetto. Nel documento pubblicato sul sito di RFI, si stima un risparmio di pochi minuti di viaggio per il tratto Castel Bolognese - Bologna. Questo beneficio è sufficiente a giustificare l'enorme impatto dell'opera? Inoltre, l'analisi è stata contestualizzata al territorio specifico? Lungo la dorsale autostradale sorgono centri abitati, industrie, chiese, abitazioni, imprese locali e terreni agricoli. È stato valutato il danno economico, sociale e ambientale che il viadotto avrebbe sull'equilibrio produttivo e sulla qualità ambientale delle campagne dell'Emilia Romagna? Come può essere più conveniente distruggere l'identità economico-paesaggistica del nostro territorio per costruire due binari destinati al mero trasporto merci? Questo progetto non migliora il trasporto pubblico né connette le periferie, non crea un servizio utile alle campagne, anzi rischia solamente di deturparle drasticamente.
3. Finanziamenti e Autorizzazioni. Leggo che il Dibattito serve a valutare "la volontà o meno di realizzare l'intervento", ma leggo anche che il progetto è già interamente finanziato per 3.65 miliardi di euro. Come può un progetto in fase di autorizzazione essere già finanziato? Questo genera confusione e solleva dubbi sulla trasparenza e l'efficacia del processo decisionale.
4. Impatto Ambientale. L'infrastruttura comporterà anni di cantierizzazione e l'interruzione dei corridoi ecologici esistenti, con un impatto devastante e prolungato sulla rete naturale del territorio, già fortemente stressata dall'autostrada esistente. Come intendete mitigare questi effetti dannosi e estremamente negativi? Conosciamo da vicino la realtà dei cantieri, e per quanto sulla carta sia tutto facilmente sostenibile come da voi anticipato durante il terzo dibattito avvenuto oggi alle 17, noi sappiamo non essere davvero così nella pratica.
5. Valutazione Previsionale dell'Impatto Acustico. Un accurato studio dell'impatto acustico è essenziale, considerando che si tratta di treni merci operanti h24. La presenza di un'infrastruttura elevata, priva di barriere anti-rumore efficaci, comporta un inevitabile aumento dell'inquinamento acustico, disturbando la quiete notturna e la qualità della vita dei residenti e della fauna locale

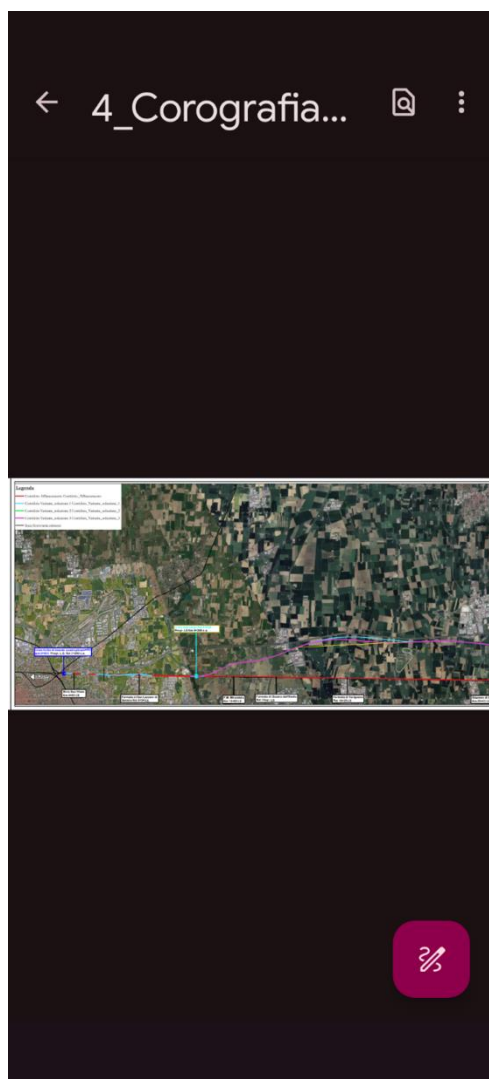


6. Inquinamento Visivo. La costruzione di un viadotto sopraelevato di oltre 10 metri, lungo quasi 40 km, altererebbe drasticamente il paesaggio. Questo tipo di infrastruttura è incompatibile con l'ambiente e il contesto paesaggistico della nostra Regione, rappresentando una ferita visiva e ambientale irreparabile. In conclusione, ci sembra che si stia valutando un intervento al cuore su un paziente senza considerare il quadro diagnostico complessivo. Voi vedete sviluppo e progresso; noi vediamo una mostruosa cicatrice sul volto della Regione Emilia Romagna, delle nostre case, delle nostre aziende, del nostro territorio. Vi ringraziamo per l'attenzione e speriamo che queste riflessioni possano contribuire a una valutazione più equilibrata e condivisa del progetto.

**Contributo:** desidero mettervi al corrente che le varianti 1 e 2 penalizzano enormemente le aziende agricole che sono presenti sul territorio di San Prospero in quanto sono già interessate dell'ampliamento dell'autostrada. Un ulteriore mutilazione da parte della ferrovia comprometterebbe irrimediabilmente la loro funzionalità dato il loro prevalente indirizzo frutticolo. L'ombra della nuova opera non consentirebbe una produzione remunerativa. Ma questo è il male minore, affiancare la Chiesa di San Prospero, che in realtà è una Pieve, è semplicemente uno scempio, calpestare senza ritegno la comunità che si stringe attorno a questo luogo di culto, è un calpestare la storia che ci rende orgogliosi di sostenere con le nostre tipicità la nostra Italia. Sono certo che con le moderne tecnologie a vostra disposizione, possiate trovare il giusto posto per la realizzazione di quest'opera che, come è scaturito dal parere della maggioranza dei cittadini intervenuti nel recente dibattito virtuale, senz'altro è riconducibile all'affiancamento della ferrovia esistente. Vi rammento che i terreni che affiancano le Pievi, notoriamente trasudano Storia. Mi Auguro che riusciate a soddisfare tutte le aspettative scaturite dal dibattito.

## Contributi del 30/05/2024

**Contributo:** a seguito della riunione tenutasi ieri sono ad evidenziare come tutti i partecipanti abbiamo richiesto di prendere in considerazione la ferrovia già esistente. Vi invitiamo a fare il possibile, qui ci sono terre, aziende, famiglie che hanno investito anni di lavoro e sacrifici di una vita intera. Sarebbe un vero scempio. E comunque potreste anche valutare di spostarvi ulteriormente dalle prime due soluzioni come prospettato da qualcuno, a circa 500/600 mt dall'autostrada c'è un tratto che non incontra case, se non un rudere, allego il file.



**Contributo:** sono intervenuto a tutti gli incontri del dibattito pubblico sul progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese effettuati il 16, il 22 e il 29 maggio scorsi. L'abitazione in cui vivo si trova in XXX XXXX XXXX (Ozzano dell'Emilia), tra la linea ferroviaria esistente e l'autostrada A14, nel punto in cui è previsto il passaggio della variante. Come già proposto nel corso degli incontri sono a chiedervi di riconsiderare il punto di partenza della variante. Sin dal primo incontro vi avevamo chiesto di considerare questa possibilità, proponendovi di far partire lo sfioccamento qualche chilometro più avanti, in direzione Imola. Tuttavia, al secondo incontro del dibattito pubblico, avete presentato un'ipotesi di progetto alternativo che mantiene inalterato il punto di partenza della variante (in prossimità del cavalcavia della SP28) e modifica solo leggermente la traiettoria per salvaguardare unicamente l'area del centro equestre, non

tenendo conto della nostra attività imprenditoriale per la quale sono già stati effettuati ingenti investimenti. Questa seconda soluzione purtroppo per noi non è migliorativa, in quanto prevede lo spostamento della linea ferroviaria in un punto, comunque, molto prossimo alle nostre proprietà. Come vedete sulla mappa seguente si tratta di un agglomerato di 5 edifici indipendenti che sono così distribuiti:



Edificio 1: casa padronale

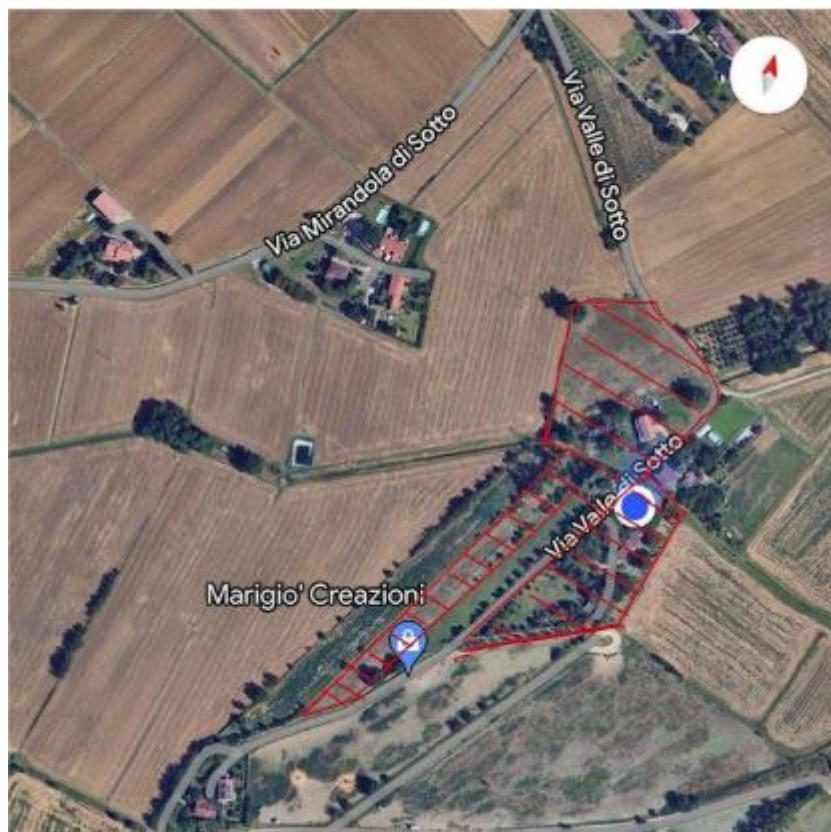
Edificio 2: altro edificio ad uso abitativo

Edificio 3: ex laboratorio artigianale di cui è stato appena eseguito il cambio di una porzione ad uso abitativo e avviata un'opera di ristrutturazione, tuttora in corso

Edificio 4: immobile completamente di nuova costruzione (cantiere ancora aperto)

Edificio 5: edificio con progetto già approvato e di imminente costruzione che sorgerà a fianco dell'immobile 4 (ex fienile).

Si tratta di un progetto estremamente costoso (parliamo di un investimento di milioni di euro), finalizzato ad adibire gli edifici 2, 3, 4 e 5, nonché le aree cortilive annesse, ad uso turistico. Si tratterebbe di un piccolo villaggio con attività di ristorazione, bed and breakfast e location per organizzazione di eventi e cerimonie. Come vedete dalla mappa seguente gli edifici sono circondati da un'ampia porzione di terreno che confina e in parte si interseca con l'altra proprietà, con la quale tra l'altro è in ballo un accordo di collaborazione lavorativa.



Di seguito si vedono nel dettaglio gli edifici destinati ad uso turistico:



Edificio 4



Fondamenta dell'Edificio 5 che sorgerà nell'area cerchiata





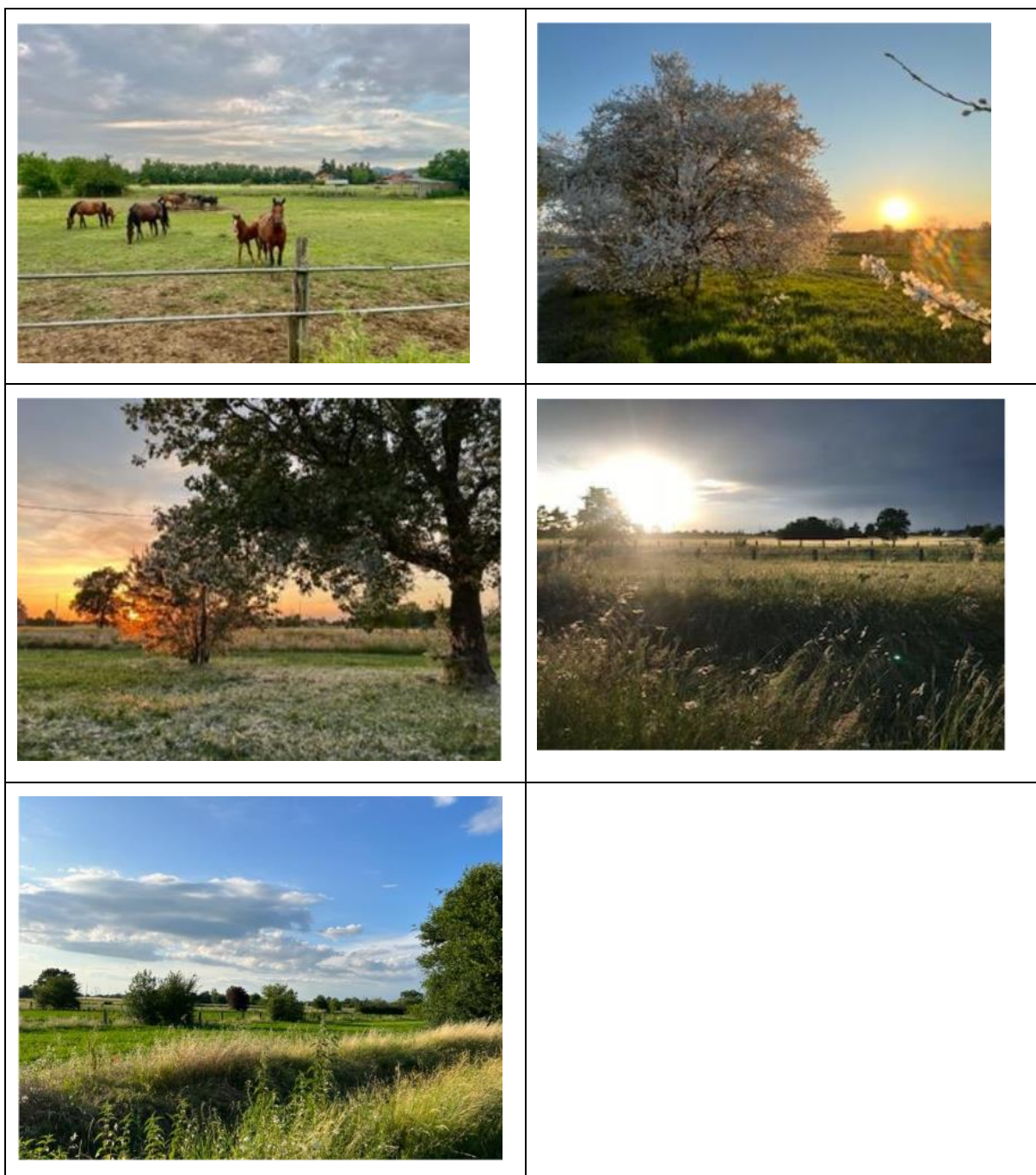
Edificio 2



Edificio 3

Il valore di questo progetto trova fondamento nella posizione strategica del luogo (prima periferia di San Lazzaro di Savena) e nelle campagne circostanti, di peculiare bellezza, che, aldilà del nostro interesse individuale, sarebbe davvero un sacrilegio usurpare. Di seguito alcune fotografie della zona.





Nella vostra proposta originaria, la linea ferroviaria taglierebbe il nostro terreno a ovest e si interporrebbe tra il terreno annesso agli edifici 1, 2 e 3 e la proprietà del Sig. XXXXX, interrompendo la continuità con il centro equestre, che rappresenta uno dei punti di forza del nostro progetto. Nella seconda opzione, quella proposta durante il secondo incontro pubblico, la linea andrebbe a decorrere prossima al confine del terreno annesso agli



edifici 4 e 5. In entrambi i casi, il passaggio di un viadotto ferroviario sarebbe incompatibile con le attività produttive che prevediamo di avviare. Questa precisazione ci sembrava doverosa per farvi comprendere la nostra preoccupazione circa il passaggio del viadotto ferroviario che vanificherebbe il grande investimento che abbiamo concentrato in questo territorio per intraprendere un'attività imprenditoriale che non potrebbe più avere luogo. Ne deriverebbe un danno occupazionale ed economico che interesserebbe diverse persone coinvolte nel progetto. Confidiamo nella vostra disponibilità ad accogliere la nostra proposta di modificare il punto di partenza dello sfioccamento, per salvaguardare le attività produttive di questa zona, ridurre l'impatto ambientale che si avrebbe in una campagna densamente popolata e particolarmente pittoresca come la nostra, oltre che per il danno all'oasi naturalistica di rilevanza nazionale vicina all'ex caserma Gamberini. Ci riserviamo di inviare nei prossimi giorni ulteriori osservazioni avvalendoci della consulenza di un tecnico specializzato. Rimango a disposizione per fornirvi ulteriori dettagli che riterrete eventualmente utili.

**Contributo:** condivido il mio contributo, alla luce del dibattito pubblico inerente al progetto DP bologna-castel Bolognese. Per quanto riguarda la Variante 1 e 2 volevo porre l'attenzione sulla prima proposta del tratto di viadotto ferrovia nella Sezione di Imola: nello specifico sul paese di San Prospero. Si osserva come le varianti 1 e 2 attraversino il paese senza tenere conto delle attività (economiche e sociali) e degli impatti sulla comunità. Ho schematizzato nell'immagine che allego quelli che sono gli elementi caratterizzanti principali del paese (mi concentro principalmente sulla zona nei pressi dell'autostrada, "centrata" dalle prime due proposte).

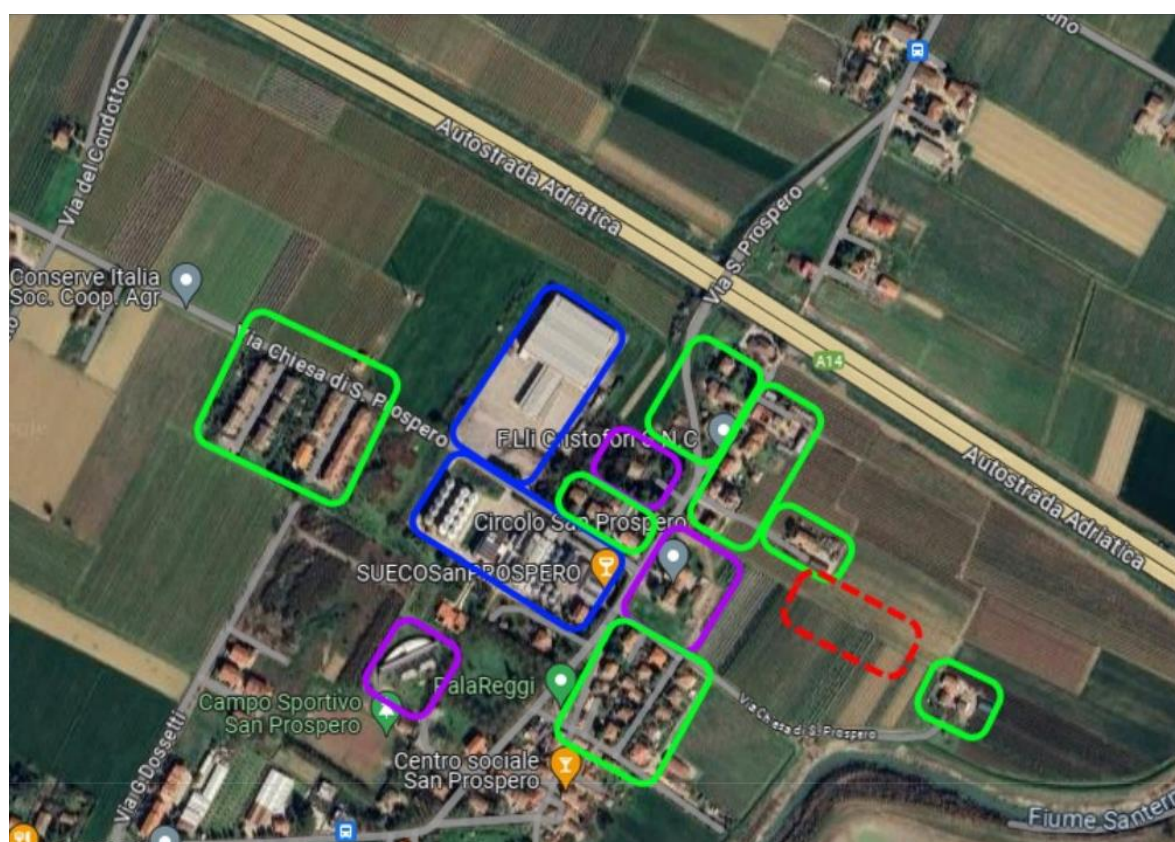
Segnalo in Blu due importanti aziende come la Yoga e la Sueco.

Segnalo in Viola: la Chiesa, centro nevralgico della comunità. Che oltre alle consuete attività religiose e di catechismo, organizza sagre, attività ricreative e feste. Tale chiesa acquisirà ancora più importanza, vista anche la realizzazione in corso della nuova sala polifunzionale; Villa, ex- scuola materna, bene storico; Scuola materna.

Segnalo in Verde varie zone residenziali, anche di recente realizzazione

Segnalo in Rosso una zona presa in esame dalla società Wind per l'installazione di un'antenna, che in seguito ai primi carotaggi/rilevamenti ha fatto emergere ritrovamenti archeologici. La società Wind ha perciò interrotto il progetto e individuato un'altra zona.

Non spetta a me ovviamente individuare soluzioni, ma era doveroso evidenziare come le conseguenze della realizzazione del viadotto, come presentato in 2 Varianti su 3 (Revisione C della Planimetria n.29 e revisione C della planimetria n.33) avrà conseguenze distruttive sul paese. Sia a causa del viadotto stesso, sia degli spazi di lavoro che ci avete illustrato e sia per il deperimento della qualità della vita del paese (o perlomeno della metà del paese "invasa" dal progetto, Chiesa compresa). Sono confidente che questo contributo (plausibilmente espresso anche da altri cittadini), possa servire per individuare soluzioni molto meno impattanti per le attività economiche, sociali e per i cittadini stessi.



## Contributi del 31/05/2024

**Contributo:** formuliamo la presente al fine di rappresentare quanto segue. In merito al dibattito pubblico avviato allo scopo di presentare al pubblico il progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna-Castel Bolognese, siamo con la presente ad evidenziare come questo sotto vari aspetti si stia svolgendo solo in parte in piena applicazione con la disciplina dell'art.40 del Codice degli Appalti. Tali

comportamenti, espongono altresì i portatori di interessi diffusi al pericoloso ed ingiustificato rischio di non poter esplicitare pienamente i propri diritti inviolabili. Vi chiediamo pertanto, di rispettare quanto normato all'art.40 del Codice degli Appalti provvedendo sin d'ora a: - Pubblicizzare gli incontri in modo puntuale e massivo: al momento è stata creata una pagina Facebook, (ben consapevoli che molti cittadini non dispongono della suddetta App) e un sito web che in alcun modo sono stati pubblicizzati (rendendo impossibile, tra l'altro la partecipazione degli anziani); - Posticipare gli orari degli incontri ad orari congrui, successivi agli orari lavorativi, di modo da poter permettere realmente una maggiore partecipazione; - Organizzare gli incontri di modo che non prevedano un limite prestabilito di durata ma che lascino a tutti i partecipanti la possibilità di poter esprimere osservazioni/perplessità; - Organizzare gli incontri con possibilità di partecipazione sia in presenza, sia in modalità online di modo che realmente a tutti gli interessati sia data la possibilità di partecipare con i mezzi a loro disposizione; - Preparare e rendere disponibili fin d'ora, al termine di ogni incontro un elenco dei punti che sono emersi e che saranno oggetto di reali ed opportune discussioni/riflessioni. Infine, siamo a segnalare quella che a noi pare un'ingiustificata condotta. Riassumendo, nel corso della terza riunione - stanza di Imola, in seguito alla domanda di una cittadina, la quale chiedeva se il progetto che ci state esponendo verrà senz'altro realizzato o è ancora in fase di valutazione di fattibilità, una dipendente di RFI ha risposto che il progetto è già stato finanziato e in ogni caso si farà (queste sono le parole che ricordo, per avere le parole esatte bisognerebbe riascoltare le registrazioni che al momento NON ci sono state rese disponibili e quindi mi scuso se non riporto esattamente e vi invito a verificare) Evidenziamo quindi che queste dichiarazioni potrebbero essere in pieno contrasto a quanto normato nell'Allegato I.6 art. 4 lett. F del Codice degli Appalti, il quale prescrive che i dibattiti pubblici sono volti a: "valutare i risultati e le proposte emersi nel corso del dibattito pubblico e redigere un documento conclusivo in cui si evidenzia la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte" Come ovvio che sia, se Lei conferma che queste dichiarazioni possono essere in contraddizione con quanto prescritto dal Codice degli appalti, queste costituirebbero un grave ed ingiustificato stato confusionale in tutti i portatori di interessi; pertanto, chiediamo fin d'ora di ricevere riscontro in merito a questo punto, ovvero che venga espressamente chiarito

definitivamente se questo progetto sarà o meno soggetto ad una successiva verifica di fattibilità.

**Contributo:** con la presente sono a significare che il progetto presentato, è senza ombra di dubbio estremamente impattante e devastante sotto più punti di vista:

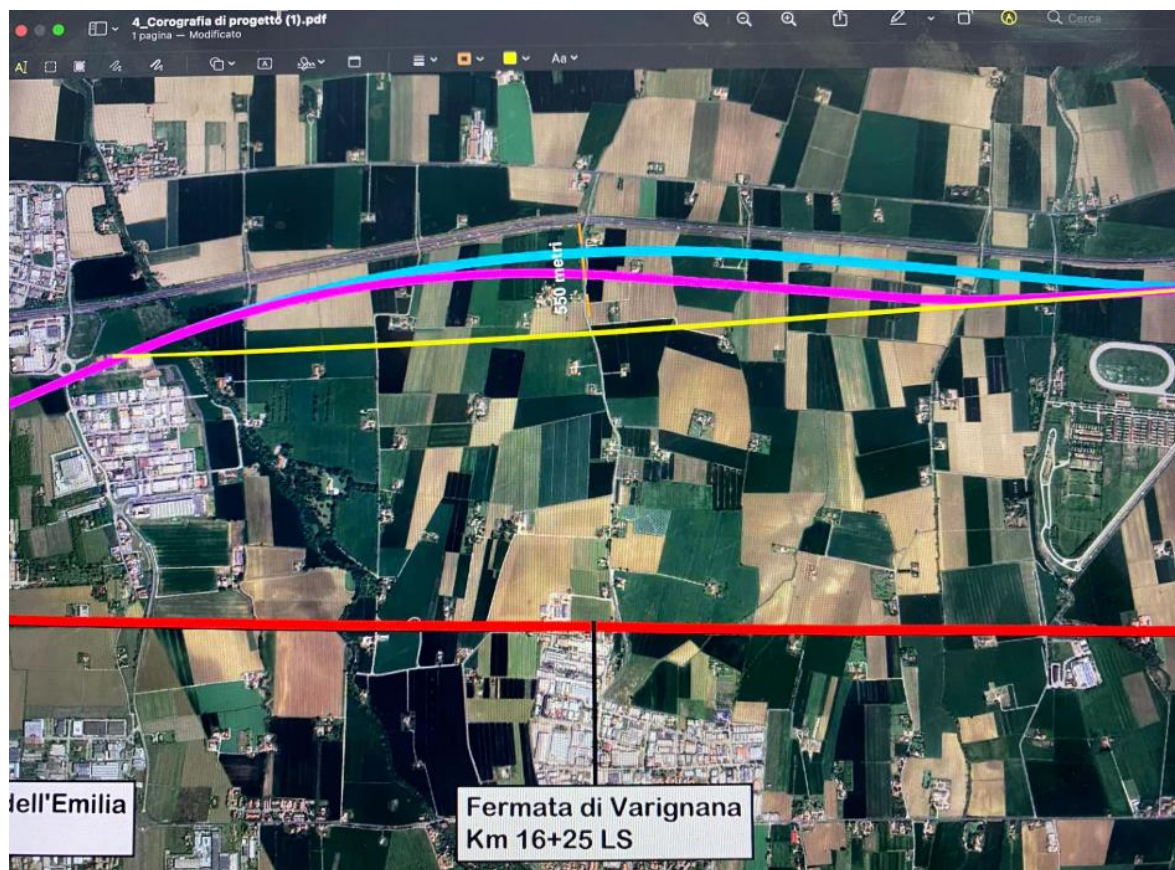
- in primis questo mostro di cemento andrebbe a devastare irreparabilmente il nostro amato territorio in quale esce da nemmeno un anno da gravi eventi naturali;
- inoltre, procurerebbe ingenti danni dal punto di vista paesaggistico, ambientale, acustico ed agricolo, incidendo per forza di cose nella vita di tutti noi, con conseguenti ricadute sulla salute;
- si sottolinea anche il fatto che interi Paesi come San Prospero e Chiusura verrebbero con superficialità rasi al suolo, vedendo così spezzare i sacrifici economici di una vita con i rispettivi sogni di futuro.
- Infine, vogliamo rammentare ed evidenziare che queste varianti impatterebbero notevolmente anche sulla zona industriale di Imola, che è un'importantissima fonte di sostegno occupazionale in termini lavorati sia all'interno della regione che fuori regione, oltre al fatto che grazie alla loro storicità e capacità produttive danno a tutt'oggi lustro all'Emilia Romagna.

Ci chiediamo quindi se quest'opera davvero possa portare reali benefici a fronte degli altissimi costi che implicherebbe. Siamo a sottolineare che questi 3,6 miliardi di euro (una cifra spaventosa) visti anche i recenti accaduti sarebbe opportuno destinarli a cercare di ricucire la cicatrice che ci ha devastato con le alluvioni che hanno distrutto un territori così prezioso e sempre più limitato, destinandoli invece alle famiglie che sono state vittime di questi disastri e che non si sono visti risarcire per mancanza di fondi, così come le strade franate che ancora oggi aspettano di essere riparate, lasciando i cittadini di quelle zone abbandonati a quei terreni interclusi dalle frane. Siamo quindi a chiedervi se questo progetto è davvero così utile alla popolazione o se semplicemente andrà ad arricchire solamente qualcuno a discapito della popolazione. Infine, se davvero quest'opera dovesse andare avanti (cosa in cui non crediamo) vi chiediamo di concentrarvi sulla parte Nord, che non ucciderebbe ulteriormente questi Paesi già devastati dai sopracitati eventi naturali.

*NDR: contributo inviato anche il 01/06/2024.*



**Contributo:** con il seguente documento sarei qui a proporre un'alternativa, a mio modesto parere, meno impattante sia sotto il profilo paesaggistico sia per quello ingegneristico. Nell'alternativa in oggetto (linea gialla), ad una distanza di circa 550 metri dall'autostrada, si può notare come questa si possa estendere con una geometria eretta per una lunghezza superiore ai 6 km evitando oltretutto immobili con destinazione d'uso residenziale o con finalità economiche, in quanto essi risultano oggi ruderi inutilizzati. Aggiungo che nell'ipotesi di tragitto magenta, ai piedi di ogni rampa di accesso al cavalcavia vi è la presenza di un elettrodotto, mentre in quella azzurra vi sono i relativi cavalcavia ad ostruire le operazioni di realizzazione; ritengo quindi che la soluzione appena proposta possa avere una sua significativa utilità. Nella speranza di aver fatto cosa gradita, auguro i miei più cordiali saluti



**Contributo:** premetto di essere rammaricata di aver scoperto solo da qualche giorno della volontà di procedere ad eseguire un progetto come la TAV. La cosa che più mi spaventa è l'ingente spreco di denaro pubblico che questa porterebbe; mi spiego meglio: costruire esclusivamente 40 km di tratta senza che a livello nazionale sia già presente un

progetto unitario che preveda la continuazione oltre Castel Bolognese è FOLLIA. Inoltre, leggendo il testo del progetto si millanta la possibilità di tantissimi nuovi posti di lavoro, ma così facendo creereste posti a tempo determinato eliminando invece i lavori già presenti sulla nostra fascia territoriale, che dal giorno alla notte si troverebbero rasi al suolo. E' spaventoso pensare che avendo a disposizione 3,6 miliardi di euro non si sia pensato di destinarli alla miglioria dei binari già presenti (treni fatiscanti e sempre in ritardo). Viene detto che la TAV aumenterebbe il numero dei treni utilizzabili dai cittadini, ma non aumentando le fermate non capiamo come questo possa essere vero. Inoltre, essendo sempre gli stessi (universitari e pendolari) a prendere i treni nelle stesse fasce orarie (la mattina presto e la sera) ci chiediamo nello specifico quale giovamento si potrebbe trarre nell'avere a disposizione più treni, ricordando che nelle altre fasce orarie i treni sono deserti. Infine, guardando le varianti da Voi proposte chiediamo di eliminare immediatamente da qualunque progetto le varianti che passerebbero a sud dell'autostrada in quanto queste andrebbero a distruggere i centri cittadini tra cui San prospero, Chiusura e la parte industriale di Imola distruggendo oltre la salute dei cittadini anche il loro futuro.

**Contributo:** segnalazione delle criticità presenti nella bretella che attraversa la linea Castel Bolognese – Ravenna nelle vicinanze di Castel Bolognese. Facendo riferimento all'immagine di seguito mostrata, segnalo, contrassegnandole con lettere, l'elevato numero di criticità rilevabili nei soli ultimi mille metri della bretella in oggetto. Le criticità elencate sono tali, a mio avviso, da consigliare la rivalutazione del tracciato della bretella facendola scendere da nord, affiancata alla linea esistente RA-CB, anziché tagliare in diagonale il territorio, come nelle attuali varianti.





Elenco sintetico delle criticità sopra contrassegnate:

A: Necessità di superare in quota lo scavalco ferroviario in corso di costruzione della nuova tangenziale di Castel Bolognese



B: Numerose abitazioni civili (anche di recente costruzione o ristrutturazione) intersecate dalla linea del viadotto ferroviario







**C-D:** Tra C e D linea di passaggio sotterraneo del gasdotto Mediterraneo



**E:** Importanti attività produttive intersecate dal viadotto



**H:** Edifici tutelati dai Beni Culturali (la cinquecentesca Villa Ginnasi e il Mulino medievale dello Scodellino) entrambi nelle immediate vicinanze delle linee ipotizzate.







**V:** linee di elettrodotti alta tensione, intersecati dalle attuali varianti



Alle criticità elencate vanno ovviamente aggiunte anche quelle di tipo generale - comuni a tutte le zone interessate - relative all'impatto dovuto al frazionamento dei fondi agricoli (in questa zona già colpiti recentemente dagli espropri per la nuova tangenziale) e, non ultimi, i problemi idrogeologici dovuti alla pesante alluvione che ha sommerso questa zona nel maggio 2023.

**Contributo:** con la presente sono anche ad informare che nel tratto di variante a sud dell'autostrada a San Prospero, erano iniziati dei lavori per l'installazione dell'antenna wind ma questi subito dopo l'inizio degli scavi sono stati interrotti e spostati a causa di diversi ritrovamenti archeologici romani trovati nel terreno. Vi chiedo pertanto di verificare la veridicità di quanto sopradetto anche direttamente con la WIND, che ha dovuto fare l'antenna in un'altra parte di San Prospero.

**Contributo:** in merito al progetto presentato, sono con la presente a chiedere di prendere in considerazione che le varianti a sud dell'autostrada proposte qualsiasi esse siano, sono assolutamente impattanti ad ogni livello e ingiustamente distruttive di tutto il territorio imolese, oltre al gravissimo fatto che raderebbe al suolo 2 interi Paesi (San Prospero e Chiusura). Vi chiedo pertanto di escludere senza indugio queste varianti e di concentrarvi sulle varianti a Nord dell'autostrada, le quali non distruggerebbero intere abitazioni, famiglie e posti di lavoro presenti nella zona industriale di Imola.

**Contributo:** mio malgrado, sono qui a scrivervi in quanto evidentemente non vi è chiaro del mostro che volete costruire in una cosa bella città e regione. Questo costosissimo ammasso di cemento, oltre a distruggere la salubrità dell'aria è senza dubbio uno spreco di soldi pubblici, i quali sono sempre scarsi o non presenti. Ma la cosa che più ci devasta è sapere che questo progetto che comprende delle righe tirate sulle planimetrie non hanno minimamente pensato alla distruzione che con sé portano, nello specifico città distrutte: San prospero, Chiusura e tutta Imola. Vi chiediamo quindi di rivalutare la fattibilità dell'opera, destinando i soldi ad oltre opere ben più urgenti ed importanti

## **Contributi del 01/06/2024**

**Contributo:** premetto che sono un cittadino NON direttamente interessato dalle opere in quanto risiedo a sud della via Emilia. Ho ascoltato gli incontri del dibattito pubblico per il mio interesse personale nato negli anni del mio impegno nelle istituzioni pubbliche. Ho ascoltato molte richieste e interventi che insistono sull'ipotesi di costruire la nuova linea in affiancamento alla linea storica. Ho anche ascoltato le motivazioni tecniche che rendono impossibile tale scelta per problemi di quota e di allagamento. Non essendoci nel tratto in questione la presenza di gallerie ed essendo comunque tutta (o quasi) l'opera costruita su viadotto chiedo questo: è ipotizzabile, è fattibile, è stata presa in



considerazione una ipotesi di un viadotto costruito non A FIANCO ma SOPRA la linea storica? Per spiegarmi: un viadotto che, con colonne non centrali ma laterali (una "U" rovesciata), sia esattamente sopra i binari della linea storica.

A mio parere, non di tecnico:

- non comprometterebbe altro terreno agricolo
- non avrebbe problemi con le stazioni perché i treni non devono fermarsi
- non ci sarebbe bisogno di elevarsi tanto di quota perché sarebbe sufficiente lo spazio per il transito del treno nella linea sottostante, salvo altri problemi di natura idraulica, in determinati punti
- le due linee sovrapposte consentirebbero di "proteggere" dagli eventi atmosferici (neve) quella sottostante
- invece di un pilone ne andrebbero fatti 2 ai lati della vecchia ferrovia ma sarebbero più piccoli e forse si possono fare anche più ravvicinati
- rimane il problema dell'esecuzione dei lavori, mantenendo la tratta in esercizio, ma essendo tutto prefabbricato forse si riesce a trovare una modalità.

## Contributi del 02/06/2024

**Contributo:** In riferimento al dibattito in streaming del 29/05/2024, invio la mia posizione XXXX XXXXX. Lavoriamo una superficie di 22 ettari di cui parte di proprietà e parte in affitto. Come detto vorrei sottolineare che con questa opera si viene a snaturare tutto il contesto, prettamente agricolo della zona, creando notevoli disagi di viabilità nel periodo, aprile- settembre, per la movimentazione di attrezzature agricole, mezzi pesanti per la mietitura dei cereali e mezzi pesanti per il trasporto di imballaggi e raccolto. Da non trascurare la svalutazione di tutti gli immobili e il terreno della frazione non solo per quanto riguarda gli interessati agli espropri. Siamo consapevoli che le grandi opere di questo tipo sono necessarie per ridurre l'inquinamento del trasporto su gomma e la congestione del traffico, però un territorio dove si cerca di mantenere viva l'agricoltura già tanto resa difficile dai fenomeni atmosferici sempre più distruttivi, i terreni coltivati sono sempre meno a livello nazionale, sono sempre di più i prodotti importati e non coltivati con i nostri disciplinari di produzione ORGOGLIOSAMENTE rigidi e che garantiscono una tutela sulla salute di tutti, penso sia da tenere in considerazione.

**Contributo:** con la presente, desideriamo esprimere alcune considerazioni riguardo al progetto del viadotto destinato al trasporto merci che attraverserà il territorio Emilia Romagna. Vorremmo evidenziare una serie di criticità che, a nostro avviso, necessitano di ulteriori approfondimenti e chiarimenti.

1. **Divulgazione Insufficiente.** Siamo profondamente dispiaciuti che questo tema non sia stato adeguatamente divulgato. Siamo già al terzo incontro del Dibattito Pubblico, e ancora troppi abitanti e imprenditori delle zone che verranno interessate da quest'opera colossale non ne sono informati. In un'epoca di comunicazione tempestiva e interconnessione globale, come mai non è stata fatta una divulgazione altrettanto efficace? La trasparenza e la partecipazione attiva della comunità locale sono fondamentali per la realizzazione di opere di tale portata.

2. **Contestualizzazione dell'Opera.** Chiediamo un chiarimento riguardo all'analisi costi/benefici del progetto. Si stima un risparmio di pochi minuti di viaggio per il tratto Castel Bolognese - Bologna: questo beneficio è sufficiente a giustificare l'enorme impatto dell'opera? Inoltre, l'analisi è stata contestualizzata al territorio specifico? Lungo la dorsale autostradale sorgono centri abitati, industrie, chiese, abitazioni, imprese locali e terreni agricoli. È stato valutato il danno economico, sociale e ambientale che il viadotto avrebbe sull'equilibrio produttivo e sulla qualità ambientale delle campagne dell'Emilia Romagna? Come può essere più conveniente distruggere l'identità economico-paesaggistica del nostro territorio per costruire due binari destinati al mero trasporto merci? Questo progetto non migliora il trasporto pubblico né connette le periferie, non crea un servizio utile alle campagne, anzi rischia solamente di deturparle drasticamente.

Fonti:

- <https://www.forlitoloday.it/cronaca/alta-velocita-romagna-progetti.html>
- <https://www.ravennatoday.it/cronaca/ferrovia-alta-velocita-bologna-castel-bolognese-3-miliardi-euro.html>

Allegati:

- Interferenze\_Variante 1-Rossa.pdf
- Interferenze\_Variante 2-Gialla.pdf
- Esempio Viadotto AV Pianura.pdf

3. Finanziamenti e Autorizzazioni. Leggiamo che il Dibattito serve a valutare "la volontà o meno di realizzare l'intervento", ma leggiamo anche che il progetto è già interamente finanziato per 3.65 miliardi di euro. Come può un progetto in fase di autorizzazione essere già finanziato? Questo genera confusione e solleva dubbi sulla trasparenza e l'efficacia del processo decisionale.

Fonte:

- <https://www.rfi.it/it/news-e-media/comunicati-stampa-e-news/2024/5/8/quadruplicamento-della-tratta-ferroviaria-bologna-castel-bologne.html>

4. Impatto Ambientale. L'infrastruttura comporterà anni di cantierizzazione, con un impatto devastante e prolungato sulla rete naturale del territorio, già fortemente stressata dall'autostrada esistente. La presenza di cantieri, macchinari pesanti, e l'aumento del traffico di mezzi pesanti non solo deteriorerà la qualità dell'aria, ma aumenterà anche l'inquinamento acustico, con effetti negativi su flora e fauna locali. Come intendete mitigare questi effetti dannosi e estremamente negativi? Conosciamo da vicino la realtà dei cantieri, e per quanto sulla carta sia tutto facilmente sostenibile come da voi anticipato durante il terzo dibattito avvenuto il giorno 29/05/2024 alle 17, noi sappiamo non essere davvero così nella pratica. Inoltre, una volta completato, il viadotto rappresenterà una presenza costante che altererà l'equilibrio naturale dell'area. Le barriere fisiche e il rumore continuo dei treni merci, operanti 24 ore su 24, influenzeranno negativamente la fauna locale, alterando i comportamenti degli animali e potenzialmente portando alla riduzione delle popolazioni di alcune specie. L'inquinamento luminoso, causato dall'illuminazione del viadotto, influenzerà ulteriormente gli ecosistemi locali, disturbando i cicli naturali di molte specie. La costruzione e l'operazione di tale infrastruttura rappresenterebbero una minaccia significativa e duratura per l'equilibrio ecologico della regione. È fondamentale valutare se i presunti benefici di questa opera giustifichino i danni irreparabili che causerà all'ambiente locale e al nostro patrimonio naturale. La protezione e la conservazione del nostro ambiente devono essere prioritarie, soprattutto in una regione che ha già sofferto a causa di interventi infrastrutturali pesanti.

5. Interruzione dei Corridoi Ecologici. L'area interessata dalla costruzione è attualmente attraversata da vari corridoi ecologici, vitali per la fauna locale e per la biodiversità della Regione. La costruzione del viadotto interromperebbe questi corridoi, con conseguenze

negative per la fauna locale, la migrazione degli animali e la biodiversità. La frammentazione degli habitat può portare alla diminuzione delle specie locali, con effetti a catena sull'ecosistema.

6. Erosione del Suolo e Inquinamento delle Acque. La rimozione della vegetazione e il movimento terra necessari per la costruzione del viadotto aumenteranno il rischio di erosione del suolo. Il suolo eroso può finire nei corsi d'acqua locali, portando a sedimentazione e inquinamento delle acque, che potrebbero avere effetti dannosi sulla qualità dell'acqua e sugli ecosistemi acquatici.

7. Valutazione Previsionale dell'Impatto Acustico. Un accurato studio dell'impatto acustico è essenziale, considerando che si tratta di treni merci operanti h24. La presenza di un'infrastruttura elevata, priva di barriere anti-rumore efficaci, comporta un inevitabile aumento dell'inquinamento acustico, disturbando la quiete notturna e la qualità della vita dei residenti e della fauna locale.

8. Inquinamento Visivo. La costruzione di un viadotto sopraelevato di oltre 10 metri, lungo quasi 40 km, altererebbe drasticamente il paesaggio. Questo tipo di infrastruttura è incompatibile con l'ambiente e il contesto paesaggistico della nostra Regione, rappresentando una ferita visiva e ambientale irreparabile.

9. Rischio Idraulico. La regione Emilia Romagna è un territorio ad alto rischio idraulico e soggetto a frequenti allagamenti. È stata adeguatamente valutata la sostenibilità di costruire un viadotto alto oltre 10 metri e lungo 40 km in una zona con tali caratteristiche? Le condizioni idrogeologiche rappresentano un elemento cruciale per la sicurezza e la durabilità di grandi infrastrutture. Quali misure sono state pianificate per mitigare il rischio di allagamenti e proteggere l'integrità del viadotto e delle aree circostanti?

10. Impatto sulla Salute dei Residenti. La costruzione e l'operatività del viadotto potrebbero avere effetti negativi sulla salute dei residenti, sia a causa dell'inquinamento acustico sia per l'inquinamento atmosferico derivante dal traffico ferroviario. È stato condotto uno studio sull'impatto sanitario dell'opera?

11. Valore delle Proprietà Immobiliari. La presenza del viadotto diminuirebbe il valore delle proprietà immobiliari nelle zone limitrofe. Questo è stato considerato nella valutazione economica complessiva del progetto? Quali compensazioni sono previste per i proprietari immobiliari che subiranno una perdita di valore delle loro proprietà?

12. Effetto sulle Attività Agricole. La campagna imolese e i dintorni sono fortemente improntati sulla coltivazione. Tagliare letteralmente le colture per far passare il viadotto, e il cantiere che ne consegue, implicherà un forte danno all'agricoltura, settore nel quale la nostra regione è particolarmente forte. Le attività agricole locali potrebbero essere gravemente colpite dalla costruzione del viadotto, con la perdita di terreni coltivabili, l'interruzione delle attività quotidiane e la diminuzione della produttività. Questo potrebbe portare a una diminuzione significativa della produttività agricola e a un impatto negativo sull'economia locale anche nel lungo periodo. Sono state fatte valutazioni specifiche sull'impatto agricolo e tenute conto nell'analisi del bilancio costi/benefici? Desideriamo riportare le parole di un agricoltore di Chiusura-San Prospero che ci hanno fortemente colpito, si tratta di una testimonianza diretta di qualcuno che conosce bene, meglio di noi, cosa vorrebbe dire per l'Agricoltura un'opera come il viadotto sul nostro territorio.

Da agricoltore ritengo fondamentale ribadire un concetto sostanziale: l'Italia ha una superficie agricola già fortemente minata dalla cementificazione. Non dobbiamo dimenticare che la terra è un bene finito, non è illimitato. Questi progetti, come purtroppo altri progetti di logistica stanno già facendo, vanno a minare ulteriormente la situazione. Non possiamo pensare che un viadotto diminuisca la superficie cementificata perché quei terreni saranno comunque irrimediabilmente compromessi. Impianti frutticoli costati centinaia di migliaia di euro non saranno mai ripagati adeguatamente, poiché la gestione di un campo "libero" da strutture quali piloni ha una gestione notevolmente più semplice. I poderi verranno spezzati, deprezzati, non avranno più la stessa redditività. Questo senza contare l'impatto ambientale floro-faunistico che ne deriva. Non possiamo non tenere conto di questo.

Mi sento di dire che il trasporto su rotaia debba essere favorito rispetto al trasporto su gomma, ma se non salvaguardiamo il territorio ci ritroveremo presto a trasportare su rotaia merci di dubbia provenienza e qualità dal resto del mondo, poiché sul nostro territorio la terra sarà finita e non si potrà più coltivare. Penso ad esempio a tutte le zone adiacenti ai caselli autostradali o alle tangenziali, non possono, per motivi ovvi di gestione, essere coltivate. È importante sottolineare che tutto questo non è solo a scapito dell'agricoltore in sé, ma di tutto il tessuto sociale che ne deriva, dalla trasformazione al turismo. Se pensiamo a pochi ettari di terra ci sembra non facciano la differenza, ma ogni anno in Italia perdiamo qualcosa come 4.500 ettari di terreno, se vogliamo fare un

esempio, perdiamo venti milioni di sacchetti di farina ogni anno... Ben vengano le migliorie territoriali, ma se fatte con criterio.

13. Conservazione del Patrimonio Culturale. La zona potrebbe ospitare siti di interesse storico e culturale che potrebbero essere danneggiati o alterati dalla costruzione del viadotto. È stato considerato l'impatto sul patrimonio culturale e sono state proposte misure per la sua conservazione?

14. Rispetto delle Normative Ambientali. Il progetto rispetta tutte le normative ambientali locali, regionali e nazionali? Sono state ottenute tutte le necessarie autorizzazioni ambientali e sono stati considerati tutti i requisiti di legge per mitigare l'impatto ambientale?

15. Effetto sulla Qualità dell'Aria. La costruzione del viadotto e l'aumento del traffico ferroviario potrebbero influire negativamente sulla qualità dell'aria nella regione. Sono stati condotti studi sull'impatto dell'inquinamento atmosferico e quali misure sono state previste per ridurlo?

16. Effetti sul Turismo. Il turismo nella nostra regione è fortemente legato alla bellezza del paesaggio e alla tranquillità delle campagne. La costruzione del viadotto potrebbe avere un impatto negativo significativo sul turismo locale, disincentivando i visitatori attratti dalle nostre attrazioni naturali e culturali. È stato considerato come questa

infrastruttura potrebbe influenzare negativamente il settore turistico, che rappresenta una fonte importante di reddito e occupazione per la comunità?

17. Costi di Manutenzione e Gestione. Un ulteriore aspetto critico riguarda i costi successivi alla costruzione del viadotto. Un recente articolo su un viadotto ferroviario ha evidenziato come, nonostante l'inaugurazione, il trasporto merci via alta velocità sia stato sospeso a causa degli elevati costi di manutenzione e gestione. È stato considerato quanto onerosi potrebbero essere questi costi nel lungo periodo? La sostenibilità economica dell'opera nel tempo è un fattore cruciale che deve essere accuratamente valutato per evitare che la comunità si trovi a dover affrontare spese insostenibili, o peggio a dover convivere con una carcassa di cemento armato alto oltre 10 metri e lungo 40 km inutilizzato e costato miliardi di euro.

Fonte:



- <https://www.ilfattoquotidiano.it/2022/12/02/stop-al-trasporto-merci-via-alta-velocita-colpa-dei-costi-gestionali-dei-treni-ma-non-solo/6886305/>

18. Congestionamento dei Trasporti Stradali. La cantierizzazione di un'opera del genere rischia di congestionare i trasporti stradali, isolando le campagne dalle città e la zona industriale di Imola, compromettendo la produttività e creando forti disagi. Inoltre, i lavori per la quarta corsia autostradale coinciderebbero con quelli del viadotto, comportando la gestione simultanea di due cantieri di grande entità nel territorio. Sono stati previsti percorsi alternativi temporanei per garantire il normale traffico di lavoratori e imprese della zona industriale di Imola durante la durata dei cantieri? Se sì, questi costi sono stati inclusi nell'analisi complessiva delle opere?

19. Interferenza tra Cantieri RFI e Autostrade. La presenza simultanea di due cantieri di grande entità, quello per la costruzione del viadotto ferroviario e quello per la quarta corsia autostradale, comporterà un impatto significativo sulla viabilità e sulla vita quotidiana delle zone interessate per un periodo di tempo prolungato. Oltre al sedime destinato a strada e binari, saranno necessarie le piste di cantiere e le aree per uffici, dormitori, mense e magazzini lungo tutta la tratta interessata dai lavori. Questo aumenterà considerevolmente il traffico e i disagi per i residenti e le attività locali. Accorpendo i progetti e coordinando i cantieri, si potrebbero ridurre notevolmente questi disagi. Perché non è stata considerata questa soluzione più integrata e meno impattante sul territorio?

20. Espropri. Durante il terzo Dibattito Pubblico, è stato riferito dal relatore di RFI che nell'analisi dei costi non si è tenuto conto del costo degli espropri perché generalmente irrilevanti rispetto al costo complessivo dell'opera. Come è possibile non tenere conto di un tale costo per valutare la fattibilità del progetto? Le soluzioni proposte spaccano paesi, zone industriali (tra cui quella di Imola, molto estesa e centro produttivo nevralgico), zone rurali e zone urbane. Come può essere un costo di cui non tenere conto per la valutazione della fattibilità del viadotto? Questo approccio solleva seri dubbi sulla completezza delle valutazioni economiche effettuate.

21. Progetto Fondamentale a Livello Europeo? Il progetto viene presentato come fondamentale a livello europeo, ma non c'è nulla di realmente europeo, poiché nemmeno a livello nazionale è stato presentato un progetto unitario, né come tempistiche né come individuazione del tracciato. Pertanto, questi pochi chilometri che verrebbero costruiti

rimarrebbero non proficui, contrariamente a quanto si vuole paventare. In termini di costi/benefici, il rapporto risulterebbe quindi vergognoso e ingiustificato.

22. Emissioni di CO2. Viene ribadito più volte che l'emissione di CO2 diminuirebbe grazie al progetto. Questo dato viene calcolato sul presupposto che più persone prenderebbero il treno, ma è necessario sottolineare che le persone interessate ai mezzi pubblici rimarrebbero le stesse, in quanto non ci sarebbero nuove fermate, ma semplicemente aumenterebbe il numero dei treni. Tuttavia, i treni vengono utilizzati principalmente da lavoratori e universitari, che continuerebbero ad avere le stesse fasce orarie mattina-sera. Quindi, avere più treni nel pomeriggio quali benefici reali potrebbe portare? Inoltre, la minore emissione di CO2 sarebbe comunque garantita dal fatto che i nuovi veicoli saranno ibridi/elettrici, indipendentemente dalla costruzione del viadotto.

Proposte di Soluzioni Alternative. È fondamentale considerare soluzioni alternative meno impattanti e più rispettose del territorio. Tra le varie ipotesi di tracciato, la soluzione in viadotto non è assolutamente pensabile per via dei suoi enormi impatti negativi. Chiediamo invece che vengano considerate soluzioni che viaggiano a quota piano campagna e che possano integrarsi con il territorio e le infrastrutture esistenti:

- L'affiancamento alla ferrovia esistente, una soluzione scartata a priori e nemmeno valutata, che invece dovrebbe essere assolutamente presa in considerazione.
- L'affiancamento al sedime autostradale su lato Nord dell'autostrada, a stretto contatto con la quarta corsia già in fase di costruzione. Riteniamo doveroso quantomeno aprire un dialogo con Società Autostrade per l'Italia per valutare questa ipotesi ed inserirla tra quelle sottoposte al Dibattito Pubblico e alle Amministrazioni.

Queste opzioni potrebbero ridurre l'impatto ambientale e sociale, preservando il paesaggio e la qualità della vita dei residenti.

Riflessioni. Vorremmo anche sottolineare una riflessione importante: a maggio del 2023 la Regione Emilia Romagna è stata fortemente colpita da un'alluvione devastante. Molte case delle colline sono ancora isolate, da strade crollate e frane. Sapere che sono stati stanziati miliardi per un'opera che danneggia il territorio, quando invece potrebbero essere utilizzati per sistemarlo, ci amareggia. Dovrebbe essere più urgente e sensato destinare tali risorse alla ricostruzione e al rafforzamento del nostro territorio, per prevenire future calamità e sostenere la nostra comunità. In conclusione, ci sembra che

si stia valutando un intervento al cuore su un paziente senza considerare il quadro diagnostico complessivo. Voi vedete sviluppo e progresso; noi vediamo una mostruosa cicatrice sul volto della Regione Emilia Romagna, delle nostre case, delle nostre aziende, del nostro territorio.

## Contributi del 03/06/2024

**Contributo:** in merito al progetto TAV, sono con la presente a mostrare tutta la mia più totale e piena contrarietà alla realizzazione di questo Ecomostro. I motivi che mi hanno portata dopo l'attenta analisi del progetto sono innumerevoli, dall'impatto ambientale, acustico, esproprio, di rumore etc etc, Ma la cosa che più mi chiedo è: essendo stanziati questi fondi per la MIGLIORIA DELLE INFRASTRUTTURE, ed essendo quelle già presenti ad un livello molto basso di manutenzione, (facendoci tra l'altro sfigurare in tutta Europa), non è il caso di utilizzare questi soldi ai fini del ripristino e della migioria di queste già esistenti?

**Contributo:** invio la mia osservazione riguardo la linea ferroviaria , abito nella frazione di san prospero, e dai tracciati il viadotto dovrebbe passare sopra alla mia casa, come sopra alle case di centinaia di persone, ritengo la cosa al quanto assurda, riterrei più opportuna ampliare la linea storica, ci sono persone anziane, persone con mutui trentennali, che da 20 giorni si stanno rovinando la vita compreso me perché abbiamo paura che le nostre case vengano espropriate, cercate di trovare una soluzione alternativa in modo di non smembrare intere cittadine, e far stare con la paura centinaia di persone, distinti saluti.

**Contributo:** abito a San Prospero nel comune di Imola (BO), ho XX anni e da quasi trenta abito in una delle villette attraversate da due delle varianti previste nell'intervento di quadruplicamento tratta ferroviaria Bologna-Castel Bolognese. Mi perdoni se non uso termini tecnici appropriati ma nella vita, prima della pensione, sono stata una bibliotecaria, dipendente 41 anni e 11 mesi dell'amministrazione pubblica di Imola. Ho acquistato questa proprietà in XXX XXXX XX con l'aiuto e i sacrifici dei miei genitori (operai semplici in fabbriche note imolesi), per dare a mia figlia XXX un futuro lontano dalla città e permetterle di vivere in una realtà "campagnola" dove il fluire delle stagioni è ritmato dalla crescita dei frutteti tipici della zona e dalla preparazione dei terreni per la semina e la raccolta del grano. Da dieci giorni ho saputo che tutto questo molto probabilmente non lo avrò più e che, oltre al gravissimo pensiero che forse stiamo entrando nella terza guerra mondiale, dovrò fare armi e bagagli per far spazio a un viadotto per trasporto merci. Qui

in zona non si dorme più. Sono qui a pregarLa di aiutarci e di valutare un'altra variante che, forse costerà di più, ma salverà sicuramente la vita di persone anziane (e anche giovani) di questa zona. Io non la voglio quest'opera strutturale, io vorrei finire i miei giorni come era nel mio progetto di vita: nella mia casa, coi miei animali e lasciare qualcosa in eredità a mia figlia. Mentre Le scrivo piango, piango da dieci giorni e so che queste parole a qualcosa saranno utili, perché vengono dal cuore e chi non ascolta un cuore addolorato? Nella speranza di essere ascoltata, Le porgo i miei più cordiali saluti.

**Contributo:** la presente per rendere nota la mia opinione in merito al nuovo progetto per il viadotto ferroviario. Sono fortemente contraria a questo ampliamento in quanto le tre alternative proposte spaccano a metà la nostra pianura e comportano un enorme disagio per gli abitanti del territorio sia riguardanti abitazioni private sia terreni di aziende agricole. Per non parlare dell'enorme danno ambientale ed acustico che tutto ciò comporterebbe. Ribadisco che sono totalmente contraria alla realizzazione del viadotto.

**Contributo:** senza una chiara conferma dell'utilità sociale e senza aver affrontato adeguatamente i rischi per l'ambiente, chiedo che l'approvazione e successiva realizzazione del viadotto venga fermata. Non possiamo permetterci di compromettere il nostro paesaggio e la sicurezza stradale senza una base solida di dati e analisi. Invito le autorità competenti a riconsiderare questa decisione e a valutare alternative più sostenibili.

**Contributo:** sono una cittadina risiedente nel comune di Castel Bolognese, pertanto sollecito lo sviluppo e il raddoppio della linea a binario unico Castel Bolognese-Ravenna, per evitare di realizzare la bretella che collegherebbe la nuova linea con il tracciato storico per Rimini.

**Contributo:** chiedo cortesemente che RFI rivaluti la possibilità di pianificare il tracciato a livello del terreno. Un viadotto della portata come quella menzionata nei video degli incontri mi sembra assolutamente fuori luogo, per motivi paesaggistici, di impatto ambientale e di disagio sociale a causa dei possibili espropri previsti. La nostra terra è già stata martoriata da un'alluvione, non deturpiamola e non affidiamoci ulteriormente. Grazie

## **Contributi del 04/06/2024**

**Contributo:** sono gentilmente a predisporre le seguenti osservazioni:

- I soldi finanziati derivano dal PNRR o da qualche altra fonte? Poiché nei webinar parlare di soldi del PNRR, invece il Dottor Pillon ha sempre detto che non sono fondi del PNRR
- si richiede un'analisi costi benefici della soluzione a viadotto che spezzerebbe interi paesi e zone industriali e devasterebbe il territorio limitrofo
- come mai la soluzione a viadotto viene presentata, il progetto deve partire tra pochissimo ed il dibattito che dovrebbe essere pubblico, in realtà nessuno ne è a conoscenza. Sembra che vogliate nascondere questa notizia
- <https://www.rfi.it/it/news-e-media/comunicati-stampa-e-news/2024/4/15/leonardo-e-rete-ferroviaria-italiana-sottoscrivono-un-accordo-su.html>
- Le varie linee dei tracciati proposti sono state create senza tenere conto del tessuto urbano e rurale presente. Sono a richiedervi le relazioni geologiche e inerenti alle fasce di rispetto, soprattutto nel caso di edifici storici lungo il percorso

**Contributo:** con la presente sono a chiedere di prendere in considerazione di lavorare sulla linea esistente. Quanto da voi proposto (soluzione 1 e 2) risulterebbe devastante per le tante aziende agricole e non, per l'ambiente e per le abitazioni. Devo anche aggiungere che la cosa si è saputa quasi per caso e già nell'ultimo incontro avete affrontato il discorso degli espropri, ma vi rendete conto di quanto state promuovendo e in che modo?

**Contributo:** occorre premettere che la pianificazione faunistica costituisce un obbligo previsto dalla normativa vigente, che la Provincia è tenuta a rispettare. L'analisi delle caratteristiche di elementi e fattori per i diversi comparti ambientali, effettuati, hanno permesso di individuare l'attuale scenario di riferimento e, quindi, l'ambito di influenza. Lo scenario di riferimento rappresenta dunque, lo stato di fatto delle variabili ambientali interessate. La presenza Di Zone di Ripopolamento e Cattura, e i programmi finalizzati all'incentivazione della naturale crescita delle popolazioni di fauna autoctona (in particolare di lepre/ fagiano) non potrebbero essere pienamente sviluppati. Un'ulteriore conseguenza della mancata attuazione del Piano di salvaguardia ambientale riguarda, l'estensione e la collocazione sul territorio degli habitat vocazionali per le specie di interesse, più in generale, per la fauna selvatica. L'incremento dell'antropizzazione e dello sviluppo delle infrastrutture connesse comporterebbe un incremento nel consumo di suolo e una riduzione dell'estensione degli habitat naturali e seminaturali vocazionali per le specie animali in genere. Dal momento che la pianificazione faunistica prevede anche

azioni volte alla conservazione degli habitat e al miglioramento ambientale (in particolare tramite la definizione dei criteri per la corresponsione degli incentivi in favore dei proprietari o conduttori dei fondi rustici), può svolgere un ruolo importante nel limitare l'ulteriore frammentazione degli ecosistemi naturali residui. Devono essere valutati i possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Tali effetti devono comprendere quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi. Le Zone di Ripopolamento e Cattura sono istituite con lo scopo di preservare gli habitat elettivi della fauna idonei allo sviluppo naturale della stessa, per favorire la produzione di fauna selvatica stanziale e la sosta e la riproduzione di quella migratoria, garantendo in tal modo l'irradiazione della fauna selvatica nei territori circostanti. Gli interventi gestionali attuali previsti convergono verso l'obiettivo primario di incremento delle popolazioni naturali di fauna, in particolare per la Lepre, affinché si verifichi una naturale diffusione sul territorio delle specie e possano essere effettuate catture a scopo di ripopolamento di altre aree. Le zone proposte dal Piano di tutela della fauna sono state individuate secondo il criterio ritenuto più concreto sulla base delle caratteristiche ambientali e territoriali, facendo ricadere la scelta sulle aree in grado di assolvere alla funzione di serbatoi naturali che possano garantire un costante irradiazione nei territori circostanti.

**Contributo:** nel ringraziarVi per aver dato ai cittadini la possibilità di esprimere il proprio parere, ritengo che dei tre tracciati presentati l'unico che permetta di raggiungere gli obiettivi di "superare i limiti storici della linea, cercando di ridurre l'impatto del potenziamento nei centri abitati e affrontando le esigenze del traffico merci in aumento" sia il tracciato numero 3 a Nord dell'autostrada, realizzandolo quanto più a nord possibile. Le motivazioni sono evidenti soprattutto per quanto riguarda i disagi che una linea ferroviaria potrebbe causare ai cittadini che dovessero vivere nelle sue vicinanze (e per vicinanze parliamo anche di centinaia di metri): si avrebbe inquinamento acustico durante l'arco di tutta la giornata per 365 giorni all'anno, così come gli edifici più a ridosso della linea risentirebbero anche delle vibrazioni causate dal passaggio dei treni. A questi pesanti disagi fisici per le persone, si aggiungerebbero anche i disagi economici dovuti al fatto che gli edifici non avrebbero più un valore commerciale essendo situati in una zona



dove la normale vita quotidiana non sarà più possibile. Come ultima considerazione vorrei porre l'attenzione anche all'idea di realizzare l'opera in modalità "sopraelevata", cosa che produrrà anche un notevole impatto ambientale: se non ci sono particolari motivazioni la realizzazione di una "normale" linea ferroviaria al suolo o al limite con una leggera sopraelevazione così da ridurre l'impatto visivo sarebbe auspicabile. Presumo che in tale modo si riduca anche l'impatto acustico. Sperando che tali considerazioni possano essere utili, porgo cordiali saluti.

## Contributi del 05/06/2024

**Contributo:** sono proprietario e titolare di attività sul territorio di Ozzano dell'Emilia interessate dal passaggio della nuova linea. La presente mail per invitarvi presso la struttura per verificare di persona quanto non possa essere analizzato con una semplice fotografia aerea o satellitare. Il passaggio di una linea di alta velocità è quanto di più impattante ci possa essere per un'oasi come la nostra, dove vi risiedono ca 200 cavalli con tante persone che svolgono equitazione e tante attività connesse di carattere sociale con l'intervento assistito con animali autorizzato tramite nulla osta dell'Ausl di San Lazzaro di Savena. La nostra realtà è tra le più conosciute a livello nazionale in ambito allevatorio sino dal 1990 e i nostri prodotti vengono venduti a clienti importanti in Europa e Stati Uniti. Il nostro indotto non si ferma alle persone che lavorano presso la struttura, ma vi sono tanti liberi professionisti, come veterinari, allenatori, guidatori, fantini, istruttori, maniscalchi e terapisti che gravitano attorno a tutte le nostre attività. Abbiamo anche in corso di sviluppo un rapporto di collaborazione turistico equestre, che sfrutta la sua futura capacità di ricezione di turisti ed eventi con l'attività equestre per i loro ospiti. Il passaggio sia in affiancamento alla linea esistente, sia tagliando i nostri terreni ci obbliga a cessare la nostra storica attività. Non avendo nelle vicinanze terreni con le caratteristiche simili, saremmo anche impossibilitati a trasferire la nostra attività altrove. Inoltre, il costo per fare ex novo una struttura come la nostra sarebbe per noi insostenibile. In allegato trovate una idea di percorso alternativo che tutelerebbe la nostra attività.

*NDR: si riporta di seguito l'immagine allegata.*



**Contributo:** questa relazione intende esprimere una ferma opposizione alla costruzione di un viadotto ferroviario alto fino a 18 metri destinato al passaggio di treni ad alta velocità da parte di Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Le preoccupazioni sollevate riguardano gli impatti ambientali, sociali, economici e sulla salute pubblica, nonché le problematiche tecniche e infrastrutturali associate al progetto. Inoltre, si evidenzia l'interferenza di questi lavori con la realizzazione della quarta corsia autostradale da parte di Autostrade per l'Italia, che amplifica le criticità complessive.

#### Analisi degli impatti

1. **Impatto Ambientale**
  - **Distruzione di Habitat Naturali:** La costruzione del viadotto comporterà la distruzione di habitat naturali e la frammentazione degli ecosistemi, con conseguenti effetti negativi sulla flora e fauna locali. La perdita di biodiversità sarà irreversibile.
  - **Inquinamento Atmosferico e Acustico:** Durante la fase di costruzione e in quella operativa, l'infrastruttura genererà elevati livelli di inquinamento atmosferico e acustico. I treni ad alta velocità producono rumori significativi che possono superare i limiti di sicurezza acustica per le aree residenziali adiacenti e che distruggeranno l'armonia dell'intera campagna.
2. **Impatto Sociale**
  - **Qualità della Vita:** Il rumore continuo e l'inquinamento atmosferico influenzeranno negativamente la qualità della vita dei residenti. Disturbi del sonno, stress e ansia sono effetti comuni associati all'esposizione prolungata a livelli elevati di rumore, provocati anche da anni di cantiere.
  - **Valore Immobiliare:** La presenza di un viadotto ferroviario realizzato con altezze previste fino a 18 metri, ridurrà significativamente il valore delle proprietà immobiliari nelle

vicinanze, causando perdite economiche per i proprietari di abitazioni e gravi danni al comparto immobiliare.

3. **Impatto Economico**
  - **Costi Aggiuntivi:** Oltre ai costi iniziali di costruzione, la manutenzione del viadotto comporterà spese continue significative. Inoltre, eventuali danni ambientali potrebbero tradursi in costi aggiuntivi per la comunità locale e le amministrazioni pubbliche.
  - **Effetti sul Turismo e le Attività Locali:** Il rumore e l'impatto visivo del viadotto possono ridurre l'attrattività della zona per i turisti, influenzando negativamente le attività economiche locali basate sul turismo e sul commercio, alterando inoltre i poli industriali di importanti aziende locali.
4. **Problemi Tecnici e Infrastrutturali**
  - **Stabilità e Sicurezza:** La costruzione di un viadotto di tali dimensioni richiede analisi geotecniche dettagliate per garantire la stabilità delle fondazioni. Eventuali errori o carenze possono portare a gravi problemi di sicurezza strutturale aggravati da un terreno soggetto ad ingenti allagamenti e inondazioni, come evidenziato dagli eventi catastrofici delle alluvioni.
  - **Gestione delle Acque:** La costruzione del viadotto altererà il drenaggio naturale delle acque, aumentando il rischio di allagamenti e erosione del suolo nelle aree circostanti e sottostanti all'infrastruttura proposta.
5. **Interferenza con la Costruzione della Quarta Corsia Autostradale**
  - **Congestione del Traffico:** La presenza simultanea di due cantieri di grandi dimensioni causerà un aumento della congestione del traffico, con gravi disagi per i pendolari e i trasporti commerciali. La gestione del traffico durante i lavori sarà estremamente complessa e potenzialmente pericolosa.
  - **Ritardi nei Progetti:** La sovrapposizione dei lavori di RFI e di Autostrade per l'Italia potrebbe causare ritardi significativi in entrambi i progetti, con conseguenti aumenti dei costi e prolungamento dei disagi per la comunità.
  - **Impatto Cumulativo sull'Ambiente:** La combinazione dei due cantieri amplificherà gli impatti ambientali, tra cui inquinamento acustico e atmosferico, aumento delle emissioni di polveri e possibili contaminazioni del suolo e delle acque. Tutti questi aspetti sono completamente contro tendenza rispetto alle attuali politiche di salvaguardia dell'ambiente e del territorio; pertanto, non si reputa attuabile un progetto di tale impatto.
  - **Sicurezza e Logistica:** La gestione della sicurezza nei cantieri e la logistica della movimentazione dei materiali e delle attrezzature saranno complicate dalla

presenza di due progetti così imponenti nello stesso territorio, con gravi ripercussioni sulle infrastrutture esistenti.

## PROPOSTE ALTERNATIVE

1. Opzioni di Tracciato Alternative
  - Gallerie: Considerare la costruzione di gallerie ferroviarie al posto del viadotto può ridurre significativamente l'impatto ambientale e sociale.
  - Percorsi Alternativi: Esaminare percorsi alternativi che evitino aree residenziali e sensibili dal punto di vista ambientale e paesaggistico.
2. Coordinamento tra Progetti
  - Pianificazione Integrata: Promuovere una pianificazione integrata tra RFI e Autostrade per l'Italia per minimizzare i conflitti e ottimizzare l'uso delle risorse; evitando la sovrapposizione di due opere di tale portata e impatto.

**CONCLUSIONE.** In conclusione, la costruzione di un viadotto ferroviario alto fino a 18 metri per treni ad alta velocità presenta numerosi impatti negativi che non possono essere ignorati. La distruzione di habitat naturali, l'inquinamento acustico e atmosferico, la riduzione della qualità della vita e del valore immobiliare, nonché i problemi tecnici e infrastrutturali, costituiscono motivi sufficienti per opporsi a questo progetto. L'interferenza con la costruzione della quarta corsia autostradale amplifica ulteriormente le criticità, rendendo indispensabile una revisione completa dei piani attuali. La sovrapposizione dei due cantieri non solo compromette la sicurezza e la gestione logistica delle opere, ma comporta anche un impatto ambientale ed economico insostenibile per la comunità locale. La congestione del traffico, la durata dei lavori e l'impatto sociale sulla nostra comunità sono problematiche che non possono essere sottovalutate. Invitiamo le autorità competenti a considerare attentamente le nostre preoccupazioni e a esplorare alternative più sostenibili e meno impattanti. È cruciale adottare un approccio integrato e collaborativo che rispetti l'ambiente, tuteli la salute e il benessere dei cittadini e promuova uno sviluppo infrastrutturale armonioso e sostenibile. La nostra comunità merita soluzioni che migliorino realmente la qualità della vita senza compromettere il patrimonio naturale e sociale del territorio. Solo attraverso una pianificazione attenta e responsabile sarà possibile costruire un futuro migliore per tutti.

**Contributo:** avendo casa tra via XXXXX XX XXX XXXXXXXX e via XXXXX XXXX, quindi a 217 metri dall'odierna autostrada (che verrà allargata, verso casa mia), chiedo che il nuovo binaria sia fatto a nord dell'autostrada, dove potrà sicuramente trovare un percorso tra

le coltivazioni, e quindi lontano da abitazioni, che viceversa le famiglie in esse sarebbero costrette a lasciarle... Meglio togliere un pezzo di coltivazione, che cavare case a famiglie.

**Contributo:** in merito al progetto del viadotto sopra / affianco all'autostrada, vorrei condividere con voi un'osservazione. Di viadotti e strade sopraelevate ne è piena l'Italia, la Liguria, gli Appennini, etc ma sono tutte realtà montuose dove il viadotto ha lo scopo di superare altezze. Ma in pianura? Non capisco proprio il senso di deturpare il paesaggio con un mostro di piloni quando non ci sono dislivelli da superare. Sarei curiosa anche di mettere a confronto un piano economico e finanziario, PEF, trentennale che valuti anche la manutenzione di tale opera. Oltre che i costi di realizzazione. Non capisco questo astio verso l'opzione di potenziamento della rete ferroviaria esistente o di costruzione affianco all'autostrada ma a livello del terreno.

### **Contributi del 06/06/2024**

**Contributo:** in merito alla proposta avanzata da alcuni e dal comune di Imola di studiare fattibilità per passare di fianco alla linea ferroviaria esistente a me sembra assurdo. Forse non si rendono conto di quante abitazioni e attività commerciali vengano coinvolte dal passaggio così impattante dentro ad un centro abitato. Io rimango dell'idea che sarebbe da prendere in considerazione il percorso che impatta meno nelle abitazioni e nelle attività produttive, perciò, quello più lungo che gira in aperta campagna.

**Contributo:** con la presente sono a richiedere di valutare la possibilità di riguardare il progetto di affiancamento alla ferrovia già esistente in quanto sarebbe meno impattante a livello di impatto ambientale ed espropri. Io abito di fianco all'autostrada a Poggio Grande e mi sembra che lì l'impatto ambientale ci sia in quanto che sia una soluzione o l'altra il viadotto sarebbe molto più alto e porterebbe via la bellezza della campagna.

**Contributo:** con la presente sono a richiedere di valutare la possibilità di ampliare il nuovo viadotto di fianco alla ferrovia già esistente in quanto io ho l'azienda agricola di famiglia di fianco all'autostrada a Poggio Grande e andreste a togliere ed interferire sia con il mio terreno, non che fonte di mio guadagno, e sia con il capannone dell'azienda e di conseguenza non ci date la possibilità di poter ampliare la nostra azienda nella zona.

**Contributo:** studio - ferrovie e inquinanti in - zona agricola. Studi svolti dall' Università degli studi di Padova- applicati ai progetti che RFI propone su terreni agricoli, materiale reperibile – bibliografia riportata.

“In Italia le linee ferroviarie in esercizio corrispondono a 16.829 km, ricoprendo gran parte del territorio nazionale. Ne consegue che risulta di fondamentale importanza studiare l’effetto che queste infrastrutture hanno sull’ambiente, sugli ecosistemi e sulla salute umana. I principali inquinanti legati al trasporto ferroviario sono: i metalli pesanti, gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA), le sostanze derivate dal petrolio e i policlorobifenili (PCB). I metalli pesanti derivano principalmente dai processi di abrasione che si verificano durante la marcia dei treni rilasciando questi composti nel terreno e nell’ambiente circostante. Lo studio che riporto, UNIVERSITÀ’ di Padova, è condotto nella regione Veneto nell’anno 2023 e prende in considerazione un totale di 42 aree di saggio dislocate lungo le linee ferroviarie caratterizzate da diversa tipologia e frequenza di traffico ferroviario. I principali contaminanti associati al trasporto ferroviario risultano essere gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA), i metalli pesanti, le sostanze derivate dal petrolio e i policlorobifenili (PCB) (Brtnický et al., 2022). Fanno parte degli elementi potenzialmente tossici (PTE) i metalli pesanti, caratterizzati da tossicità, persistenza e bassa degradabilità. I metalli pesanti possono migrare attraverso le piante e gli organismi animali lungo le catene trofiche fino al corpo umano. Vengono suddivisi in due classi di pericolo in base al grado di influenza sugli organismi viventi. Rientrano nella prima classe di pericolo (I) il Pb, Zn e Cd che hanno un effetto neurotossico e nella seconda (II) Cu, Cr e Ni, elementi con un effetto mutageno e che aumentano la permeabilità cellulare (Bosak et al., 2023). Il rilascio di metalli pesanti nell’ambiente, da parte delle linee ferroviarie elettrificate, è dovuto principalmente ai processi di abrasione che si verificano principalmente in due modi:

- durante le operazioni di frenata, a causa dell’attrito tra le pastiglie dei freni e le ruote del treno (Burkhardt et al., 2008);
- durante la marcia a causa dell’attrito tra le ruote del treno e le rotaie e tra il pantografo e la linea aerea di contatto (costituita dal 99,8% di rame e dallo 0,2% di argento) (Burkhardt et al., 2008).

L’elemento principale che viene rilasciato durante la frenata di un treno è il ferro, seguito da manganese, rame e cromo, mentre l’abrasione tra le ruote e le rotaie, che sono composti per il 96% di ferro, genera l’emissione di rame, nichel, molibdeno e vanadio (Burkhardt et al., 2008). Non indifferente risulta essere la fuoriuscita di materiale, l’emissione di polveri e l’evaporazione dei materiali trasportati lungo le linee ferroviarie dai treni merci, oltre alla dispersione di rifiuti domestici derivanti dal trasporto di persone.



I materiali trasportati contenenti Zn e Pb vengono assorbiti dalle particelle di grosse dimensioni o cadono direttamente dai treni merci, depositandosi rapidamente sulle massicciate ferroviarie (Chen et al., 2014). L'emissione di tutti questi composti risulta dipendente dalla frequenza dei trasporti e dal modello di treno utilizzato, incrementando all'aumentare del traffico ferroviario; la quantità di metalli pesanti rilasciati aumenta nelle aree di frenata in prossimità di aree urbane, stazioni ferroviarie e scambi ferroviari. Diversi inquinanti vengono emessi indipendentemente dalla frequenza del traffico ferroviario come le sostanze rilasciate dalle infrastrutture ferroviarie, quali pali, binari, traversine e scambi. I pali che costituiscono la linea aerea di tensione sono costituiti da zinco (99%) e cadmio che negli anni vengono dilavati e rilasciati nel terreno, così come i binari rivestiti di piombo. I pali che costituiscono la linea aerea di tensione sono costituiti da zinco (99%) e cadmio che negli anni vengono dilavati e rilasciati nel terreno, così come i binari rivestiti di piombo. Rilevanti dal punto di vista ambientale risultano le perdite di idrocarburi derivanti dal creosoto, materiale utilizzato come impregnate per le traversine di legno dei binari ferroviari laddove non sono state sostituite con quelle in cemento. Il creosoto viene disperso tramite volatilizzazione, essudazione, abrasione e lisciviazione nell'ambiente circostante le linee ferroviarie (Burkhardt et al., 2008).

La vegetazione lungo le linee ferroviarie. Gli elementi tossici (PTE) causano danni alle radici, inibizione della fotosintesi e danni all'apparato fotosintetico con conseguenti ritardi nello sviluppo e morte della pianta; inoltre, questi elementi causano la diminuzione delle attività enzimatiche del suolo che possono portare al degrado di ecosistemi sensibili (Meng et al., 2018). Tutti i poderi agricoli nella zona di Colunga sono forniti di pozzo artesiano per l'irrigazione di terreni - ne sarebbero intaccate le falde acquifere ricadendo su prodotti alimentari, fruttiferi e orticoli.

La presente ha lo scopo di attenzionare questo accordo. Coldiretti e FS confermano il loro reciproco impegno per la tutela del suolo, per la sostenibilità integrale del modello di sviluppo in linea con gli Obiettivi sostenibili dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e con le strategie europee Green Deal e Farm to Fork. Nella direzione della tutela dei terreni agricoli e della capacità produttiva dell'agricoltura italiana. Il prospetto indicato da Rfi coinvolge solo sul territorio di San Lazzaro, Frazione di Colunga oltre 6 poderi TUTTI AGRICOLI due dei quali in forza di piano di sviluppo aziendale - in proposta di certificazione Biologica - (come indicato da direttiva Europea AGENDA 2030) si propone l'affiancamento alla linea esistente, in territorio Rurale nella presente indicato.

La relazione vuole essere portata a livello non solo Italiano ma europeo, i desiderata non è fermare un'opera utile a livello nazionale bensì, tutelare le parti che possono essere salvaguardate. Gli studi svolti e indicati in fase iniziale di questo prospetto, dimostrano come non sia possibile valutare in corso: danni al suolo / acque / animali, ricordo il precedente invio - zona protetta di ripopolamento animale - le considerazioni che ho valutato prima di redigere la presente, hanno considerato i lavori svolti non solo in Veneto da RFI ma anche nodo di Udine (relazione STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE). Per ottenere le certificazioni necessarie di prodotto Biologico, i crismi necessari sono indiscutibilmente incompatibile con l'opera in variante. Il coinvolgimento dei terreni agricoli comporterebbe al di là dei danni ambientali già citati, la perdita di lavoro per le future generazioni, famiglia: XXX / XXX / XXX / di Azienda agricola Boschetto, con avanzamento lavori di impianto frutteto (già installato) a goccia che invitiamo a visionare, attenzionandovi sul progetto di espansione in corso post coltura estensiva seguita da rotazione di terreno. Ringrazio anticipatamente per la disponibilità, invito i responsabili a un incontro, in considerazione di tempi ridotti, auspicio di poter ricevere una risposta che, non contempli la semplice partecipazione a dibattito pubblico al quale ho chiaramente partecipato. Si potrà eccepire che non si può considerare il singolo, ricordo che ogni singolo forma una nazione e, la parola di ogni soggetto viene per democrazia portata ad una considerazione (ricordo il coinvolto Sig. Xxxxxxx territorio di Ozzano - nominato a livello di dibattito pubblico, tutelato giustamente perché "invaso dalla linea" non diversamente dagli agricoltori del territorio di Colunga) crea un precedente importante da considerare alla situazione attuale.

## **Contributi del 07/06/2024**

**Contributo:** vorrei chiedervi se, invece del viadotto in piloni, abbiate mai pensato di prevedere un'opera a terra e, se il problema è davvero la possibilità di alluvioni, perché non imporre alle amministrazioni locali e regionali di FARE opere per arginare questo problema ? Dopo l'alluvione dello scorso anno, poco è stato fatto. Potrebbe essere il momento di imporre alle amministrazioni - PER SCONGIURARE L'ORRENDITA' DEL VIADOTTO, mi perdoni chi l'ha pensato ma è orrendo - di fare bacini di espansione e altre opere al fine di limitare il rischio di alluvioni. E fare un'opera - mi rendo conto molto importante - A TERRA.

## Contributi del 08/06/2024

**Contributo:** mercoledì 5 giugno ho partecipato all'ultimo dibattito pubblico come uditor, mentre nel dibattito pubblico del 29 maggio ho anche partecipato con domande e considerazioni. Vi ringrazio anche di aver ricevuto invito via mail a partecipare al dibattito odierno. Sinceramente, con un po' più di lucidità rispetto al 29 maggio, le scrivo che sono stupita ma anche molto perplessa e spaventata. Nei dibattiti pubblici avete portato sicuramente dei relatori competenti nel loro lavoro come relativa professionalità, ma che sinceramente, a parte un caso o due, sono stati carenti, per quello che ho percepito io come uditor, in dialettica, organizzazione tecnica tra loro e del dibattito, ma soprattutto sono stati carenti ed evasivi nelle RISPOSTE. Da due aziende così importanti come Rfi e Italferr, mi aspettavo di più, soprattutto considerando ciò che vogliono proporre. Le risposte spesso venivano rimandate a dibattiti precedenti, oppure riguardavano argomenti già discussi, ma spesso sembravano arrampicate sugli specchi o non rispondevano esaurientemente o ci giravano in torno. Più di una volta chi poneva le domande tornava a chiedere la stessa cosa in quanto la risposta ricevuta non era una risposta. Ovvio che non eravate preparati in così poco tempo a gestire domande di vario genere, come anche di persone che sapevano del progetto da pochi giorni. Ma visto questo, non si poteva pensare di dare più spazio ai dibattiti, in termini di giorni e di tempo? Più di una volta dal relatore Pillon e dai relatori delle stanze è stato ribadito che proprio il dibattito serviva a conoscere il territorio ed a far emergere le problematiche, è fatto apposta! Ma sinceramente gestito così, mi è sembrato fatto solo perché doveva essere fatto come obbligo di legge. In alcuni momenti ero veramente basita e mi sentivo anche un po' presa in giro essendo diretta interessata. Altra cosa disarmante, almeno per me, la "costruzione" di un progetto così impegnativo e oneroso, solo sulla carta e con studi generalizzati, ma non approfonditi specificamente sul territorio e con dati certi. È solo un docufap direte voi, ma per me è campato in aria. Non potete presentare un progetto senza nemmeno sapere cosa c'è sotto le linee dei possibili tracciati o della zona limite del territorio dove volete affrontare una spesa di 3,65 miliardi, ripeto 3,65 miliardi di euro.....!! La tabella dei pro e dei contro, dove riportate la criticità delle possibili soluzioni con poco critico o molto critico, su cosa è basata? Venite a chiedere a noi le osservazioni e le criticità, ma era da fare prima, con più tempo ed un approccio diverso. Oltre che segnalare le criticità a rfi, dovevate essere pronti a rispondere ai dibattiti pubblici. A conoscere il

territorio, ad aspettarvi domande da persone che non vogliono tutto questo. Esatto perché noi non lo vogliamo! Le persone vogliono vivere serenamente, non essere espropriati di uno dei suoi beni più importanti: la casa. La casa, non è solo dove si dorme, spesso è un sogno, un sogno che si avvera, fatto di sacrifici di speranze...e ancora 25 anni di mutuo da pagare e decine di migliaia di euro spese per ristrutturare e migliorare il SOGNO e il mio angolo di pace. Io voglio vivere serenamente! Ma se anche non vieni espropriato, che cosa pensate che si possa provare ad alzarsi la mattina e trovarsi un viadotto rumoroso ed ingombrante davanti o sopra, sperando sempre di aver dormito la notte. E poi un domani chi gliela compra una casa con una "pertinenza" non richiesta è di questo tipo? Oppure non poter più vedere i campi di peschi fioriti a primavera o di grano color oro in estate vicino a lui. Mi domando infine cosa è come può venire realizzato un progetto così, ribadisco oneroso e impegnativo, se sembra che non sappiate bene neanche voi cosa state per fare e in tempistiche così strette? Come si può pensare di spendere così tanto dei soldi dei cittadini, senza dare sicurezza di progetto, di costruzione, di manutenzione (ad oggi non è ancora stato risposto se avete considerato nel budget anche i costi di manutenzione ordinaria) e che non rimanga uno scheletro di cemento.

Quello che state trasmettendo è insicurezza e inaffidabilità del progetto. Per fare tutto ciò distruggere ampi territori e VITE! Ma soprattutto avete dimenticato, spero non volutamente che state decidendo Voi di persone e di territori senza conoscerli. E ci sono persone che da qui a mesi futuri, non dormiranno e saranno incerti sul loro destino futuro. Io sono due settimane, che non dormo la notte questa non è vita!! ci avete pensato che oltre all'impatto ambientale c'è anche quello umano e sociale? si parla di danno biologico a parer mio... ma avrete fatto studio e tabella anche su questo. per questo dico che sono spaventata di tutto ciò. e ribadisco, che non voglio questo mostro, qui da me!! se veramente risponde alle mail, questo è il momento...e per cortesia non mail automatiche di ricevimento, almeno questo lo ce lo dovete!

*NDR: contributo inviato anche il 12/06/2024.*

## **Contributi del 09/06/2024**

**Contributo:** durante il terzo dibattito riguardante la materia degli espropri è stato dichiarato da RFI: che il valore che verrà dato in caso di esproprio è il VALORE DI MERCATO

DELL'IMMOBILE + spese di trasloco, + costo agente immobiliare per acquisto nuova casa e tante altre belle parole di voci di spese. Quindi è palesemente emerso che: VALORE DI MERCATO=VALORE DI ACQUISTO DI UNA CASA NEL 2024. Oltre all'obbligo di legge di corrispondere l'importo dell'80% dell'importo entro 60 giorni (ma quando mai?!?!?! ma avete mai parlato con un espropriato?!?!?!). Vi supplico almeno di non prenderci in giro, approfittando delle menti delle persone più anziane che vogliono credere alle vostre parole. Quindi voglio che qui per iscritto, come avete detto nel dibattito, mi confermate cosa si intende per VALORE DI MERCATO (esattamente il calcolo che verrà fatto), senza che ci prendiate anche in giro, perché i poveretti che hanno già subito un esproprio dopo 2 anni non hanno ancora ricevuto niente e soprattutto la cifra di INDENNITA' promessa è ridicola, non di certo il valore di mercato. Quindi passiamo ai conti:

ESEMPIO: nel 2024 ho acquistato un immobile che mi è costato € 300.000,00, quindi come valore di esproprio riceverò: il valore di mercato = a €300.000,00 + spese di trasloco+ agente immobiliare+ danno che mi stai procurando per dover traslocare di forza e per non avere più la casa che mi sono scelta e per tutto lo stress che ne è derivato.

ESEMPIO 2: nel 2009 ho comprato un immobile al costo di € 150.000,00. Se lo vendessi oggi dopo 15 anni, la casa avrebbe senz'altro un valore di mercato ben diverso grazie alle migliorie e alle condizioni attuali di mercato. Quindi oggi la venderei ad almeno euro € 250.000,00 (valore facilmente stimabile da una qualsiasi agenzia immobiliare) Giusto!? Vi chiedo di non darmi una risposta superficiale, ma vi supplico di non prenderci in giro illudendoci e scrivere la realtà dei fatti. Dopo tutto questo mi ritroverò senza un soldo, con la promessa di un'indennità ridicola che riceverò dopo anni e anni. Per favore vi chiedo chiarezza, ve lo dico con le lacrime agli occhi perchè qui di noi nessuno si sta divertendo, contrariamente ai sorrisi e sorrisetti inopportuni che fate durante i dibattiti.

**Contributo:** sono residente a San Lazzaro di Savena frazione Colunga (via XXXXXXXX XX). Qualunque sia il tracciato della variante avrebbe un impatto sulla mia proprietà a dir poco distruttivo sotto ogni punto di vista: ambientale, visivo, acustico, ecc, che andrebbe a ledere non solo il valore della stessa (ancora con cospicuo mutuo acceso), ma anche la vivibilità stessa. Ho acquistato casa in campagna con il fine della tranquillità, pagando profumatamente tale posizione... in più con il progetto che insieme a mio marito stiamo portando avanti, ovvero di dare alloggio ad animali abbandonati. E' in corso anche uno

studio per effettuare una pensione per gatti che, con i rumori e l'avvento dei lavori della variante dell'alta velocità, non mi permetteranno di portare avanti. Siamo disperati in quanto non abbiamo altri risparmi che la nostra casa, la cui vivibilità e, molto probabilmente, la pericolosità dell'opera ci lederà sotto ogni punto di vista. La nostra paura è addirittura l'inagibilità poiché non è possibile valutare ora, ma solo in corso d'opera, le crepe, le vibrazioni, ecc., che potrebbero portare ad un esproprio. Confidiamo che si possa prendere in considerazione l'ampliamento della linea esistente, senza modificare suolo e ambiente circostante.

## Contributi del 10/06/2024

**Contributo:** sono un residente di ozzano dell'emilia e come da dibattito sono fortemente contrario al progetto attuale che vede tagliare in due tutto il comune di Ozzano dell'Emilia. Nel secondo dibattito avete fatto vedere una seconda ipotesi di tracciato che si affiancherebbe al tratto autostradale più in fretta evitando di tranciare in due il "Bologna Equestran center" e maggiormente salvaguardando l'area dell'ex caserma gamberini impastando più a nord. Ecco questa seconda ipotesi la trovo decisamente meno penalizzante per tutto il territorio di Ozzano Emilia laddove non fosse possibile affiancare l'attuale linea ferroviaria e magari sfioccare più a est nel comune di Castel San Pietro dove abbiamo un territorio molto meno abitato e con meno attività lavorative.

**Contributo:** sono titolare di una Impresa agricola familiare nella zona di Poggio Grande, Castel San Pietro T. BO sulla quale ho già effettuato notevoli investimenti visto che sarà il futuro lavorativo di mio figlio. giovane agricoltore. CHIEDO pertanto di rivalutare l'ampliamento della rete ferroviaria eventualmente DI FIANCO a quella già esistente e NON in prossimità all'Autostrada A14, già devastata dagli espropri per la quarta corsia autostradale e la costruzione di immensi capannoni industriali (quindi un notevole impatto ambientale e consumo di terreno. agricolo con colture certificate) Sottolineo che la mia azienda è già stata divisa a metà dall'Autostrada+ esproprio per la 4 corsia, pertanto l'eventuale ampliamento in tale zona la dividerebbe in quattro parti con un'immensa svalutazione del terreno e dei fabbricati e una minor fonte di lavoro/guadagno. AUTOSTRADA + FERROVIA INSIEME SAREBBE UN NOTEVOLE DISASTRO - L'azienda è gestita da un giovane agricoltore con progetti futuri di espansione, la Vs. opera creerebbe un grande danno sia a livello economico/aziendale che a livello personale del giovane



imprenditore e di tutta la mia famiglia. CONFIDIAMO CHE VENGA RIVALUTATA LA SOLUZIONE AFFIANCATA ALLA LINEA FERROVIARIA GIA' ESISTENTE. Grazie. Cordiali saluti

## Contributi del 11/06/2024

**Contributo:** sono ad evidenziare che le due varianti a sud dell'autostrada (che passano dalla zona di San Prospero) trovano interferenza con una villa storica censita dalla Soprintendenza. Sono ad inviarvi il documento dove potete trovare i dati catastali dell'immobile. Inoltre, penso che la soluzione a viadotto, non sia la soluzione adatta per il nostro territorio, in quanto sarebbe una cicatrice di cemento che devasterebbe intere aree.

*NDR: è stata allegata la notifica della dichiarazione d'interesse culturale dell'edificio.*

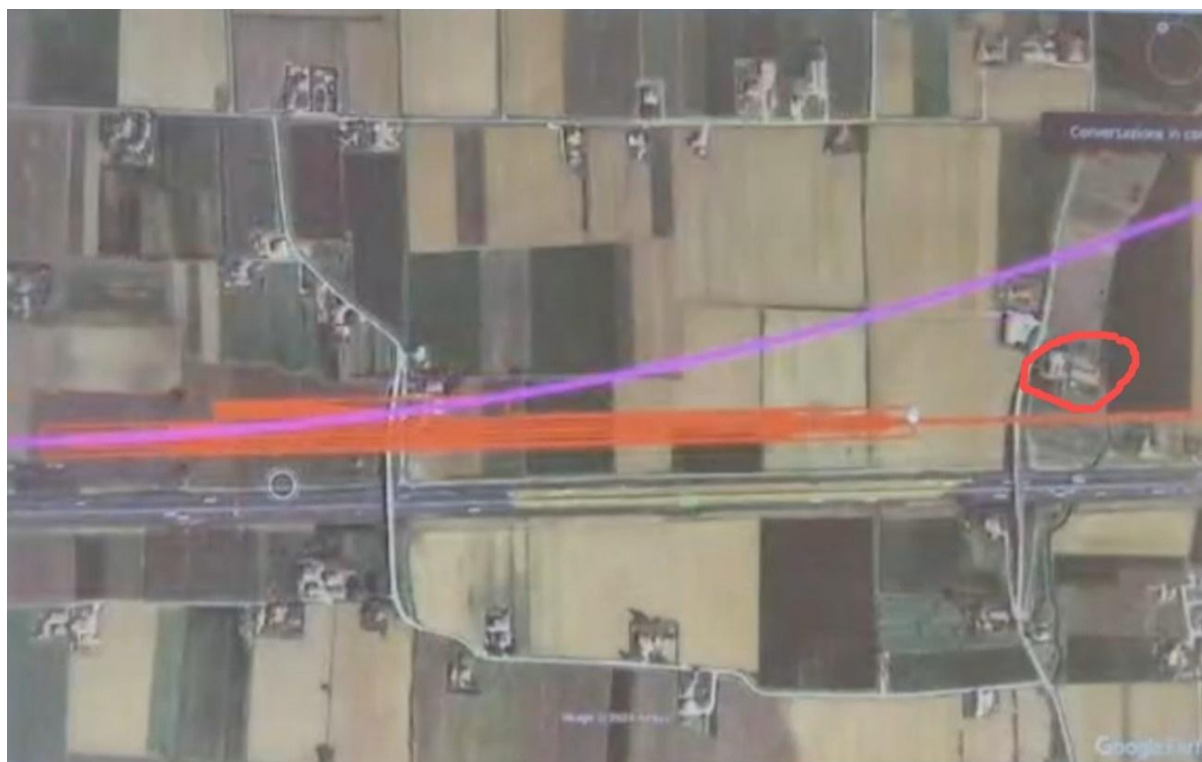
## Contributi del 12/06/2024

**Contributo:** ho appena ascoltato il dibattito a Imola dove è stato presentato il nuovo progetto in affiancamento alla ferrovia. Contenta del processo che ha portato al ripensamento sulle soluzioni maggiormente impattanti per le comunità, ora sono a chiedervi, ancora una volta di analizzare quanto possa essere impattante un viadotto per il paesaggio. Se il problema è il rischio idrico vanno valutate azioni per diminuirlo, e questo sarebbe a favore di tutti i territori coinvolti. E, nel caso sia necessario, aumentare l'altezza delle rotaie, ma non fino a 10 metri! Io sono a favore dell'opera, sono a favore del movimento merci su rotaia, sono meno a favore del posizionamento scelto dato che abito vicino alla ferrovia, ma capisco che gli altri tracciati sarebbero stati peggiori per un maggior numero di persone, ma sono assolutamente a sfavore del viadotto.

**Contributo:** la presente per segnalare il mio totale disappunto nelle versioni a nord dell'autostrada presentate oggi. Non devono esistere varianti a nord o a sud ma deve esistere un'unica soluzione in affiancamento alla linea esistente. Non si può giocare in questo modo con le vite delle persone.

**Contributo:** secondo le ultime proposte fatte oggi in comune a Imola (vedi allegato, casa mia è quella cerchiata) la mia casa rimarrebbe fra la proposta rossa e quella viola

rispettivamente a circa 50mt sopra o sotto. Vorrei sapere se c'è esproprio dell'abitazione visto le distanze critiche e le necessità per il cantiere la zona sarebbe fitta per abitarci. Credo che l'area di cantiere comprenderà casa mia e vorrei cominciare a pensare cosa fare se dovessero passare quelle proposte.



**Contributo:** sono XXX XXX, rappresentante legale della XXXX società agricola di XXX XXXXX XXX XXXXX con sede in via XXX XXX XXX a Castel San Pietro Terme 40024 (Bo) P.IVA XXXXXXXXXXXX. assieme in società con mio fratello proprio nei primi mesi del 2024 abbiamo preso la grande decisione di aprire l'azienda agricola che tanto sognavamo ed essendo giovani stiamo partecipando al bando giovani primo insediamento PSR. Abbiamo investito tanto, e stiamo continuando ad investire per crescere come azienda agricola e garantirci un buon proseguimento per il nostro futuro e che il nostro insediamento in azienda abbia un buon proseguimento. Finora l'azienda agricola era intestata a nostra madre e stiamo da quest'anno prendendo le redini noi. Sto seguendo la vicenda del nuovo progetto ferroviario e sono venuto a conoscenza oggi 12 giugno 2024 delle nuove proposte di RFI. Siccome in una delle due nuove proposte (la linea rossa) si occuperebbe in maniera praticamente diagonale il terreno agricolo, volevo esprimere il mio parere e disappunto

sulla questione vedendomi coinvolto. Credo che la scelta migliore e meno impattante per tutti e per gli imprenditori agricoli del nostro territorio sia la scelta che affianca la vecchia linea di circa una ventina di metri sempre sopraelevata (la linea azzurra). Oltretutto ci stiamo espandendo come azienda e in programma abbiamo di prendere in affitto un terreno vicino a noi che viene anch'esso coinvolto nell'opzione della linea rossa, spezzando in questo modo oltre il podere esistente, anche il nuovo. Questo comporterebbe per noi una maggiore difficoltà di lavorazione delle varie colture quindi di conseguenza un grosso disagio. Come anche le precedenti opzioni non erano a mio avviso da tenere in considerazione proprio per lo stesso motivo, perché andavano a danneggiare altri agricoltori. Sono a ribadire di tenere fortemente in considerazione l'opzione che affianca la vecchia linea per evitare di danneggiare ulteriormente il settore agricolo che è di fondamentale importanza e già abbastanza martoriato. Allego file dove sono evidenziati in (azzurro) terreni di proprietà e in (giallo) quelli in affitto.



## Contributi del 13/06/2024

**Contributo:** ho ascoltato la registrazione dell'incontro che avete avuto col comune di imola e le nuove proposte di tragitto... Voglio dire cosa ne penso... Penso che sia assurdo far passare una linea di alta velocita' per trasporto prettamente di merci in un centro abitato... Progetto con linea azzurra..L'impatto per le persone e' devastante.. Io come gia' anche voi avevate fatto inizialmente non lo avrei nemmeno preso in considerazione tale progetto ma sollecitati da alcuni frazioni e dal Sindaco di prenderlo in considerazione l'avete dovuto proporlo... I terreni agricoli sia in affiancamento alla linea esistente che a nord dell'autostrada saranno comunque espropriati agli agricoltori e come superfici poco cambiera' anche perche' non in stretto affiancamento come si pensava si potesse fare.. Bisogna che questa linea passi piu' lontano possibile dai centri abitati e anche dalle zone industriali perché troppo impattante... In primis occorre preservare le abitazioni e la tranquillita' dei cittadini poi le attivita' produttive... La terra come superfici espropriate poco cambia da un progetto o l'altro.. La linea azzurra in affiancamento e' quella a mio avviso da non prendere nemmeno in considerazione... La linea rossa secondo me impatta troppo nella zona industriale piu' importante di imola. Ricordo che c'è la Cefla una delle aziende piu' importanti e grandi di imola dove ci lavorano 1000 dipendenti e ci passereste rasenti e quasi sopra... Provochereste un danno di immagine che non voglio pensare. Tre anni fa' e' stata fatto uno showroom costato non so forse 10-15 milioni di euro e voi lo rasentate e sarebbe forse da abbattere.. poi oltre la Cefla ci sono altre attivita' produttive importanti sulla stessa linea. Perciò l'unica soluzione a mio avviso è la linea viola più lontana a nord dell'autostrada che è l'unico progetto che crea meno danni, demolizioni e meno impatti per il territorio e cittadini imolesi.

**Contributo:** voglio solo fare una precisazione sull' intervento fatto dal sig. XXXXXXXX stamattina promotore di quella raccolta firme partita da chiusura e sanprospero e casola canina.. E' partito nel dire che lui rappresenta tutto il territorio imolese???. Forse si e' sbagliato e confuso e voleva dire che rappresenta solo alcune frazioni imolese a discapito di tante altre.. Pontesanto Sellustra Zolino e zone centrali... Poi tutte quelle firme la maggior parte sono state raccolte alle feste fatte a chiusura e casola canina in cui la maggior parte della gente nemmeno sapeva di questo progetto e tante hanno firmato solo perche' fermavano le persone dicendogli che erano contro questi progetti ma poi micca spiegavano che loro idea era farla in affiancamento alla linea esistente.. Si c' era il

volantino ma chi si metteva lì a leggerlo?.. Perciò' so di gente che a firmato e aveva capito ben altro.. Poi tante non essendo direttamente interessate magari firmavano lo stesso.. Perciò' questa campagna firme a mio avviso trova il tempo che trova..

**Contributo:** sarebbe possibile, in concomitanza ai lavori per l'allargamento dell'autostrada A14, pensare ad una soluzione che viaggia nella mediana di tale autostrada?

**Contributo:** vedo rispuntare l'ipotesi della quadruplicazione in sede, forse con viadotto. Mi chiedevo se a questo punto non si potesse fare un tavolo anche con i pendolari, che soprattutto per questa alternativa (ma in realtà in ogni scenario) si ritroverebbero molto danneggiati.

**Contributo:** a seguito dell'incontro tenutosi presso il Comune di Imola dove sono state proposte tre nuove alternative di tracciato, sono a chiedere:

- se i progetti preliminari per queste tre nuove alternative verranno caricati sul sito del dibattito pubblico
- se le osservazioni devono essere fatte sulle vecchie proposte o sulle nuove

una delle nuove proposte (l'affiancamento stretto a Nord dell'autostrada) ha un impatto devastante sull'headquarter Cefla di via Bicocca 14c.

**Contributo:** mi chiamo XXXXXX XXXX, sono comproprietario assieme a mia madre XXXXX XXXXXXX e mia sorella XXXXX XXXX del terreno sito a Castel San Pietro Terme in via XXXX XXX, foglio XX mappale XX, nell'ultimo incontro informativo tenutosi nella giornata di ieri presso il Comune di Imola e che ho seguito on-line ho visto che è stata fatta una modifica sostanziale alla alternativa di tracciato ferroviario contraddistinta con il colore rosso, è stato abbassato rispetto al primo progetto e andrebbe a tagliare in due il mio terreno agricolo che è attualmente in affitto e lo sarà in futuro, tale contratto di affitto è una entrata indispensabile che verrebbe irrimediabilmente compromessa a causa della svalutazione del terreno che diventerebbe di difficile lavorazione e ritengo grave il fatto che al 12 di Giugno i proprietari dei terreni così drasticamente coinvolti dalle vostre ipotesi di progetto non siano stati contattati in nessun modo e debbano apprendere in diretta on-line delle vostre modifiche. Il valore di un terreno tra i più fertili



dell'area agricola di Castel san Pietro Terme non può essere banalmente annullato da una riga rossa, ma deve essere oggetto di seria discussione con la Proprietà che si riserva di intraprendere le vie legali al fine di tutelare il proprio patrimonio per nulla togliere ai propri anziani e ai propri figli.



*NDR: si è allegato anche il piano particellare della proprietà.*

**Contributo:** scrivo questo messaggio per far effettuare una valutazione ai tecnici RFI e Italferr per una soluzione in variante che si sviluppi quasi totalmente nella parte nord dell'autostrada A14. Lo sviluppo a nord dell'autostrada potrebbe partire sin da subito dopo la stazione di San Lazzaro e attraverso uno scavalco superare l'autostrada per tenersi sempre a nord e bypassare le zone industriali in maniera più semplice. Per quanto riguarda le interconnessioni a Castelbolognese si può valutare sia l'utilizzo della linea Ravenna opportunatamente potenziata che interconnessioni ex-novo.

Allego in una mail secondaria al responsabile il file PDF della proposta in quanto il sito non permette di caricarlo per motivi di dimensioni (1.33MB). Spero in una valutazione del documento da RFI ed eventualmente dalle amministrazioni locali coinvolte.



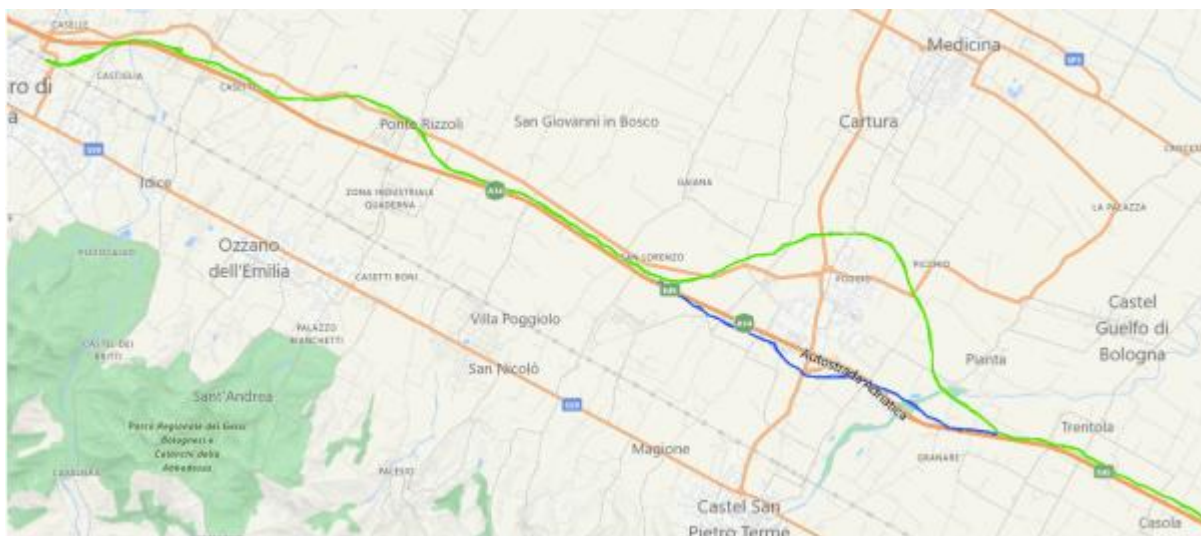
Proposta soluzione a nord autostrada A14 Quadruplicamento Bologna-CastelBolognese AV/AC.

In questo breve documento allego una prima rappresentazione per lo studio di un'ipotesi di linea AV/AC Bologna-Castelbolognese realizzata completamente a nord dell'autostrada A14. Motivazioni: La scelta di realizzare una soluzione a nord dell'A14 è stata proposta da alcuni cittadini presenti all'interno degli incontri del dibattito pubblico perché quest'ultima risulterebbe meno impattante per la presenza di diversi campi in stato di abbandono o comunque di scarso utilizzo. La soluzione a nord dell'A14 presenterebbe inoltre il beneficio di poter bypassare con maggior facilità le zone industriali e ridurre gli impatti sugli edificati. Ipotesi di percorso: La linea AV/AC, superata la stazione di San Lazzaro, si distacca sin da subito per avvicinarsi all'autostrada e, superato un contesto abbastanza urbanizzato, si protrae a nord dell'A14 scavalcando l'autostrada e la complanare sud. A seguito dello scavalco delle infrastrutture stradali la linea si mantiene in affiancamento all'autostrada per la quasi totalità del percorso (si può anche valutare di posizionarsi lievemente più a nord rispetto a quest'ultima per ottenere dei viadotti di altezza inferiore) e, in presenza di una zona industriale, la linea si allontana dall'autostrada per bypassare tale zona e successivamente riaffiancarsi. La zona critica trovata in questa soluzione risulta essere la zona industriale di Ca' Bianca dove, per ridurre gli impatti sui campi, si potrebbe valutare un bypass di quest'ultima anche a sud per poi ritornare in affiancamento a nord dell'autostrada A14. Nei pressi della zona di Castelbolognese avverrebbe la realizzazione delle interconnessioni tra la linea AV/AC e le linee storiche Castelbolognese-Ravenna a sud di Solarolo e con la linea storica Bologna-Rimini entro 3 km massimi di distanza dalla stazione di Castelbolognese-Riolo Terme

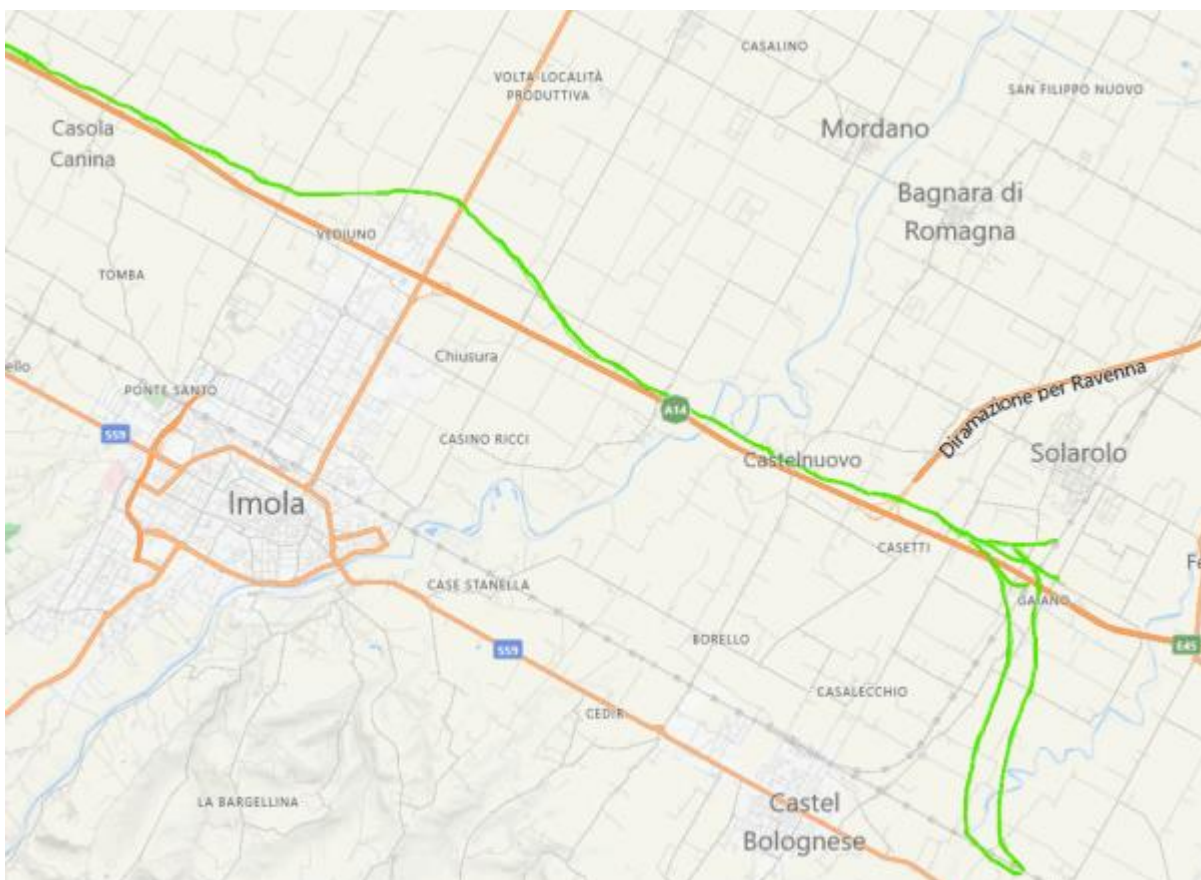
A PAGINA 2 SONO DISPONIBILI LE IMMAGINI DELLA PROPOSTA. L'IPOTESI DI PERCORSO È STATA REALIZZATA CON LE MAPPE MICROSOFT IN MODALITÀ AEREA

Immagini della proposta: Il percorso proposto è colorato in verde ed è diviso in 2 immagini, il percorso disegnato in blu rappresenta delle alternative per i bypass delle zone industriali. La parte 2 del disegno la si trova a pagina 3 per motivi di dimensione dello screenshot.

Parte 1: Tracciato da San Lazzaro di Savena fino alla zona industriale Ca' Blanca + bypass zona industriale da sud.



Parte 2: Tracciato dalla zona industriale di Ca' Blanca fino a Castelbolognese + interconnessioni.



**Contributo:** mi sono dimenticato di specificare nel documento che la soluzione, nei pressi di Castelbolognese, oltre alle interconnessioni con le linee ferroviarie presenta già la predisposizione attraverso una parte di viadotto per poter proseguire, in un secondo momento, fino a Rimini e la Puglia.

**Contributo:** in relazione alla Sua richiesta, ANTICIPIAMO le motivazioni della raccolta firme in oggetto che si è svolta a partire dal 30 maggio 2024 e tuttora in corso, nelle zone di CHIUSURA, SAN PROSPERO, ORTODONICO e CASOLA CANINA, territori Imolesi interessati dall'attraversamento dei corridoi da voi contrassegnati giallo, rosso e magenta in adiacenza all'autostrada. Ad oggi la raccolta, ha superato quota 2000. Questa mail è una anticipazione, in quanto nei primi giorni della prossima settimana, con le modalità indicate, provvederemo al deposito presso i seguenti vari Enti: COMUNE DI IMOLA, CITTA' METROPOLITANA, REGIONE EMILIA ROMAGNA, RFI/ITALFER.

Chiedo gentilmente un suggerimento per capire se è sufficiente l'invio definitivo tramite a Lei, o a quali altri indirizzi, e se mail ordinaria o PEC.

#### RACCOLTA FIRMA

I sottoscritti cittadini imolesi interessati e coinvolti dal progetto di potenziamento della linea ferroviaria Direttrice Adriatica nel tratto compreso tra Bologna e Castel Bolognese si rivolgono a RFI, alla Regione Emilia Romagna, alla Città Metropolitana di Bologna, al Comune di Imola per chiedere di sospendere l'iter di approvazione dell'opera, al fine di riesaminare i progetti di realizzazione, favorendo quello in affiancamento alla linea esistente piuttosto che le altre 3 opzioni prospettate in adiacenza all'autostrada per le gravi ripercussioni che quelle ipotesi producono sulle abitazioni, sulle attività, sull'agricoltura e sul contesto sociale delle frazioni interessate. I sottoscritti dichiarano, sotto la propria responsabilità, che le firme depositate sono raccolte nei modi e nei termini previsti dalle vigenti disposizioni e sono autentiche e di essere i responsabili del trattamento dei dati che verranno trattati unicamente per lo scopo previsto.

**Contributo:** ho partecipato all'incontro del 12/06 e vorrei poter visionare i nuovi tracciati proposti. la mia azienda si trova in comune di Dozza vicino al nuovo casello autostradale di toscanella, come detto in precedenza il cuore dell'azienda si trova a nord

dell'autostrada e mi pare che i nuovi tracciati attraversino tutta l'azienda, pertanto vi chiedo di poter avere la pianta delle nuove varianti per una verifica. Anticipo che se tutto fosse confermato significherebbe la chiusura della nostra attività che esiste dal 1858. per questo sosteniamo la variante in affiancamento alla linea storica.

**Contributo:** sono venuto a conoscenza di recente, prima tramite un articolo pubblicato su ferrovie.info e che successivamente ho deciso di approfondire con altri articoli, della proposta di RFI, presentata in data 12/06, per la realizzazione di una "variante in affiancamento alla linea storica" e che, da quanto ho compreso io, presenterebbe una linea in affiancamento alla storica realizzata su viadotto di circa 9 metri + barriere antirumore da 4 metri. In merito a questa soluzione, sarebbe comunque interessante ricevere un po' di informazioni su alcune caratteristiche di questa nuova proposta in merito a velocità di tracciato, velocità effettiva dei treni, pro e contro, tempi di percorrenza guadagnati in minuti, come avvengono le comunicazioni con la linea storica, come sono le interconnessioni (sia sulla linea Ravenna che Rimini), come verrà eventualmente prolungata verso Rimini e altre informazioni. Sarebbe interessante avere una documentazione in merito a questa proposta oppure che venisse pubblicata sul sito del DP per poterla analizzare meglio e poter esprimere dei giudizi in merito.

**Contributo:** invio in allegato relazione di cui l'oggetto: Proposta per la Valutazione di Realizzazione di Tratti in Galleria per il Progetto del Viadotto Ferroviario AV/AC Bologna-Castelbolognese.

Oggetto: Proposta per la Valutazione di Realizzazione di Tratti in Galleria per il Progetto del Viadotto Ferroviario AV/AC Bologna-Castelbolognese Gentili Signori, In seguito al dibattito pubblico tenutosi ieri presso il Comune di Imola, vorrei sottoporre alla vostra attenzione una proposta tecnica riguardante la realizzazione del viadotto ferroviario AV/AC tra Bologna e Castelbolognese. Durante il dibattito, è stato presentato un render 3D della nuova linea "azzurra" che prevede un viadotto a 10 metri di altezza, posizionato a diversi metri dai binari esistenti, scelte progettuali che è stato spiegato essere derivate dalla necessità di evitare interferenze con il traffico ferroviario e mitigare il rischio idraulico del nostro territorio. Apprezzo gli sforzi compiuti per ottimizzare le soluzioni proposte, in particolare l'eliminazione della linea a sud dell'autostrada e la presa in esame di una variante in affiancamento alla linea ferroviaria esistente. Tuttavia, la comunità ha

sollevato preoccupazioni significative riguardo all'impatto ambientale e strutturale di quest'ultima soluzione. Ho quindi posto la domanda "perché non bypassare i centri abitati in galleria?" senza ricevere una risposta tecnica soddisfacente. Pertanto, presento questa relazione per evidenziare i vantaggi dell'ipotesi di galleria e chiedo di considerare seriamente questa soluzione. Considerare di realizzare la ferrovia in affiancamento alla linea storica valutando la soluzione progettuale della galleria in corrispondenza di tratti critici, come i centri abitati, potrebbe minimizzare ulteriormente l'impatto ambientale e sociale dell'infrastruttura. Considerazioni Tecniche

1. **Progettazione e Costruzione.** La progettazione di gallerie richiederebbe uno studio geotecnico approfondito per valutare la fattibilità e le tecniche di costruzione più appropriate. Le gallerie potrebbero essere realizzate utilizzando tecnologie avanzate come la TBM (Tunnel Boring Machine), minimizzando l'impatto sulla superficie.
2. **Costi e Tempistiche.** Sebbene i costi iniziali di costruzione delle gallerie possano essere più elevati rispetto ai viadotti, i benefici a lungo termine in termini di riduzione dei disagi, manutenzione e impatto ambientale giustificerebbero l'investimento. Le tempistiche di costruzione dovrebbero essere valutate in dettaglio, tenendo conto delle specifiche tecniche e delle condizioni geologiche.
3. **3. Manutenzione.** La manutenzione delle gallerie sarebbe semplificata, con un minore impatto sulle attività di superficie, alcuni vantaggi della manutenzione delle gallerie rispetto ai viadotti:
  - **Protezione dagli Elementi Atmosferici.** Le gallerie sono protette dalle intemperie, riducendo il degrado delle strutture.
  - **Minore Esposizione a Fenomeni Naturali.** Le gallerie sono meno vulnerabili a terremoti, frane e piene di fiumi.
  - **Usura dei Materiali.** Le gallerie tendono a durare più a lungo poiché non sono esposte agli agenti atmosferici e alle vibrazioni esterne.
  - **Costi di Riparazione e Accesso.** La manutenzione delle gallerie è meno complessa e costosa rispetto ai viadotti, che richiedono attrezzature speciali.
  - **Impatto sulle Operazioni.** Le gallerie permettono interventi di manutenzione con minore impatto operativo rispetto ai viadotti.

- Longevità Strutturale. Le gallerie hanno una longevità maggiore, richiedendo meno interventi nel lungo termine.
  - Rischio di Vandalismo e Impatti Accidentali. Le gallerie sono protette da danni accidentali e atti vandalici.
4. Riduzione dell'Impatto Visivo e Acustico. Le gallerie permetterebbero di eliminare il viadotto sopraelevato, riducendo l'impatto visivo e il rumore nelle aree residenziali. Questa soluzione contribuirebbe a preservare il paesaggio e la qualità della vita dei residenti.
  5. Minimizzazione dell'Impatto Ambientale. Le gallerie consentirebbero di evitare la distruzione di terreni agricoli e di aree verdi, proteggendo l'ecosistema locale. Questa soluzione ridurrebbe anche il rischio di espropri e di demolizioni di edifici.
  6. Sicurezza e Efficienza. RFI ha sostenuto che la soluzione in viadotto è la più sicura per il rischio idraulico, mentre le gallerie potrebbero essere a rischio allagamento. Tuttavia, le gallerie possono essere progettate con tecnologie avanzate per gestire efficacemente questo rischio. Esistono soluzioni tecnologiche, come pompe di drenaggio e sistemi di impermeabilizzazione, che possono garantire la sicurezza delle gallerie anche in condizioni critiche. Un esempio è il Tunnel della Manica, che passa sotto il mare ed è dotato di sistemi avanzati per la gestione dell'acqua. Se il Canale della Manica può ospitare una galleria sotto il mare, non è inverosimile pensare di poter realizzare una galleria sotto Imola, o altri centri abitati in traiettoria con la linea ferroviaria in oggetto. Riporto alcuni esempi di progetti di gallerie in condizioni di rischio idraulico:
    - Tunnel della Manica. Questo tunnel ferroviario sottomarino, che collega il Regno Unito e la Francia, è stato costruito sotto il Canale della Manica. Nonostante il rischio idraulico significativo, è dotato di avanzati sistemi di drenaggio e gestione delle acque per garantire la sicurezza.
    - Tunnel del Gottardo, Svizzera. Il tunnel ferroviario più lungo del mondo, che attraversa le Alpi svizzere, ha affrontato complessi problemi di infiltrazione d'acqua. Sono stati implementati sistemi di impermeabilizzazione e drenaggio per gestire il rischio idraulico.
    - Galleria del Brennero, Italia-Austria. Parte del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti TEN-T, questa galleria ferroviaria attraversa



una zona con elevato rischio idraulico. Sono stati adottati avanzati sistemi di gestione delle acque per assicurare la sicurezza della struttura.

## Conclusioni

Ritengo che la realizzazione di gallerie per salvaguardare i centri abitati rappresenti una soluzione valida e sostenibile per il progetto del viadotto ferroviario AV/AC tra Bologna e Castelbolognese. Questa soluzione consentirebbe di ridurre l'impatto ambientale e sociale, migliorare la sicurezza e l'efficienza del traffico ferroviario, e preservare la qualità della vita dei residenti. La progettazione delle gallerie, tuttavia, deve tener conto delle criticità specifiche del territorio, come il rischio di cedimenti. È essenziale implementare tecnologie avanzate e soluzioni ingegneristiche per mitigare tali rischi, garantendo che le gallerie siano sicure e stabili anche in condizioni geologiche complesse. Esempi di gallerie di successo in aree con problematiche simili dimostrano che, con una progettazione adeguata e una manutenzione costante, è possibile superare queste sfide.

## Riflessioni

Durante il dibattito, i tecnici di RFI hanno enfatizzato che il fattore "tempo" è cruciale per determinare quale soluzione progettuale approfondire e sviluppare. Tuttavia, questa posizione solleva alcune preoccupazioni. È fondamentale considerare il fattore tempo non solo in una prospettiva di breve termine, ma anche e soprattutto in una prospettiva di lungo termine. L'opera di cui stiamo discutendo è destinata a durare per secoli, e pertanto non si può adottare un approccio frettoloso nella sua pianificazione. È imperativo dedicare il tempo necessario per identificare la soluzione ottimale, che garantisca i massimi livelli di sicurezza, efficienza e sostenibilità nel lungo periodo. Solo attraverso un'attenta e ponderata valutazione si può assicurare che l'infrastruttura soddisfi le esigenze attuali e future della comunità e dell'ambiente circostante. Inoltre, vorrei sottolineare che tutti questi temi andrebbero dibattuti in un confronto tecnico. Né i cittadini né le amministrazioni locali hanno sempre le competenze necessarie per comprendere appieno se le proposte tecniche siano esaustive. Per questa ragione, sarebbe opportuno che tali proposte vengano analizzate e, se necessario, corrette da esperti competenti nella materia. Solo attraverso un dialogo tecnico approfondito e

basato su conoscenze specialistiche si può garantire una valutazione accurata delle opzioni progettuali e delle loro implicazioni.

## Contributi del 15/06/2024

**Contributo:** avevo inviato un'osservazione in cui avevo richiesto dettagli in merito alla nuova proposta di RFI di "ferrovia in variante in affiancamento alla storica". A seguito dell'invio di quell'osservazione ho notato che è stata caricata la registrazione dell'incontro del 12/06 a Imola. Proprio in merito all'incontro, volevo chiedere se fossero disponibili delle analisi costi-benefici, prime documentazioni di altro tipo per le 3 nuove proposte di tracciati. Sempre in merito alle 3 alternative sarebbe interessante avere un po' di dati su velocità di tracciato di progetto che avrebbero, velocità effettive a cui correranno i treni (AV e non), treni/h/direzione, come le 3 proseguirebbero verso Rimini (particolare per la proposta affiancamento se si avvicinerrebbe all'autostrada dopo Castelbolognese o meno) e altri dettagli di questo tipo. Aggiungo inoltre una considerazione personale in merito alle nuove proposte. A primo occhio dei tracciati e dei render presentati nell'incontro la nuova soluzione magenta (nuova nord autostrada che bypassa la zona industriale di Imola), secondo il mio parere, potrebbe risultare una delle migliori ed eventualmente RFI, nel caso dovesse trovare la mia proposta che avevo allegato un paio di giorni fa interessante, potrebbe integrare la loro proposta viola con la mia in quanto possono sempre esserci delle ottimizzazioni.

**Contributo:** sono XXXXXXXXX, proprietario dell'immobile collocato in via XXXXX XXXXX XX a San Lazzaro di Savena (BO) ed interessato da qualunque progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria, trovandomi a poca distanza dalle linee ferroviarie in essere e in costruzione. Chiedo di prendere in considerazione gli aspetti legati alle vibrazioni, che possono interessare l'immobile nel quale vivo, creando dei potenziali danni alla struttura. Richiedo anche eventuali soluzioni che mitigano i danni legati all'inquinamento acustico tipo pannelli fonoassorbenti e sostituzione degli infissi.

*NDR: contributo inviato da due persone.*

**Contributo:** una delle motivazioni che giustifica questa nuova linea (differentemente da quanto avevo inteso inizialmente) è per il trasporto merci, così si scaricano dalle linee

esistenti per migliorare il trasporto pubblico già alla saturazione. qui la domanda: ma i merci non girano prevalentemente di notte? non ci avete dato i numeri dei merci che verranno "sottratti" dalla linea attuale. Volete rafforzare il trasporto merci spostandolo da strada a binari (come già in germania avviene e a livello ambientale è sicuramente meglio?) ma sarebbe bello avere qualche info più chiara. scusate se ho detto imprecisioni.

**Contributo:** ho appena seguito online l'incontro pubblico tenutosi qualche giorno fa (12 giugno). Da cittadino imolese, confesso che è la prima volta che incontro il tema. Ho quindi consultato il sito, cercando di farmi un'idea anche delle "puntate" precedenti. Mi pare di capire che la grande novità di questa occasione sia stata la presentazione del corridoio per l'alternativa in affiancamento alla linea esistente, che, da quanto leggo sul sito, era stata precedentemente già presa in considerazione e scartata, ma poi rivalutata su richiesta, tra gli altri, dal sindaco Panieri (nelle scorse settimane). L'alternativa presentata mi sembra completamente diversa da quella che era stata presa in considerazione in passato, dove si era parlato di (leggo direttamente dal sito) "dedicare i nuovi binari al transito dei treni merci e regionali, mentre la linea esistente ai treni Alta Velocità, InterCity e Regionali Veloci", con un affiancamento a raso dei vecchi binari. L'alternativa presentata il 12 giugno, invece, sarebbe un "affiancamento largo" (citando l'ingegnere Rivoli di Italferr), con un impatto enorme sulla città: un'intera linea ferroviaria completamente indipendente (lo stesso ingegnere Rivoli dice, ridendo, che non lo si può nemmeno chiamare "affiancamento"), staccata di 15/20 metri dall'attuale (per non creare interruzioni all'altra linea durante i lavori) e, soprattutto, sopraelevata di 8 metri (che è "quanto più basso possibile", dice l'ingegnere) + circa altrettanti di barriere antirumore, per il passaggio di treni merci e AV. Per essere così vicina ad un centro cittadino, sarebbe un'infrastruttura di un dimensionamento assurdo. Senza considerare l'impatto diretto su tutti gli edifici presenti lungo il tracciato (le cosiddette "interferenze"). Mi sembra folle che si possa anche solo prendere in considerazione una soluzione del genere. È ovvio che qui stiamo parlando di una cosa completamente diversa da un semplice "allargamento" della linea attuale. Tanto è vero che lo stesso ingegnere Bruni di Italferr è visibilmente perplesso da questa soluzione, ad esempio quando la descrive come "3km malcontati all'interno di Imola di un qualcosa di alto 10 metri", o quando parla del tema del rumore e della previsione di incremento del traffico merci. Voglio pensare che il sindaco Panieri, quando propose di ri-prendere in considerazione l'alternativa dell'affiancamento, non aveva di certo immaginato una cosa del genere.

## Contributi del 16/06/2024

**Contributo:** dopo l'incontro del 12 giugno 2024 a Imola, ho appreso che il percorso rosso avrebbe attraversato la nostra proprietà, come quelle di altri vicini ( poderi tagliati a metà ma soprattutto una attività di coltivazione specializzate in orticole deturpata), le associazioni di categoria si stanno organizzando e muovendo. Naturalmente spero che il progetto definitivo sia basato sul percorso azzurro a ridosso della linea ferroviaria già esistente (ogni scelta arreca problemi a qualcuno, ma sicuramente una zona a ridosso della linea esistente limiterebbe ulteriori deturpazioni delle aree circostanti e interesserebbe sempre un numero minore di utenze). Le nostre zone, sono già chiuse tra autostrada e ferrovia, ci mancherebbero solo intersezioni che altererebbero solo in maniera negativa le piccole aziende agricole specializzate della zona. I danni arrecati sarebbero deleteri per l'economia del territorio. Spero ci siano incontri anche nel nostro territorio (Castel San Pietro Terme). Ribadisco che personalmente la linea azzurra rimane la scelta migliore per le nostre realtà produttive.

**Contributo:** di seguito a quanto è apparso nella seduta del Consiglio comunale di Imola il 12 giugno 2024 vorrei che RFI prendesse in considerazione l'ipotesi di realizzazione la variante in affiancamento alla linea esistente, chiedendo di valutare anche la possibilità di bypassare i centri abitati con tratti in galleria sotterranea. Ho letto che i viaggi sotterranei sono il futuro del trasporto e numerosi sono i benefici, la riduzione della congestione del traffico, l'aumento della sicurezza e la riduzione del tempo di viaggio, la riduzione dell'impatto ambientale, aumenti della capacità di trasporto, connettività tra città e regioni migliorata, ec. Davanti a questi vantaggi si pongono diverse sfide: le principali sono il tempo per la realizzazione e i costi di costruzione. Nel nostro caso il tempo di decisione per la realizzazione sono brevissimi, praticamente si deve decidere entro il 9 agosto, data che arriverà prestissimo e come diceva il mio babbo del 1927 "la fretta è cattiva consigliera". Sono tristemente allibita di non poter continuare a dibattere (o le istituzioni per me) al fine di realizzare un'opera monumentale che possa soddisfare tutti quanti eliminando i disagi, ambientali e sociali per primi che ne sorgeranno con riduzione le emissioni di carbonio con minore inquinamento atmosferico. ...Vi chiedo fortemente di valutare questa opportunità anche se l'opera sarà costosa, si avranno però vantaggi a lungo termine e darà lustro e prestigio alla vostra azienda.

**Contributo:** pensare al passaggio dell'Alta velocità dentro al centro di Imola con un viadotto alto 11/15 metri con barriere antirumore mi sembra una soluzione assolutamente troppo impattante, da tutti i punti di vista, sia estetico/visivo che sulla cittadinanza. La soluzione dell'affiancamento all'autostrada A14 è invece più ragionevole:

- per l'impatto sul territorio,
- per l'impatto sulla città,
- anche in vista della pianificazione dei futuri tratti, nel territorio di Faenza, Forlì, Cesena.

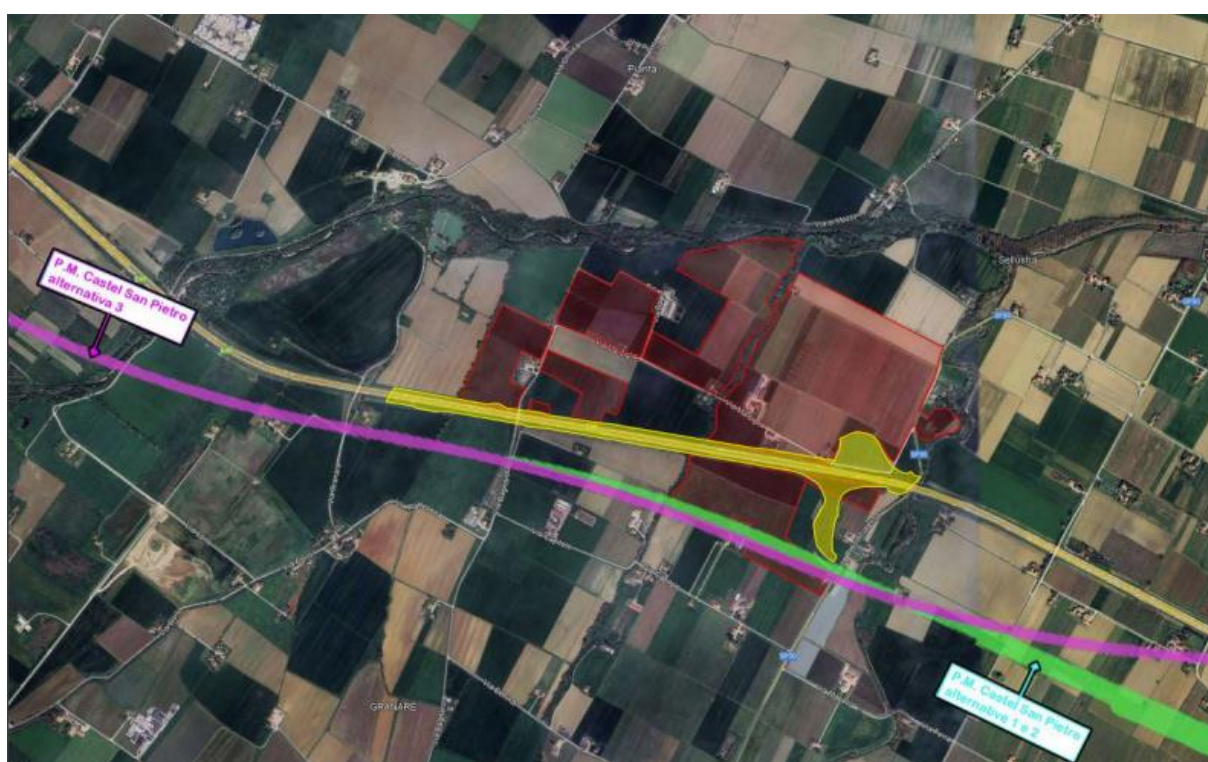
A proposito di quest'ultimo punto, immagino infatti che la decisione che verrà presa per Imola avrà impatti anche sul futuro percorso a Est. Mi sembrerebbe quindi logico coinvolgere fin da ora anche le comunità di quei territori.

**Contributo:** a nome degli abitanti di San Prospero a Nord dell'autostrada vorrei segnalare che il viadotto così concepito attualmente con le due nuove varianti a Nord rappresenterebbe un vero e proprio ecomostro. Taglierebbe a metà moltissime aziende agricole che caratterizzano il nostro territorio e renderebbero difficile far svolgere ai nostri agricoltori il loro lavoro. L'impatto ambientale sul paesaggio sarebbe immenso. Per non parlare degli enormi disagi agli abitanti e alla fauna autoctona del territorio. Passando in mezzo alle campagne si andrebbe a svalutare enormemente il valore di abitazioni e aziende agricole, senza considerare le possibili conseguenze psico-fisiche che un progetto del genere porterà agli abitanti che da anni vivono in tranquillità in queste zone: è prevista una indennità per tutto questo? Ci saranno lungo tutta la linea barriere anti rumore? Fate passare la ferrovia a 50 m da casa nostra senza nessun tipo di risarcimento, chi mai potrebbe vivere con tutti questi treni che passano giorno e notte senza averlo scelto? A chi mai vendere casa in una posizione simile? Riteniamo che la soluzione più sensata sia quella in affiancamento alla linea esistente. Dal disegno dei nuovi tracciati ha veramente senso non far andare dritto in linea retta un treno ad alta velocità e preferire invece soluzioni arzigogolate che spaccano il nostro territorio?

*NDR: il contributo è stato inviato da sei persone.*

## Contributi del 17/06/2024

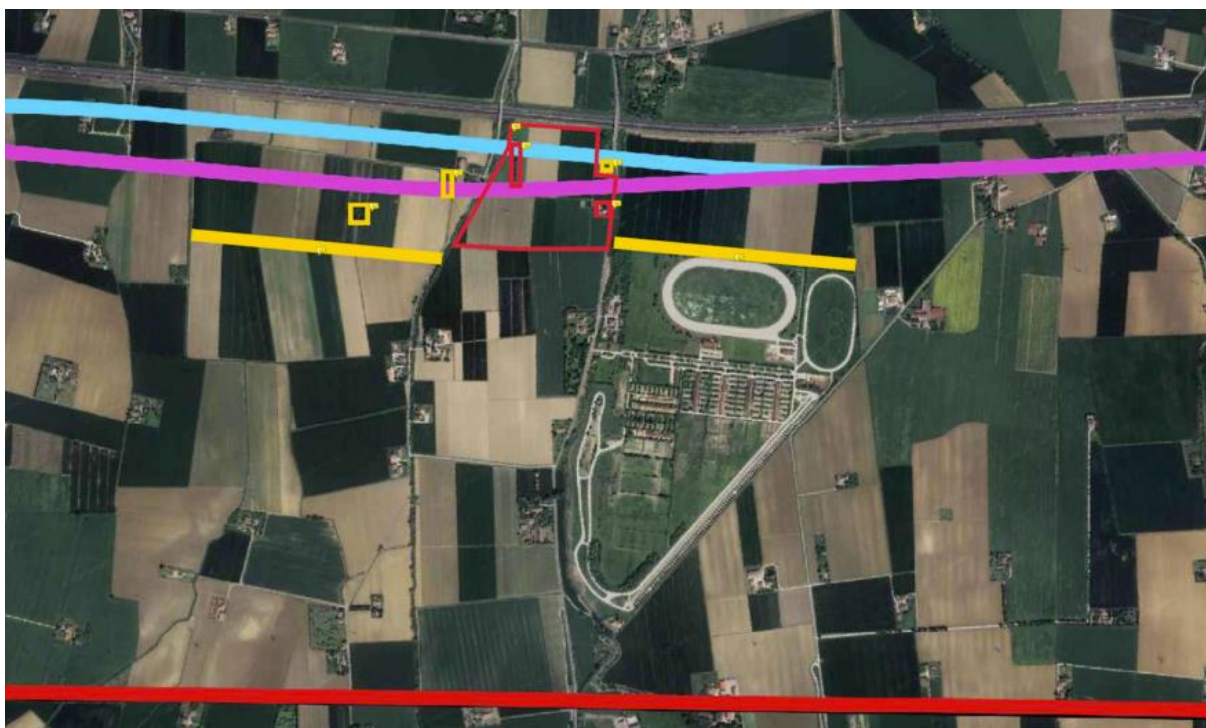
**Contributo:** ad integrazione delle osservazioni inviate il 13/06 allego una planimetria dell'azienda con in evidenza i terreni in colore ROSSO, l'esproprio di società autostrade per la realizzazione della quarta corsia e il casello di Toscanella in GIALLO e i tracciati proposti da RFI a sud dell'A14 quindi non ancora aggiornati. I nuovi tracciati proposti passerebbero a nord dell'A14.



**Contributo:** allego estratto della corografia ove evidenzio come proprietario (nella planimetria è il parallelepipedo in rosso), la superficie attinente all'azienda agricola Xxxxxx Xxxxxx ubicata a Castel San Pietro Terme in XXX XXXX XXXX. All'interno evidenzio anche la mia abitazione (quadrato rosso) e la presenza di un macero (rettangolo rosso). La proprietà agricola confina a nord con l'A14, a est con la via Mori e una proprietà privata abitativa ed a ovest con la via Bastiana. Premesso ciò, chiedo di valutare uno spostamento della variante 2, più a sud dell'attuale proposta affinché, l'attraversamento della mia proprietà avvenga in prossimità del mio confine sud, evitando così di dividere letteralmente in due la mia proprietà, con conseguente arrecamento di un ingente danno



di svalutazione e di perdita produttiva. In quanto il fondo è dotato di drenaggio per lo scolo delle acque piovane nel fosso di confine della A14 (il solo cantiere impedirebbe lo scolo delle acque e richiederebbe la necessità di ricreare nuova rete di scolo). Inoltre, il fondo è dotato di tubazione interrata per l'irrigazione (anche in questo caso il cantiere taglierebbe la tubazione impedendone l'utilizzo ed impossibilitando l'irrigazione. Ultima considerazione/segnalazione in merito all'attuale tracciato della variante 2 passereste all'interno del mio macero (rettangolo rosso) e anche di quello del vicino (rettangolo giallo). Analogamente ho tracciato anche i confini delle proprietà adiacenti, da cui si può evincere che anche per loro, se si considerasse uno spostamento leggermente a sud, ne gioverebbero, in quanto l'esproprio interesserebbe anche per loro aree di confine e non una divisione a metà delle stesse. In quell'area poi non vi sono costruzioni (ho evidenziato un quadrato giallo che rappresenta un rudere abbandonato senza valore).



## Contributi del 18/06/2024

**Contributo:** vorrei far notare che nella relazione generale del progetto nell'ambito della analisi delle aree di tutela ambientale non è stata considerata l'aria wwf di ozzano dell'emilia e il parco storico di villa isolani, località quaderna

**Contributo:** in data odierna abbiamo consegnato a MARCO PANIERI Sindaco di Imola, tutta la documentazione relativa alla RACCOLTA FIRME IN OGGETTO. Su indicazioni dello stesso Sindaco, sono stato invitato di inviarle anche l'intervento del nostro gruppo del 12 e quello di oggi 18 giugno, Tale consegna viene effettuata per l'inoltre che Lei riterrà opportuno effettuare a RFI ed eventualmente ITALFER.

INTERVENTO DIBATTITO PUBBLICO 12.06.2024

Buongiorno a tutti, e grazie per lo spazio concesso Sono Armando Martignani e rappresento i cittadini delle frazioni di Chiusura, San Prospero, Ortodonico e Casola Canina interessate da questa situazione. Innanzitutto desidero ringraziare tutti voi per essere qui oggi e per l'attenzione dedicata ad un tema di importanza cruciale per il nostro territorio. In primis desidero sottolineare che la nostra già annunciata raccolta firme continua, ha superato quota 2000 adesioni e stiamo velocemente valutando la costituzione di un comitato, a netta dimostrazione di quanto la comunità sia preoccupata unita e coesa nel voler difendere il proprio territorio. Al proposito chiedo ufficialmente al Sindaco di fissarci un incontro nel breve per la consegna ufficiale e la presentazione della nostra istanza. Poi a titolo di premessa vorrei precisare che La nostra NON è UNA PROTESTA. NOI NON DICIAMO NO ALL'INFRASTRUTTURA! Con questa raccolta chiediamo a RFI, Regione ER, Città Metropolitana e all'Amministrazione di prendere in seria considerazione la soluzione inizialmente scartata dell'affiancamento della linea storica, alternativa che verrebbe percepita dalla comunità come un potenziamento e miglioramento delle infrastrutture esistenti, piuttosto che realizzarne una nuova su un altro tracciato. La nostra preoccupazione è che le soluzioni proposte, che prevedono la realizzazione di un viadotto ferroviario alto fino a 18 metri – UNA CICCATRICE TRA BOLOGNA E CASTEL BOLOGNESE, abbia un impatto devastante sulle nostre comunità. Delle tre opzioni di tracciato in variante, la gialla e la rossa, taglierebbero la zona industriale di Imola ed in particolare i centri abitati di Chiusura e San Prospero radendo

al suolo abitazioni, spianando terreni ed imprese. E la terza color magenta, a nord dell'autostrada, consumerebbe tanti ettari di fertilissimo e preziosissimo terreno agricolo – con traumatiche significative ripercussioni per l'ambiente, per l'economia locale e per la qualità della vita dei residenti. In merito al nostro stato d'animo, noi cittadini interessati, siamo offesi da questo scelto "modus operandi" per sviluppare il progetto e manifestiamo con forza e la ferma opposizione con la raccolta firme, non solo per proteggere le nostre case, le aziende, ma anche per preservare l'ambiente. Prima di tutto siamo esseri umani, una comunità profondamente legati alla nostra terra, alla nostra agricoltura, alle nostre origini, al nostro lavoro ed alle nostre case e non possiamo accettare che tutto ciò venga indiscriminatamente calpestato e sia oggetto di esproprio solo in virtù di un mero risparmio. Mai come in questo momento regge la citazione di Norberto Bobbio "I nostri diritti non sono altro che i doveri degli altri nei nostri confronti." Siamo consapevoli che per consentire lo sviluppo delle infrastrutture gli espropri siano inevitabili, ma questi devono essere mirati a un beneficio concreto e realizzati con cognizione in un'ottica di benessere collettivo. Gli espropri devono essere giustificati da un miglioramento significativo e devono tenere conto dell'impatto che avranno sulle persone e sull'ambiente e non solo del portafoglio. Sebbene le soluzioni proposte da RFI mirino a migliorare il trasporto merci e l'efficienza del traffico, riteniamo che la soluzione in affiancamento alla linea storica sia quella che meglio concilia il progresso con la preservazione del nostro territorio. Questa soluzione permetterebbe di evitare gli espropri ingiustificati e la distruzione di vaste aree di terreno agricolo e abitativo, mitigando al contempo l'impatto ambientale. Inoltre è il caso di ricordarvi gli enormi e gravi disagi derivanti dall'aver un cantiere di questa portata sovrapposto a quello già avviato per la quarta corsia dell'autostrada. In conclusione, siamo qui oggi per chiederVi di ascoltare la voce dei cittadini e di considerare seriamente la nostra proposta. Siamo pronti a collaborare e a trovare soluzioni che siano vantaggiose per tutti, ma è fondamentale che la nostra preoccupazione per l'ambiente e la qualità della vita venga presa nella dovuta considerazione. A noi non interessa disquisire sul di chi sia la colpa, o chi ha dormito sul problema o ancora chi in precedenza ha votato in un certo modo. La politica faccia la sua parte e ci risparmi questo teatrino, **A NOI INTERESSA TROVARE INSIEME DELLE SOLUZIONI PER IL NOSTRO FUTURO, E SOPRATTUTTO QUELLO DEI NOSTRI FIGLI.** Chiudo citando Martin Luther King che sosteneva "E' SEMPRE IL MOMENTO

GIUSTO PER FARE LA COSA GIUSTA". Bene, questo è il nostro ... ma soprattutto il Vostro momento per farlo! Grazie per l'attenzione.

18/6/2024 INTERVENTO CONSEGNA FIRME COMUNE DI IMOLA

Abbiamo seguito con attenzione quanto detto nell'incontro di mercoledì 12 giugno da RFI. Siamo soddisfatti per aver costretto RFI, grazie alle tante firme raccolte, ad abbandonare due delle tre proposte inizialmente prospettate e a rivalutare ed approfondire la soluzione in affiancamento alla linea esistente, proposta in soluzione viadotto che passa sui tetti di case e aziende. Pur soddisfatti perché la nostra raccolta firme ci ha consentito di essere, almeno in parte, ascoltati, constatiamo che le soluzioni in campo non evitano il pericolo dell'EcoMostro. Per dirla con una metafora agricola: "E' ARRIVATO IN CITTA' UN CARICO DI LETAME CHE PUZZA ED OVUNQUE LO SI SCARICHI, TUTTI NE RESPIRERANNO IL CATTIVO ODORE." Consegnando le firme al Sindaco, alla Città Metropolitana e alla Regione, ribadiamo con fermezza che lo scenario prefigurato non ci convince perché anche la soluzione in affiancamento all'attuale sedime ferroviario da noi tanto caldeggiata e oggetto della raccolta, è proposta su viadotto. Un EcoMostro, che se prima spaccava le frazioni, oggi SPACCA IMOLA. Non siamo intenzionati ad accettare questo MODUS OPERANDI di RFI né di essere coinvolti in UNA GUERRA FRA POVERI. Da un lato gli agricoltori che difendono il loro campi e sono già alle prese con le problematiche innescate dall'ampliamento autostradale, e dall'altro i cittadini che difendono le loro case. CI DEVE ESSERE PER FORZA UNA VITTIMA? CI DEVONO ESSERE PERFORZA VINTI E VINCITORI? Una cosa è certa che non possono essere sempre gli stessi ad essere massacrati solo perché dirimpettai dell'autostrada. Se non ci ribelliamo, perderemo tutti, e solo RFI ne uscirà vincitrice esibendo IL TROFEO DELLA MINOR SPESA. La nostra non è una protesta ma una sensata presa di posizione per evitare EcoMostri e lacerare comunità, per questo insistiamo affinché si opti per il tracciato migliore, in barba alla MINOR SPESA. Pensare di bypassare IMOLA attraverso UN TUNNEL costerà di più, ma rispetterebbe le esigenze della collettività essendo l'unica situazione in grado di accontentare tutti, cittadini e agricoltori e forse anche l'Amministrazione. Chiediamo all'Amministrazione che si faccia carico di analizzare una soluzione progettuale, che non escluda a priori l'ipotesi del tunnel, per sensibilizzare Regione e CM, perché i soldi del PNRR pesano sui contribuenti e prima o poi sono da restituire. IL MAGGIOR COSTO? Il maggior costo è ben speso quando è a favore della giusta causa. Se siamo ancora qui è

perché l'odore del letame dà fastidio in qualunque orto lo si scarichi, che sia il nostro o che sia quello del nostro vicino

*NDR: si è allegata la raccolta firme contenente oltre 2000 sottoscrizioni.*

## Contributi del 19/06/2024

**Contributo:** È prevista la realizzazione di una fermata o stazione di Imola sulla nuova linea AV/AC? In caso di grandi eventi presso l'Autodromo di Imola con notevole afflusso di pubblico, uno scalo a Imola potrebbe essere di giovamento.

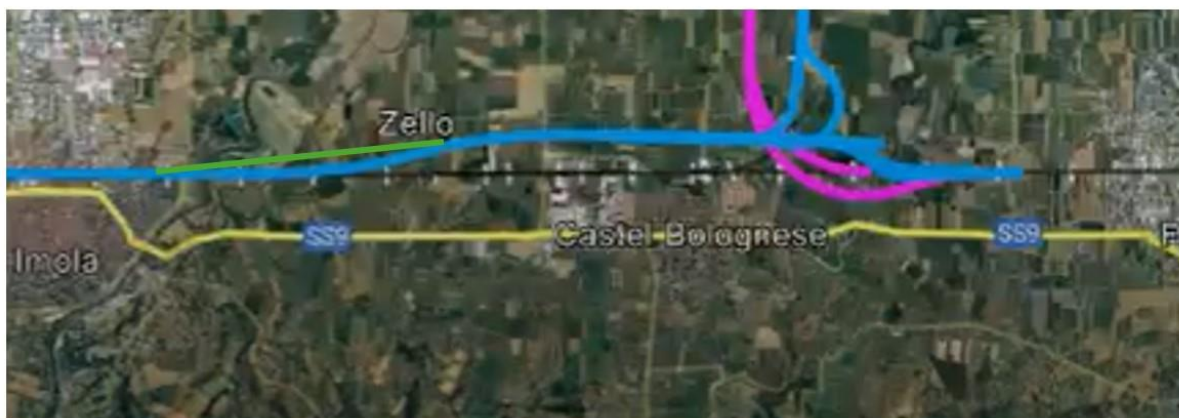
**Contributo:** non voglio tediarla e comprendo benissimo che lei sia assolutamente super partes in questo progetto dell'alta velocità. Io e la mia famiglia siamo purtroppo fra coloro che vedranno cambiata in modo irreversibile la propria vita, in quanto se dovesse passare l'ipotesi dell'affiancamento la nostra casa (un podere del '800 che rappresenta i risparmi di una vita; immagini al posto dei due arcobaleni della foto allegata i piloni), immerso nel verde alla periferia di Imola, verrebbe irrimediabilmente compromesso (sia per abbattimento di parte delle strutture sia per una contiguità totale della casa ai nuovi binari sopraelevati ad alta frequenza di treni che renderebbe di fatto impossibile vivere più in quel contesto). Purtroppo non siamo una cittadina che possa raccogliere 2000 firme ma un insieme di tante famiglie disseminate lungo la linea preesistente. Evidenzio come l'impatto ecologico/paesaggistico sarebbe molto superiore alle altre ipotesi al vaglio. Personalmente troverei molto più funzionale l'affiancamento all'autostrada così come per il tratto BO - MI.





**Contributo:** Potrei aggiungere due considerazioni/verifiche?

1. Nel caso di affiancamento se non fosse possibile divergere prima (vedi immagine con tratto aggiunto in verde) per raccordare meglio il tratto e minimizzare il disagio passando per campi e non case; mantenendo da subito quella distanza dalla vecchia linea che poi si avrebbe per il tratto sino a Castel bolognese;
2. Non ho mai visto cosa succede da Castel bolognese in giù, essendo il tutto parte di un progetto più grande e auspicando una coerenza/omogeneità nelle scelte, immagino che dovrebbe essere sempre in affiancamento anche su altre importanti città quali Faenza/Forlì/Cesena/Rimini con una densità abitativa residenziale nelle zone limitrofe alla ferrovia (e quindi espropri notevoli e con elevati disagi di centinaia di famiglie);
3. Il problema di coerenza/omogeneità non si porrebbe con affiancamento all'autostrada A14 che per sua natura è già svincolata da case e centri abitati;

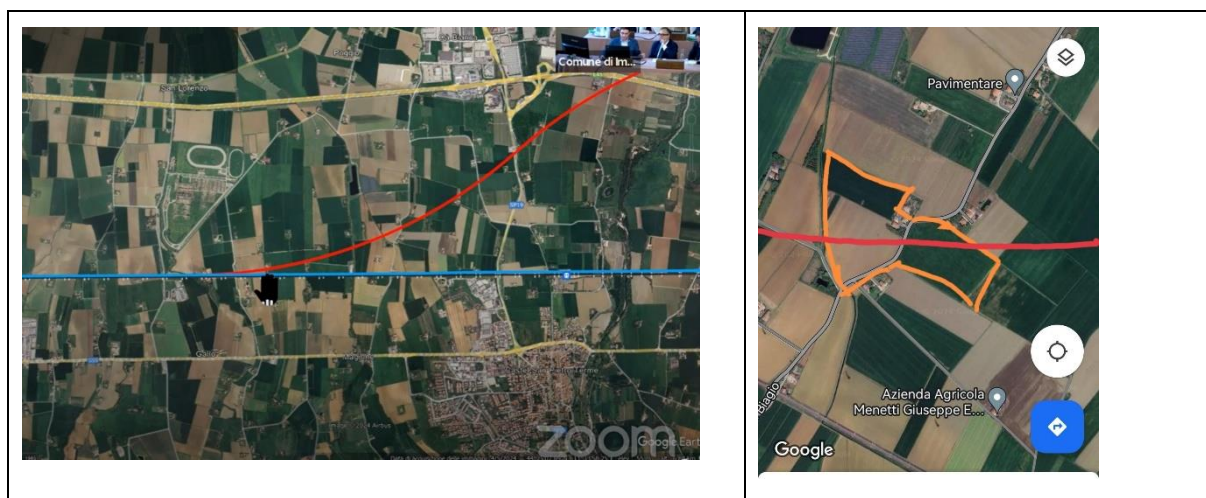


## Contributi del 20/06/2024

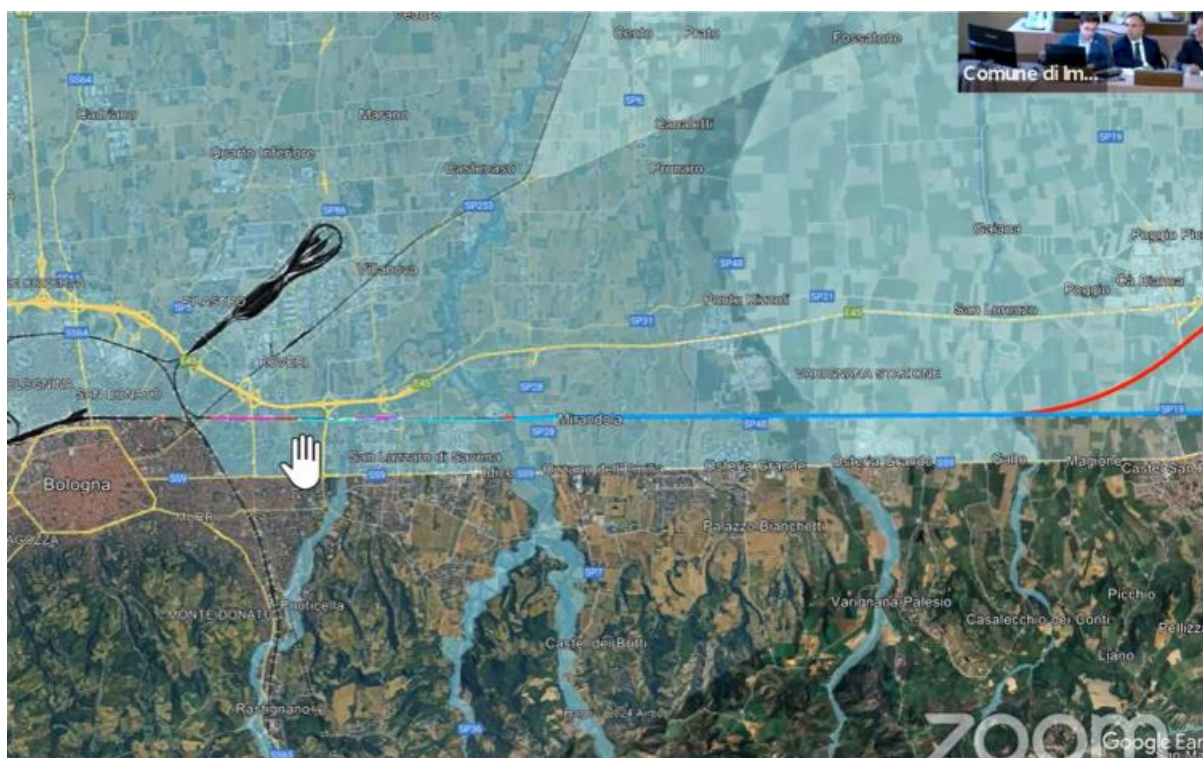
**Contributo:** sono XXXXX XXXXXX e conduco una azienda agricola di circa ha 12 ereditata dai miei genitori in via XXXXX n. XXXX (comune di Castel San Pietro). Sono venuto a conoscenza della costruzione di un viadotto ferroviario per trasporto merci per il quale sono allo studio diverse opzioni, una delle quali (vedi allegato linea rossa presentato al tavolo di lavoro istituzionale al Comune di Imola il 12 giugno scorso) taglierebbe in diagonale terreno agricolo fertile livellato e drenato con notevoli costi sostenuti, per non parlare poi della vicinanza all'abitazione con il prevedibile impatto acustico. Il passaggio



di tale viadotto comporterebbe un impatto assolutamente devastante su tali terreni che non potrebbero essere più coltivati e che mi costringerebbero a chiudere l'azienda. Suggesto di prendere in considerazione l'opzione adiacente alla linea ferroviaria esistente che, a mio avviso, sarebbe meno impattante sul territorio. Allego dettaglio dei terreni interessati e ringrazio per l'attenzione. Analoga osservazione è stata inviata sul sito [dpbolognacastelbolognese.it/osservazioni/](http://dpbolognacastelbolognese.it/osservazioni/)



**Contributo:** (<https://www.comune.bologna.it/notizie/lavori-interramento-bologna-portomaggiore>) l'ipotesi di tracciati sotterranei è stata totalmente esclusa per rischio idraulico, mentre in contemporanea iniziano i lavori di interrimento della ferrovia Bologna Portomaggiore, con sbocco a quota campagna in zona Roveri. Come risulta possibile una conciliazione tra queste due opposte valutazioni?



**Contributo:** sono XXXXXXXXXX XXXXX e sono un agricoltore imolese con casa e terra di fianco alla linea ferroviaria esistente.. Dall' ultimo incontro che avete avuto col comune di imola ho visto le nuove proposte di tragitto.. Penso sia assurdo far passare una linea di alta velocita' per trasporto prettamente di merci di fianco alla linea attuale che poi passa in un centro abitato con danni e disagi impensabili... Progetto con linea azzurra... In tutta onestà se avessi solo la terra e la casa lontana da questo progetto non sarei preoccupato ok mi portate via della terra ma bisogna pensare al disturbo della quiete delle persone... Avere già il rumore della linea attuale e aggiungerci anche l'alta velocità non dormiamo più alla notte... Le barriere antirumore andrebbero messe non solo nel centro abitato ma ovunque ci siano case nei paraggi anche in campagna ovunque dovesse passare la linea..L'impatto per le persone e per il centro della città e' devastante. Poi leggo sul giornale che tale progetto coinvolgerebbe l'abbattimento di 72 fabbricati tra abitazioni e capannoni. Ma non e' assolutamente da prendere in considerazione. Bisogna che questa linea passi più lontano possibile dai centri abitati e anche dalle zone industriali... È L' UNICA SOLUZIONE NON CE NE SONO ALTRE... In primis occorre salvare le abitazioni e non turbare la tranquillità dei cittadini poi preservare le attività produttive... La terra come superfici espropriate poco cambia da un progetto all'altro... La linea azzurra in

affiancamento e' quella a mio avviso da non prendere nemmeno in considerazione... Perciò l'unica soluzione a mio avviso è la linea viola piu' lontana a nord dell'autostrada che è l'unico progetto che crea meno danni, meno impatti per la zona industriale e per il territorio e cittadini imolesi.

## Contributi del 21/06/2024

**Contributo:** se già prevista (o considerandola prevedibile per il futuro) la realizzazione di una quarta della autostrada A14 si potrebbe valutare la fattibilità di realizzare i due nuovi binari del quadruplicamento ferroviario in trincea immediatamente di fianco all'attuale tracciato autostradale, con copertura atta a supportare un futuro allargamento della carreggiata autostradale. Ciò consentirebbe di minimizzare il consumo di suolo e di evitare la realizzazione dei viadotti. Indubbiamente si dovrebbero allungare i sovrappassi delle vie incidenti l'autostrada, lavori comunque da fare in vista di un futuro ipotizzabile allargamento autostradale.

## Contributi del 23/06/2024

**Contributo:** RFI ha dichiarato di non aver preso in considerazione l'implementazione di linee sotterranee per rischio idrogeologico. Mi chiedo se nel passaggio nella città di Imola - al posto del progetto in affiancamento - fosse stata presa in considerazione la possibilità di implementare una linea ferroviaria sopra a quella esistente, come esiste in alcune città europee. Si potrebbe infatti riservare i binari situati al piano terra al traffico commerciale, in modo che siano isolabili sia acusticamente che visivamente, ed i binari al primo piano al trasporto ferroviario civile, in modo che non vi siano demolizioni residenziali da attuare.

**Contributo:** sono assolutamente a favore della proposta di affiancamento alla linea ferroviaria esistente, un mostro di cemento del genere andrebbe a devastare il territorio circostante e tutte le aziende agricole nella zona di interesse.

## Contributi del 24/06/2024

**Contributo:** scrivo a nome mio e di altri residenti di XXX XXX, XXX XXX e XXX XXX, in merito al raddoppio della tratta ferroviaria Bologna-Castelbolognese. Vorremmo condividere alcune considerazioni sul progetto di affiancamento alla "linea storica". La realizzazione di un viadotto parallelo alla linea ferroviaria attuale genererebbe un muro alto almeno 12 metri (8 di piloni più 4 di barriere antirumore) questo, sommato alle barriere antirumore della "linea storica" (promesse dal 2009 e mai posizionate), creerebbe un effetto muro continuo altamente impattante. Ci sono poi zone come Ponte santo e ponte sulla Via Selice dove le abitazioni sono a ridosso della linea ferroviaria attuale e non comprendiamo dove potrebbe passare il viadotto se non sopra ad esse, creando un'immagine fortemente degradata. Riconosciamo ed apprezziamo gli sforzi fatti da questa Amministrazione per riqualificare il Quartiere Marconi negli ultimi anni, ma la costruzione di un ecomostro in piena città va esattamente in senso opposto, costruire un viadotto di questo tipo non solo è illogico, ma va anche contro le politiche di giusta riqualificazione urbana. Siamo consapevoli della necessità di sviluppo del Paese, tuttavia, riteniamo più coerente con le politiche di compatibilità ambientale, costruire la nuova tratta in affiancamento alla quarta corsia dell'Autostrada. In quella zona sono già stati effettuati espropri di terreni quasi sufficienti a soddisfare le necessità di RFI, come riferito dall'Ing. Bruni (RFI). Ci risulta difficile comprendere come una soluzione in viadotto nel centro urbano abbia minor impatto rispetto ad una soluzione nella zona sopraccitata. Inoltre, in aperta campagna, il rumore sarebbe percepito meno intensamente rispetto alla Città. Auspichiamo pertanto una collaborazione in tal senso tra Autostrade e RFI. Non vorremmo contrapporre un comitato di residenti cittadini, che sarebbe numericamente superiore, al comitato dei residenti delle zone agricole. Rispettiamo l'agricoltura, ma anche la qualità della vita di chi vive in città non deve essere sacrificata. Chiediamo di considerare i disagi che i cittadini dovrebbero sopportare durante lo svolgimento dei lavori di costruzione, anche nelle ore notturne (quando il traffico ferroviario è meno intenso), oltre all'impatto visivo negativo, il rumore percepito e le vibrazioni costanti che già ora si avvertono nelle abitazioni sicuramente aumenterebbero. Nella speranza di aver posto alla Vs. attenzione riflessioni in linea con le politiche Europee che tanto influiscono sulle decisioni nazionali e locali, auspichiamo che vengano intraprese azioni a favore dei cittadini e dell'Ambiente.

**Contributo:** vorrei fare alcune precisazioni in merito alla "Raccolta Firme" sempre nell'incontro del 12 Giugno il Sig. XXXXX, promotore di tale Raccolta, ha fatto un intervento dicendo che lui rappresentava tutto il territorio imolese: questo non è affatto vero, perché ha rappresentato solo le Frazioni di Chiusura, San Prospero e Casola Canina, a discapito di altre Frazioni o Quartieri come Pontesanto, Sellustra, Zolino. Altra cosa: la maggior parte di Firme raccolte sono avvenute in occasione della Festa di Chiusura (dal 31/05 al 03/06) e oltre la metà in occasione della Festa di Casola Canina (dal 07/06 al 10/06) dove si facevano una media di 2.000 coperti a sera (x 4 sere) e la maggior parte delle persone non sapevano nemmeno del "Progetto RFI di Quadruplicamento Linea Ferroviaria Bologna-Castel Bolognese Riolo Terme", le persone venivano fermate dicendo che erano contro il Progetto del Viadotto, ma poi non veniva spiegato che la loro idea era di portare avanti il Progetto di affiancamento alla linea esistente (Linea Azzurra). C'era il volantino, ma secondo voi in quanti l'avranno letto ?.. So di persone che hanno firmato e non avevano ben capito, chi ha tolto la propria firma quando ha capito il tutto... Poi tante altre che, non essendo direttamente interessate, hanno firmato per sostenere la comunità di Casola Canina o perché conoscevano le persone che raccoglievano le Firme... Esempio che ho in casa: mio marito ha firmato per il NO Viadotto, ma ignaro del resto... Solo per dire che questa campagna di Raccolta Firme lascia un po' il tempo che trova.... E lo dico come abitante di Casola Canina e proprietaria di porzione di terreno e fabbricato nella Via Sellustra.

**Contributo:** sono XXXXX XXXX, attualmente membro della consulta territoriale di Osteria Grande (staz. Varignana) del Comune di Castel San Pietro Terme, membro proposto partecipante agli incontri pubblici relativi al PUMS (piano urbano mobilità sostenibile ) della Città Metropolitana di Bologna e del PUG (piano urbano generale) del Circondario Imolese entrambi per il mio territorio, ed altro... Ho partecipato purtroppo ad un solo incontro (impatto ambientale - tratta Ozzano-Imola) ma ho guardato tutte le registrazioni ed in ultimo l'incontro nella sala consiliare di Imola del 12/06/2024. Ho notato con favore che in parte le alternative che avevo proposte nel mio intervento sono state prese in considerazione, anche se la nuova alternativa rossa tocca ancora la zona produttiva di Castel San Pietro Terme (sia a sud che a nord anche nel territorio di Castel Guelfo) mentre io avevo proposto lo sfiocco subito dopo la stazione di Castel S.Pietro di là dal fiume Sillaro ( zona di cave dismesse) , collegandosi poi a nord dell'autostrada sempre dove la nuova alternativa scavalca l'autostrada ma leggermente più verso Imola. Nel voler dare il mio



contributo, eseguendo formalmente osservazione in merito alle nuove proposte, chiedo dove era possibile trovare le tavole e/o la messa su terra (satellitare) dei nuovi tracciati considerati e presentati nell'incontro del 12/06/2024 ad Imola . Inoltre in caso di altri incontri pubblici dove trovare le informative , es. non so dove il Circondario Imolese abbia comunicato l'incontro pubblico del 12/6 , forse solo ad Imola ????

## Contributi del 25/06/2024

**Contributo:** desidero condividere la mia opinione riguardo all'incontro tenutosi il 12 giugno con il Comune di Imola e le proposte dei progetti, dopo aver ascoltato la registrazione di tale incontro. Vorrei esprimere il mio modesto punto di vista nella speranza che venga preso in considerazione. Riguardo al Progetto Linea Azzurra, ritengo sia assurdo far passare una linea ad alta velocità per il trasporto di merci in un centro abitato. L'impatto su persone, abitazioni e aziende imolesi (come CTI - Cooperativa Trasporti Imola e Cooperativa Ceramica, entrambe storiche nel territorio imolese) sarebbe devastante. Personalmente, non avrei preso in considerazione tale progetto, come avevate fatto inizialmente. Tuttavia, a causa delle richieste di alcune frazioni e del Sindaco Panieri, siete stati costretti a proporlo. La priorità deve essere la salvaguardia delle abitazioni e della tranquillità dei cittadini, seguite dalle importanti attività industriali. In sostanza, è necessario che questa linea si distanzi il più possibile dai centri abitati e dalle zone industriali, poiché l'impatto sarebbe eccessivo da ogni punto di vista. I terreni agricoli, sia lungo la linea esistente che a nord dell'autostrada, saranno comunque espropriati agli agricoltori e il loro utilizzo non cambierà significativamente da un progetto all'altro. Ribadisco che il Progetto della Linea Azzurra in affiancamento all'esistente è quello con l'impatto maggiore e non dovrebbe essere approvato o portato avanti. Per quanto riguarda il Progetto Linea Rossa, ritengo che abbia un notevole impatto su una zona industriale molto importante nell'area di Imola, che include aziende come Cefla (con oltre 1000 dipendenti e una cooperativa storica), Teapak e altre attività produttive significative. Ci sarebbero danni considerevoli, di cui preferisco non pensare nemmeno. L'unica soluzione realizzabile, secondo me, è il Progetto Linea Viola/Fucsia, ovvero la linea più distante e a nord dell'autostrada. Questo progetto causerebbe meno danni, demolizioni e avrebbe un impatto minore sul territorio e sui cittadini di Imola. Spero che queste mie considerazioni, che rappresentano anche quelle di altre persone del circondario in cui vivo, vengano prese in considerazione.



**Contributo:** con riferimento all'aggiornamento delle ipotesi di tracciato presentate in data 12/06/2024 in occasione del tavolo istituzionale tenutosi presso il Comune di Imola, si osserva quanto segue. Le ipotesi di tracciato che non si sviluppano in fregio alla sede storica esistente dell'attuale sedime ferroviario devono essere sostanzialmente riviste con esplicito riferimento al tracciato proposto che dal sedime ferroviario, in località Castel San Pietro Terme, si stacca per giungere a nord dell'autostrada, dopo avere scavalcato l'uscita A14 di Castel San Pietro Terme. Detta ipotesi insiste interamente su aree poste a sud del casello autostradale di Castel San Pietro Terme che, ai sensi del Piano Urbanistico Generale assunto dai dieci Comuni del Circondario imolese il 21/11/2023, prevede, in quella zona, l'espansione produttiva del Polo funzionale San Carlo che è uno dei 4 hub metropolitani dello sviluppo produttivo della Città Metropolitana di Bologna, così come individuati dal Piano Territoriale Metropolitano vigente. Si precisa inoltre che la scrivente, oltre ad altre proprietà, ha sottoscritto con il Comune di Castel San Pietro Terme un Accordo art. 61 della LR 24/17 e smi. per lo sviluppo dell'ambito produttivo posto a sud del casello autostradale A14. L'ipotesi di tracciato proposta rappresenta pertanto un grave pregiudizio economico a carico delle proprietà, oltreché essere incompatibile con le previsioni urbanistiche del Nuovo Circondario imolese e, più in generale, alla programmazione urbanistica della Città Metropolitana di Bologna, destinato, peraltro, ad incidere significativamente sui costi dell'opera con riferimento all'eventuale esproprio. Si propone pertanto che il tratto che occorre per congiungere il sedime ferroviario con il tracciato posto a nord dell'A14, avvenga prima del centro abitato di Castel San Pietro Terme oppure dopo il casello A14 tra lo stesso Comune di Castel San Pietro e la località di Toscanella di Dozza.

*NDR: contributo inviato attraverso allegato da due persone e inviato anche il 27/6/2024*

## **Contributi del 26/06/2024**

**Contributo:** *NDR: si è allegata la raccolta firme da parte di cittadini/e del Comune di Castel San Pietro Terme (BO).*

**Contributo:** con la presente, vogliamo portare all'attenzione che la soluzione in affiancamento, scartata da RFI per motivi ancora poco chiari e mai davvero supportati da

dati certi, sembra essere fattibile, come descritto da RFI nella Relazione Generale DocFAP. Invio in allegato due documenti che riteniamo cruciali per comprendere quanto sopra:


1. *2\_Relazione generale DOCFAP - estratto con note*: Si tratta di un documento pubblicato sul sito del Dibattito Pubblico (*2\_Relazione generale*, ultima revisione febbraio 2024) di cui abbiamo fatto una sintesi delle sezioni utili e in cui abbiamo evidenziato i passaggi più rilevanti.

Riguardo alla Soluzione in Affiancamento, dal documento prodotto da RFI stessa, emerge che:

- È fattibile e non presenta particolari criticità;
  - Non risultano interferenze con vincoli ambientali;
  - Riguardo al rischio idrogeologico, è specificato che i livelli idrici raggiunti in occasione degli eventi di piena duecentennali garantiscono un franco abbondantemente superiore al minimo normativo di 1.50 m (NTC2018, par. 5.1.2.3) e gli impalcati dei nuovi ponti ferroviari previsti avrebbero spessori minori rispetto a quelli dei ponti in muratura esistenti, permettendo dunque di disporre la quota del PF nelle zone di attraversamento dei torrenti alla stessa quota della linea ferroviaria esistente;
  - Partendo dal presupposto che nessuna soluzione sarà a impatto zero, le interferenze in termini di espropri e demolizioni sono contenute e comparabili a quelle degli altri tracciati proposti finora;
  - L'analisi costi/benefici sembra non favorire questa soluzione, ma ciò è dovuto alla previsione di costruire prima una nuova linea "lenta" e poi convertire quella esistente in linea "veloce", invece di procedere direttamente alla costruzione della nuova linea AV/AC.
2. *Planimetria Interferenze Imola Soluzione Affiancamento*: Abbiamo preso i disegni allegati al DocFAP, in particolare i documenti *19\_Planimetria\_3 di 4\_Sol\_Affiancamento* e *20\_Planimetria\_4 di 4\_Sol\_Affiancamento*, che rappresentano la zona di Imola, e prodotto un unico disegno sovrapposto e continuo per facilitarne la lettura. In questo documento sono evidenziate in arancione le interferenze (minime - l'impatto zero non esiste) considerando di costruire la nuova linea affiancata alla storica.

Ci teniamo a ricordare che un ampliamento della linea ferroviaria esistente a terra verrebbe percepito dalla comunità come un potenziamento di una infrastruttura

esistente, mentre un viadotto, a prescindere dalla localizzazione, sarà sempre identificato come un ecomostro, un'aggressione al nostro territorio. Inoltre, è fondamentale che la soluzione migliore sia scelta considerando tutti gli aspetti tecnici, ambientali e sociali, e che le decisioni siano basate su dati accurati e completi.

  
 Direzione Investimenti  
 Direzione Ingegneria degli Investimenti  
 Ingegneria di Sistema  
 Linea: Bologna - Rimini

Tratta: Bivio S.Vitale - Castelbolognese R.T.


**DOCFAP**  
Documento di **Feasibilità delle Alternative Progettuali**

Quadruplicamento Bivio S. Vitale - Castelbolognese R.T.

**Relazione Generale**

		CATEGORIA		PROIEZIONE		DATI	
		SOSTITUIRE		NUOVA		SOSTITUIRE	
		SOSTITUIRE		NUOVA		SOSTITUIRE	
NO	DESCRIZIONE	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA	DATA
1	Linea Bologna - Castelbolognese R.T.	2015	2015	2015	2015	2015	2015
2	Linea Bologna - Castelbolognese R.T.	2015	2015	2015	2015	2015	2015
3	Linea Bologna - Castelbolognese R.T.	2015	2015	2015	2015	2015	2015

Fig. 2.3 - Soluzione proposta, nel greggio

  
 RETE FERROVIARIA ITALIANA  
 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

collega i paesi scandinavi con la Germania e con i principali mercati del centro Europa e quella meridionale che connette l'Italia con la Germania via Brennero.

I volumi complessivi di merci totali trasportate lungo il corridoio, dai dati ScanMed RFC (Studio di mercato 2015 e ScanMed e CNC Work Plan 2018) risultano essere pari a circa 70 milioni di tonnellate con una crescita prevista del 25% in 10 anni.

Il "loading share" Italiano è del 23% ed è secondo solo a quello tedesco (48%), seguito da quello austriaco (18%).

**4 VOLUMI DI TRAFFICO**

L'attuale modello di esercizio prevede i seguenti volumi medi giornalieri:

- 80 Treni Mercati;
- 36 AV;
- 21 Intercity;
- 136 Treni Regionali.

**5 SPECIFICHE FUNZIONALI**

Per la realizzazione del potenziamento infrastrutturale della direttrice Bologna-Rimini il progetto prevede due possibili ipotesi di tracciato, in affiancamento e in variante, come di seguito sinteticamente descritte.

**5.1 Soluzione in affiancamento**

Il quadruplicamento della tratta Bologna S. Vitale - Castelbolognese R.T. consiste nella realizzazione di una nuova coppia di binari, da configurare come linea affiancata rispetto all'esistente. **Ciò consentirà una separazione dei flussi di traffico lento costituiti da treni merci e regionali, da quelli veloci, costituiti da regionali veloci, Intercity e Alta Velocità, in modo da rendere le due linee compatibili.** La nuova linea dedicata al traffico merci sarà realizzata lato est e risponderà agli standard previsti dai corridoi merci TEN-T vale a dire binari adeguati a sagoma P/C 80, modulo di 750 m e categoria di peso assiale D4. Diversamente, la linea attuale sarà dedicata ai servizi veloci e dovrà servire le stazioni di Castel San Pietro, Imola e Castelbolognese Riolo Terme che, a regime, saranno le uniche fermate intermedie per i regionali veloci. Tali impianti dovranno altresì essere attrezzati per rendere le due coppie di binari intercomunicanti tra di loro: questo consentirà una maggiore flessibilità nella gestione della circolazione, soprattutto in caso di anomalie.

11

Relazione Generale

p. 1

p. 2



Negli impianti individuati, i nuovi binari di corsa dovranno essere adeguatamente attrezzati per effettuare il servizio viaggiatori, con marciapiedi ad altezza standard di 55 cm e di lunghezza utile di 250 m. L'accesso ai binari serviti da marciapiedi dovrà avvenire attraverso sottopasso.

I dati caratteristici del tracciato prevedono:

Codifica di Trasporto Combinato	P/C 80
Regime di circolazione	ERIMS L2
Sistema di esercizio	SCCM/ACCM
Velocità di Tracciato	140 km/h in rango A, 160 km/h rango B e 200 km/h in rango C e P
<b>Pendenza longitudinale</b>	<b>Come attuale e comunque &lt;12‰</b>
Modulo	750 m
Peso Assiale	D4 (Senza limitazioni di velocità)
Profilo Minimo Ostacoli	P.M.O. 3
Sagoma Cinematica	Gabariti B1
Elettrificazione	3 kV cc

Tabella 2 Dati caratteristici del tracciato

Lo schema funzionale futuro della linea è il seguente:

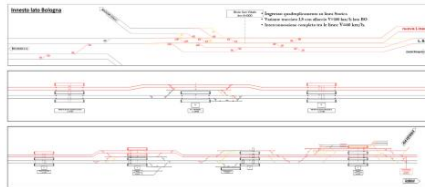


Figura 7. Schema funzionale futuro della linea

Relazione Generale

12

p. 3



## 6 ANALISI DEI VINCOLI TERRITORIALI

### 6.1 Vincoli ambientali

L'eventuale presenza di vincoli ambientali interferenti con i tracciati di progetto è stata verificata con riferimento all'Elenco Ufficiale delle Aree Protette, alle aree IBA (aree importanti per l'avifauna) e alla Rete Natura 2000 (Siti di Interesse Comunitario, Zone di Protezione Speciale e Zone Speciali di Conservazione), disponibili sul Geoportale Nazionale del MATIM.

#### 6.1.1 Soluzione in affiancamento

Come visibile in Figura 9, in base ai dati analizzati, **non risultano interferenze con vincoli ambientali**.

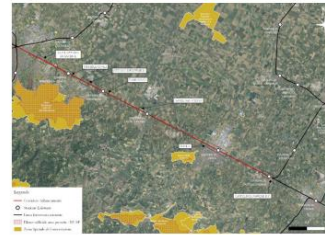
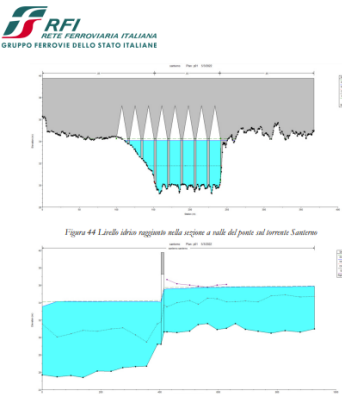


Figura 9. Vincoli ambientali (EU-AP, IBA, Rete Natura 2000)

Relazione Generale

15

p. 4



**6.3.3.4 Risultati**


I risultati delle simulazioni hanno evidenziato come, in occasione degli eventi di piena bi-centennali, i livelli idrici raggiunti a valle dei ponti esistenti garantiscono sempre un franco dall'arradesso abbondantemente superiore al franco minimo normativo di 1.50 m (NTC2018, par. 5.1.2.3).

Considerando dunque che gli impalcati dei nuovi ponti ferroviari saranno caratterizzati presumibilmente da spessori minori rispetto a quelli dei ponti in muratura esistenti, si ritiene accettabile alla luce di quanto esposto disporre la quota del PF nelle zone di attraversamento dei torrenti alla stessa quota della linea ferroviaria esistente.

Relazione Generale

37

p. 5



Per quanto riguarda i marciapiedi è prevista la realizzazione di uno nuovo di lunghezza 250 m e H = 55 cm a servizio del 2° e 3° binario ed un altro sempre con le stesse caratteristiche a servizio del 4° con conseguente esproprio e demolizione di parte del parcheggio esistente.

È previsto inoltre l'adeguamento dell'attuale sottopasso oltre alla realizzazione di scale e ascensori.

Lato Rimini si prevede invece la realizzazione di tre nuovi ponti che consentono rispettivamente lo scavalco di Via Madonna, del canale di Lazzaretto e del torrente Sillaro.

L'impianto complessivamente comprende 4 binari di corsa ed un binario di precedenza (3° binario) che è caratterizzato da un modulo pari a 750 m.

Tutte le comunicazioni di collegamento tra i binari di corsa e quello di precedenza sono previste con comunicazioni per velocità in deviate V=60 km/h con deviatori S60UNI/400/0,074 e S60UNI/400/0,094.

**7.1.3.6 Imola** Qui sono già individuate le interferenze previste, non include gli edifici di Pontesanto, di via Nardi e di via Zanotti - ndr

La nuova coppia di binari proveniente da Bologna entra nella stazione di Imola disponendosi parallelamente ai binari attuali in adiacenza al binario dispari della linea esistente. La nuova configurazione prevede in ingresso lato Bologna l'esproprio e la demolizione di parte del piazzale della Simec S.r.l., la demolizione di Via Guido Rossa e di alcuni fabbricati posti in adiacenza alla linea esistente oltre all'adeguamento del sottovia di Via 1° Maggio per consentire il passaggio della nuova coppia di binari.

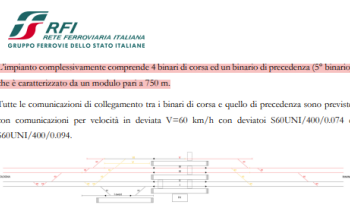
Per quanto riguarda i marciapiedi è previsto l'adeguamento di quelli esistenti a servizio del 2° e 3° binario e del 4° e 5°, quest'ultimo con l'adeguamento (demolizione e ricostruzione) di scale ed ascensore, prevedendo inoltre la demolizione di Via Serraglio insieme a dei fabbricati esistenti oltre alla realizzazione del nuovo sottovia di Via Selice per per consentire il passaggio del 4° e 5° binario.

Lato Rimini si prevede invece l'esproprio e la demolizione di alcuni fabbricati industriali.

Relazione Generale

56

p. 6



**7.1.3.7 Castelbolognese**

La nuova coppia di binari proveniente da Bologna entra nella stazione di Castelbolognese disponendosi parallelamente ai binari attuali in adiacenza al binario dispari della linea esistente. La nuova configurazione prevede radice lato Bologna l'esproprio di parte dei terreni attraversati oltre alla realizzazione di un nuovo ponticello e l'adeguamento del sottovia di Via dell'Industria. E' inoltre prevista la demolizione di parte dei fabbricati ubicati in adiacenza alla ferrovia.

Per quanto riguarda i marciapiedi oltre all'adeguamento di quelli esistenti a servizio del 2° e 3° binario e del 4° e 5° è prevista la realizzazione di un nuovo marciapiede tra 6° e 7° e relativi collegamenti verticali, scala ed ascensore, con il sottopasso esistente da prolungare, prevedendo inoltre la demolizione di gran parte dei binari esistenti.

La ricostituzione complessiva dell'impianto prevede la demolizione di buona parte dell'armamento esistente e la conseguente ricostruzione di nuovi binari e deviatori, per un assetto futuro costituito da 5 binari di corsa e un binario di precedenza (6° binario) con modulo pari a 750 m, oltre a due binari destinati alla manutenzione allacciati ad un fascio di binari destinato al ricovero dei mezzi.

La nuova configurazione radice lato Rimini determina la necessità di realizzare l'adeguamento del sottovia esistente e di prevedere l'esproprio di alcuni terreni agricoli per consentire il passaggio della nuova coppia di binari, oltre alla conseguente modifica planimetrica del ramo di collegamento della linea per Ravenna in uscita dalla stazione.

Tutte le comunicazioni di collegamento tra i binari di corsa e quello di precedenza sono previste con comunicazioni per velocità in deviate V=60 km/h con deviatori S60UNI/400/0,074 e S60UNI/400/0,094.

Relazione Generale

57

p. 7

**8 VALUTAZIONI PRELIMINARI SUGLI ESPROPRI**

Per un calcolo preliminare e speditivo degli espropri, si considera una fascia di terreno di larghezza pari a quella del corpo stradale e comprensiva di viabilità di canicce e di lunghezza pari a quella del tracciato.

Al fini del calcolo dei costi, è stato considerato l'esproprio di tutti i terreni e i fabbricati ricadenti in questa fascia.

I prezzi medi unitari sono stati desunti da un'analisi che prende in considerazione i prezzi medi di mercato per la tipologia di immobili e terreni dei comuni attraversati.

Si rimanda in ogni caso alle successive fasi progettuali la redazione del piano particolare di esproprio per una corretta contezza degli stessi.

**9 COSTI E TEMPI**

**9.1 Costi**

Si riporta di seguito la valutazione economica dell'intervento per entrambi i corridoi studiati.

I seguenti CVI

- **Inclusione:**
  - o corpo stradale: rilevati, trincee, viadotti e gallerie con relative opere di sicurezza;
  - o opere puntuali: ponti, ponticelli, cavalcavia e cavalciferrovie;
  - o varianti plano-altimetriche stradali e riprofilature d'abaco;
  - o armamenti;
  - o tecnologie: T.E., sistema di distanziamento, gestione della circolazione e apparati;
  - o espropri fabbricati, terreni e demolizioni;
  - o gestione terre e rocce da scavo;
  - o somme a disposizione;
  - o opere di mitigazione acustica.
- **Esclusione:**

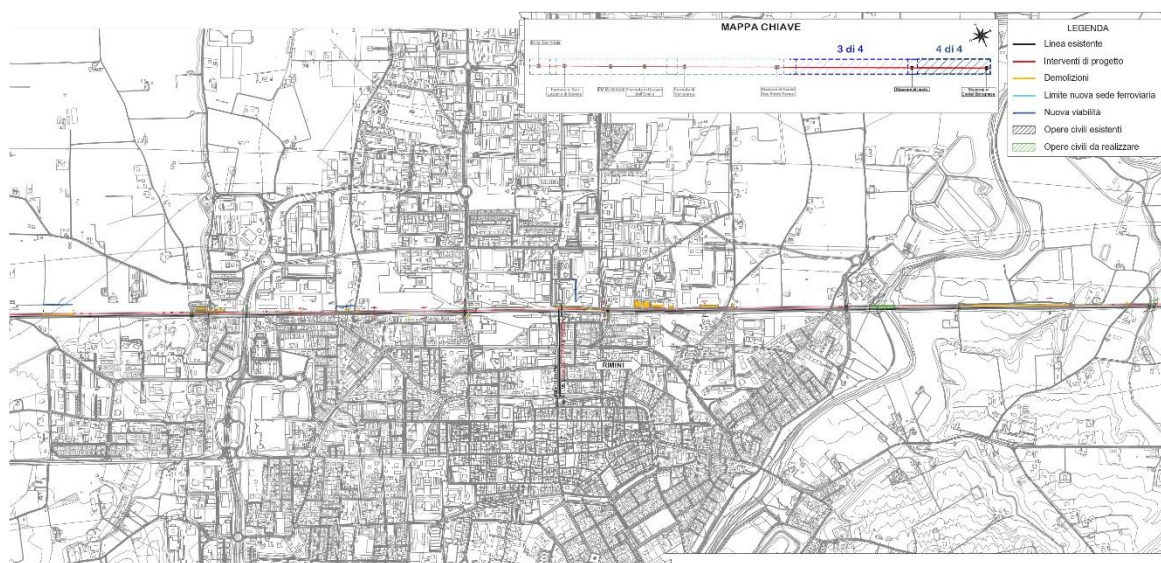
Relazione Generale

49

p. 8







## Contributi del 28/06/2024

**Contributo:** ho seguito online il dibattito avvenuto il 12 Giugno a Imola. Ritengo interessanti le alternative e modifiche apportate ai possibili corridoi ipotizzati. Credo però che il corridoio in affiancamento alla linea esistente non sia una soluzione degna di essere sviluppata ulteriormente, per i motivi esposti anche sul sito del dibattito pubblico, ed in particolare per l'impatto sulla popolazione, in termini di espropri, demolizioni e impatto in termini di estetica, rumore e valore del territorio in aree fortemente urbanizzate, che andrebbero a influenzare un numero molto elevato di residenti, non solo in questa fase ma anche nelle successive, che andrebbero inevitabilmente ad impattare significativamente anche le città di Faenza, Forlì, Cesena e Rimini nei prossimi decenni.

In una ottica di sviluppo futuro e valorizzazione della vivibilità dei centri urbani credo sia molto più adeguato prevedere il passaggio della linea in prossimità dell'autostrada o nell'area immediatamente a nord. Tra l'altro colgo l'occasione per suggerire l'aggiornamento del sito <https://www.dpbolognacastelbolognese.it/> con le informazioni presentate in data 12 Giugno. I dati presentati sul sito ad oggi sono resi obsoleti dalle recenti evoluzioni.

**Contributo:** leggo sul sito <https://www.dpbolognacastelbolognese.it/progetto/> "Lo studio ha esaminato inoltre un'alternativa in affiancamento alla linea storica, con l'ipotesi di dedicare i nuovi binari al transito dei treni merci e regionali, mentre la linea esistente ai

treni Alta Velocità, InterCity e Regionali Veloci. Questa soluzione segue l'andamento planimetrico della linea attuale comportando un adeguamento delle stazioni esistenti. L'ipotesi di affiancamento comporterebbe inoltre delle "interferenze di taglio", ovvero dei percorsi ferroviari intersecati per permettere il corretto convoglio di più linee ferroviarie. Gli studi condotti hanno rilevato che questa soluzione, risulta meno efficace rispetto alle alternative in variante, in quanto: causerebbe interferenze significative sul tessuto urbano rendendo necessari espropri e demolizioni; presenterebbe una notevole complessità realizzativa che comporterebbe interruzioni del servizio ferroviario e numerose opere di adeguamento; in caso di situazioni emergenziali, l'infrastruttura avrebbe limitata resilienza causando disagi per gli utenti del servizio ferroviario. Le criticità rilevate, sommate all'evoluzione dell'offerta, hanno portato a valutare la soluzione progettuale inefficace e, pertanto, a scartarla." Nell'incontro pubblico del 12 giugno Consiglio Comunale a Imola, RFI ha presentato una soluzione in "affiancamento su cavalcavia" definendola "fattibile" ma che ha almeno gli stessi, o forse più, "espropri e demolizioni". Viceversa, perché non realizzare l'"affiancamento a terra" con le linee "al contrario"? E cioè: costruire la linea nuova per i treni veloci AV/AC e lasciando la linea storica per i treni regionali e in generale lenti. In questo modo non mi sembra che nascano "interferenze di taglio"; espropri e demolizioni non sarebbero di certo superiori a quelli della proposta "affiancamento su cavalcavia" ma senza impatto negativo sul tessuto urbano prodotto da un viadotto alto 7-8 metri + barriere antirumore. D'altra parte, per i residenti vicini alla ferrovia poco cambierebbe da 2 a 4 binari, anzi potrebbe migliorare con le barriere antirumore. Per quanto riguarda nuovi ponti su fiumi e su strade esistenti, il primo studio originale di affiancamento (nella "Relazione generale", DOCFAP 2), non ha segnalato criticità, avendoli previsti appunto in affiancamento alla linea storica. Perché RFI non prende in esame questa alternativa di "affiancamento a terra con linea nuova per treni veloci"? Costi e tempi di realizzazione sarebbero sicuramente più contenuti rispetto alla ipotesi "affiancamento a terra con linea nuova per treni lenti" che prevede la costruzione di due linee invece di una sola.

## Contributi del 29/06/2024

**Contributo:** la presente per accompagnare copia della raccolta firme unitamente alla ricevuta di protocollo, consegnata in data 27/06/24 alla Sindaca Marilena Pillati.

Confidando nella Vostra sensibilità e disponibilità, ringraziamo anticipatamente per l'attenzione e porgiamo cordiali saluti.

*NDR: si è allegata la raccolta di 416 firme e la ricevuta di protocollo del Comune di San Lazzaro di Savena.*

## Contributi del 01/07/2024

**Contributo:** venerdì 28 giugno u.s. ho trasmesso un documento contenente alcune osservazioni sul progetto di quadruplicamento della linea Bologna-Castelbolognese. Mi sono in seguito accorto di un mio errore di valutazione, che si ripercuote su alcune osservazioni fatte. Ho così corretto il documento nelle parti di rilievo, e sono a chiedere la cortesia di non considerare, ed eliminare, il documento passato e di considerare invece questa versione del 1 luglio 2024.

*NDR: si riporta quanto inviato nell'allegato.*

Ho esaminato la documentazione sul progetto di quadruplicamento della linea adriatica nel tratto Bologna-Castelbolognese rintracciabile nel sito <https://www.dpbolognacastelbolognese.it/>, e la lettura mi ha indotto a riflettere su una serie di punti, che qui condivido nel caso possano essere di una qualche utilità. Dei quattro possibili assetti, trovo preferibile l'alternativa 1. Un intervento di affiancamento alla linea esistente mi pare abbia due limiti maggiori. Il primo è già segnalato nelle relazioni e associato agli impatti in contesti urbani, indipendentemente dalla loro estensione, dove, a parte i costi dell'opera, mi attenderei sorgano contrasti di grande asprezza, difficilmente ricomponibili. Il secondo limite discende da una sopraelevazione molto limitata dell'infrastruttura, che, sulla base dei dati riportati nelle tavole 21-24, riguardanti i profili della soluzione in affiancamento, apparirebbe collocarsi a una distanza dal terreno inferiore ai 2 m per la maggior parte del suo tracciato. Questa condizione, pur mitigando il rischio d'impatto dei convogli con gli animali, interferisce con la naturalità del terreno sottostante, e potrebbe avere una limitata mitigazione dell'effetto barriera e di frammentazione degli habitat. Le alternative su viadotto sono posizionate a una quota

decisamente maggiore rispetto al terreno nel loro tracciato, lasciando ampi spazi di movimento delle specie in corridoi che possono mantenere un significativo grado di naturalità, tanto più all'aumentare della sopraelevazione. Sicuramente le alternative su viadotto hanno impatti paesaggistici. Non ho alcuna competenza in merito, ma mi chiedo se scelte mirate dei colori dell'infrastruttura, nelle sue diverse parti e in aree distinte, non possano mitigare gli impatti. D'altro canto, pensando al ponte di Castel del Rio, al Golden Gate, o al ponte di Calatrava, vi sono casi in cui vedere bene un'infrastruttura fa piacere, per i modi trovati di porre in armonia natura e interventi in specifici contesti. Gli impatti su siti d'interesse (penso ad esempio alla centuriazione) andrebbero evitati o limitati il più possibile, una posizione che sfavorisce l'alternativa 3, a nord dell'autostrada. Gli impatti sulle attività agricole è da attendersi siano significativi, almeno come alterazione delle parcelle attraversate dal viadotto. Mi chiedo, tuttavia, se questa condizione non possa costituire anche un'opportunità su diversi fronti, da valutare e sviluppare in collaborazione con gli agricoltori coinvolti, particolarmente sensibili alle necessità e caratteristiche dell'area in cui operano, capitalizzando la loro esperienza pregressa in loco. Enuncio alcune opportunità che intravedo, i cui reali impatti, sia positivi che negativi, andrebbero valutati:

- Il lato del viadotto più esposto alla radiazione solare potrebbe essere utilizzato per l'installazione di pannelli fotovoltaici, dando una struttura ad "ala" che, seguendo i viadotti, può sostenere una fonte estesa di energia elettrica, sia utilizzabile dagli agricoltori in loco, sia immessa in rete. Alcune opportunità discendono da questa ipotesi, e sono considerate di seguito.
- Un'ala di pannelli fotovoltaici costituisce una superficie fisica che si interpone fra cielo e terra, interferendo con la radiazione solare e con le precipitazioni. Il primo tipo di interferenza devo attendermi possa ripercuotersi su colture eventualmente esistenti sotto l'infrastruttura. Andrebbe valutato se un simile assetto sia a detrimento delle colture, quindi della qualità e resa della produzione agricola in loco, ovvero se, in una prospettiva di aumento delle temperature, in corso e prevista, non possa mitigare le criticità, andandosi a configurare come una possibile soluzione di adattamento ai cambiamenti climatici in un quadro di agrivoltaico.
- Vi è una seconda opportunità associata a un'ala dei viadotti, che sia costituita o meno da pannelli fotovoltaici, dovuta alla sua possibilità di convogliare le precipitazioni catturate in direzioni programmate. Nuovamente, si tratta di una opportunità inquadrabile fra azioni di risposta ai cambiamenti climatici in corso. L'alterazione al ciclo dell'acqua è una delle maggiori criticità previste per la regione mediterranea, e le siccità avute negli ultimi anni

in questa regione, ma anche le precipitazioni estreme, potrebbero avere degli strumenti di gestione aggiuntivi, con l'utilizzo di un'infrastruttura estesa ad ala. Si può ipotizzare, infatti, la predisposizione di piccoli invasi (100-1000 mc) dispersi sul territorio, nei quali viene raccolta l'acqua di precipitazione, che dall'ala è convogliata in tubature dedicate, diventando così una riserva della risorsa utilizzabile in periodi di siccità per usi agricoli. Questo tipo d'intervento potrebbe alleggerire il prelievo dell'acqua di falda e di quella proveniente dal Po, via il CER, benché una stima di merito andrebbe fatta. Una più puntuale valutazione degli impatti di questa raccolta delle precipitazioni potrebbe essere presa in considerazione per la infiltrazione e ricarica della falda, come pure per il ruscellamento, incluso il tema del trasferimento di concimi azotati e di fosfato nei corsi d'acqua di superficie e, secondariamente, nella valutazione degli impatti sul loro deflusso.

- Qualora vi fosse una rete di piccoli invasi sul territorio, questi potrebbero diventare luoghi visitati dalle nutrie, che sono specie alloctone invasive, per le quali esistono programmi di eradicazione. La rete di invasi potrebbe così anche contribuire a interventi mirati, in aggiunta a quelli già esistenti, contribuendo all'eradicazione di una specie invasiva nella nostra regione.
- L'infrastruttura sopraelevata potrebbe avere anche una diversa configurazione per l'ottenimento di energia rinnovabile, potendo ospitare una dozzina di impianti eolici di appropriate dimensioni e ad asse di rotazione verticale, in aggiunta o in sostituzione dei pannelli fotovoltaici in quelle zone in cui l'eolico può essere un'opzione efficiente. Non so se questa sia significativa nel tratto della linea considerato, ma, in prospettiva, potrebbe avere collocazioni nella prosecuzione dell'infrastruttura verso sud.
- La mitigazione degli impatti della infrastruttura sugli ecosistemi attraversati appare questione assai complessa, da affrontare con un'attenzione su misura per le diverse aree. La relativa omogeneità in questo primo tratto potrebbe essere un caso di studio "semplice", da utilizzare per prepararsi a quadri più complessi, che si potranno presentare procedendo nell'infrastruttura, integrando un'esperienza che immagino RFI già possieda. Mi riferisco 3 tecnicamente alle cosiddette "altre misure efficaci di conservazione basate sulle aree" (OECM), su cui insistono sia la IUCN che IPBES, che si fondano su un coinvolgimento e confronto sia con gli abitanti e altri portatori d'interesse nelle aree in questione, sia con chi è esperto delle caratteristiche degli ecosistemi attraversati. Avviare un processo partecipativo di preventivo confronto con queste parti potrebbe rendere più efficace la fase successiva di elaborazione progettuale mirata. A completamento di queste considerazioni, è opportuno notare come sia i costi che i ritorni

economici e sociali di una simile infrastruttura siano prevedibilmente di grande dimensione e portata. Poiché alcuni impatti è da attendersi gravino su una parte esigua della popolazione (ad es., gli espropri), a fronte di ritorni usufruibili da una platea ben più estesa di persone, sarebbe auspicabile individuare meccanismi redistributivi di condivisione, mirati a mitigare le criticità e massimizzare i benefici nella collettività. Un articolato progetto di responsabilità sociale d'impresa, necessariamente coordinato ad appropriati interventi istituzionali, sembrerebbe auspicabile.

## Contributi del 02/07/2024

**Contributo:** abito nel quartiere storico di Pontesanto di Imola dove tutti i residenti sono molto preoccupati dell'impatto che potrebbe avere la soluzione in affiancamento. Alcuni dei miei vicini dovrebbero necessariamente perdere la casa; il cantiere recherebbe notevole disagio per un lungo periodo; l'aumento di rumore e vibrazioni porterebbe ad una svalorizzazione significativa degli immobili. In poche parole, avrebbe un impatto devastante sulla qualità della vita di chi abita nelle vicinanze della ferrovia.

Come dite voi stessi, "Le soluzioni in variante ... sono emerse come le più efficaci, in quanto minimizzano gli impatti sulle aree urbanizzate e le interferenze tra i flussi di traffico ferroviario. ... Gli studi condotti hanno rilevato che questa soluzione, risulta meno efficace rispetto alle alternative in variante, in quanto: causerebbe interferenze significative sul tessuto urbano rendendo necessari espropri e demolizioni; presenterebbe una notevole complessità realizzativa che comporterebbe interruzioni del servizio ferroviario e numerose opere di adeguamento; in caso di situazioni emergenziali, l'infrastruttura avrebbe limitata resilienza causando disagi per gli utenti del servizio ferroviario" Per questi vostri stessi motivi desidero esprimere la mia forte contrarietà ad un eventuale soluzione in affiancamento all'impianto esistente.

## Contributi del 03/07/2024

**Contributo:** una linea che passa adiacente alla linea storica non solo comporterebbe il più alto disagio per la popolazione direttamente interessata dagli espropri, avrebbe anche un impatto fortemente negativo su tutti i valori degli immobili attorno. Ho acquistato casa



a Imola non lontano dalla ferrovia da poco, il sacrificio di una vita. Andrebbe totalmente perso.

## Contributi del 05/07/2024

**Contributo:** ringraziando per questa possibilità, vorrei sottolineare alcune criticità riguardo l'attraversamento del territorio del comune di Imola e limitrofi. Premetto che, abitando a fianco della linea esistente (storica) in prossimità della stazione di Imola, mi è ben chiara la difficoltà che può riscontrare un progetto di ampliamento, così come l'impossibilità di 'caricare' ulteriormente la linea esistente, soprattutto per il passaggio di treni merci. A mio avviso tutte le proposte di RFI per il passaggio in territorio imolese sono difficilmente accettabili per la nostra comunità perché vanno ad intaccare centri urbani o zone industriali/agricole in un territorio già fortemente sfruttato. Vorrei però portare alcune osservazioni rispetto alla proposta di affiancamento a nord della linea storica (che sembra essere emersa dall'ultimo confronto pubblico in comune ad Imola). Le stesse motivazioni che hanno portato a ripensamenti sulle proposte di affiancamento alla linea autostradale possono e devono essere valide anche per l'affiancamento alla linea storica: 1. Presenza di imprese e attività industriali: a nord della linea esistente ci sono realtà industriali e capannoni (Simei, GLS, ...) 2. Demolizione edifici residenziali: la proposta a nord della ferrovia 'eliminerebbe' la frazione di Pontesanto, oltre che decine di case 3. Impatto su terreni agricoli: presenza di attività agricole e lotti con centuriazione anche a ridosso della linea ferroviaria, loc. Cà del Vento e Zello 4. Impatto su centri abitati: è banale dirlo ma tutta la zona a sud della ferrovia è densamente abitata e l'ipotesi di un viadotto sopraelevato avrebbe un impatto devastante per i tanti residenti lungo la linea ferroviaria; la presenza di barriere acustiche non può essere un giustificativo in quanto non attenua le vibrazioni (già molto importanti all'attuale passaggio di treni merci e AV); il rischio derivante dal passaggio di treni merci a velocità sostenuta è troppo elevato per pensare di posizionare la linea dentro la città di Imola; soprattutto, la presenza di un viadotto con barriere porterebbe ad avere un vero e proprio muro, una barriera architettonica a pochissimi metri da finestre e giardini. Su questo ultimo punto vorrei anche aggiungere che, se l'ipotesi di viadotto in città può essere accettabile per una grande città/situazione metropolitana, non può esserlo per una realtà come Imola. La nostra città presenta, a differenza delle frazioni vicine, la linea ferroviaria a ridosso del centro storico, in una zona urbana e assolutamente non industriale o periferica. Questo

pone fuori luogo, sia in termini di vivibilità, sia in termini di impatto ambientale, la realizzazione dell'opera in affiancamento. Aggiungo anche un'osservazione rispetto al passaggio sulla direttrice Via Selice: proprio dove andrebbe collocato il nuovo viadotto per attraversare la strada provinciale è presente un'abitazione con altezza e dimensioni non trascurabili (allego foto e mappa). Ritengo possa essere una forte criticità per questa ipotesi di ampliamento.



Concludo con un'osservazione/proposta che spero possa essere presa realmente in considerazione, al netto di contingenze temporali, economiche e interessi di parte. Le soluzioni in affiancamento all'autostrada presentano evidenti vantaggi, anche a detta di RFI, ma forti criticità per aggirare i cavalcavia, casello, etc. Chiedo che possa essere analizzata anche la soluzione in affiancamento autostrada con interrimento della linea per attraversare il territorio imolese, indicativamente tra Casola Canina e San Prospero. L'interrimento è stato fatto a Bologna e immagino saranno previste numerose gallerie per poter scendere lungo la dorsale adriatica. Credo che sia opportuno mostrare ai cittadini un'analisi dettagliata anche della soluzione in interrimento. I tempi sono serrati ma, come detto anche da Pietro Bruni negli incontri informativi, l'attraversamento di Imola è il punto critico di questo troncone e merita quindi uno studio approfondito. I cittadini si stanno rendendo conto di quale impatto possano avere le soluzioni proposte e non penso che finora ci siano risposte positive al riguardo. Va nell'interesse di tutti evitare lo scontro in una seconda fase di progetto e spero si possa ragionare anche sul 'corridoio interrato'.

## Contributi del 06/07/2024

**Contributo:** l'ipotesi di raddoppio della linea ferroviaria affiancandola alla linea esistente prevede uno stravolgimento impressionante del tessuto cittadino, impattando numerosissime abitazioni, strutture produttive e strutture che fanno parte integrante del tessuto sociale delle città attraversate. Nel caso dell'edilizia residenziale privata, non è pensabile operare per esproprio degli immobili intercettati (da demolire? quali soluzioni abitative alternative verrebbero proposte a chi ha la propria unica abitazione in questi immobili?), né restare indifferenti al calo del valore degli immobili che si troverebbero al margine del nuovo tracciato. Il progetto di RFI, che è una società per azioni e che quindi, per la sua stessa natura, opera per garantire i maggiori profitti, non può prevalere sui diritti dei cittadini. Diritti che il Comune di Imola e tutti i Comuni coinvolti, devono garantire, scegliendo le soluzioni meno impattanti. La stessa RFI, riguardo all'alternativa in affiancamento alla linea storica, ha dichiarato che "Gli studi condotti hanno rilevato che questa soluzione, risulta meno efficace rispetto alle alternative in variante, in quanto: causerebbe interferenze significative sul tessuto urbano rendendo necessari espropri e demolizioni; presenterebbe una notevole complessità realizzativa che comporterebbe interruzioni del servizio ferroviario e numerose opere di adeguamento; in caso di situazioni emergenziali, l'infrastruttura avrebbe limitata resilienza causando disagi per gli utenti del servizio ferroviario. Le criticità rilevate, sommate all'evoluzione dell'offerta, hanno portato a valutare la soluzione progettuale inefficace e, pertanto, a scartarla". Consideriamo anche che in caso di situazioni emergenziali il rischio, legato alla contiguità di abitazioni civili, aumenterebbe esponenzialmente in relazione alla complessità della struttura necessaria per garantire il raddoppio della linea (linee aggiuntive sopraelevate di otto metri, più l'altezza dei convogli e delle strutture fonoassorbenti). Ultima considerazione: in genere le linee AV già costruite sono collocate in aree non densamente abitate.

**Contributo:** abito a Imola (BO) in via XXXX XXXX XX, in una posizione adiacente al tracciato "storico" dell'attuale ferrovia Castelbolognese-Bologna, di cui è previsto il raddoppio. Mia madre, anziana non autosufficiente, vive in via XXXX XXXX XX. Le case in cui abitiamo e il terreno adiacente sono di proprietà della nostra famiglia da inizio '900 e, in caso di raddoppio tramite affiancamento alla linea storica, verrebbe significativamente stravolto tutto l'assetto attuale. Quali soluzioni ritenete di applicare? Espropri, demolizioni? Dove

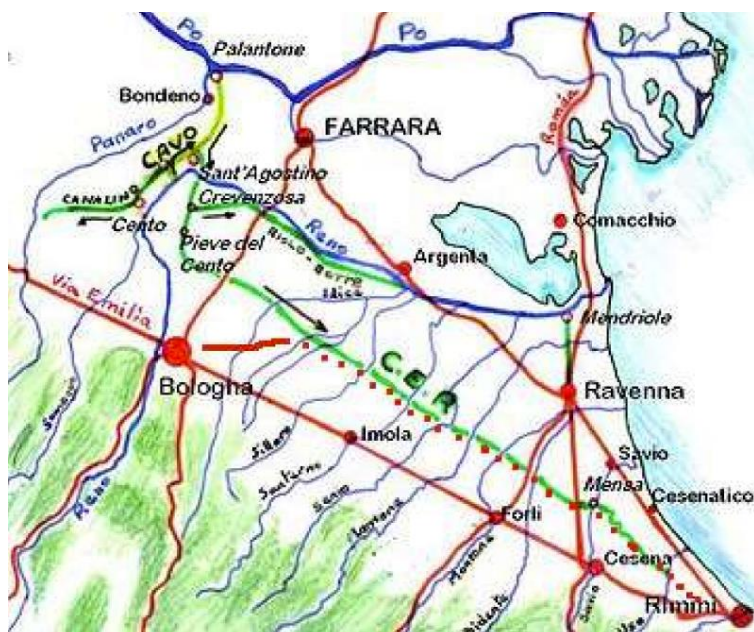
dovremmo trasferire la nostra abitazione e a spese di chi? Abbiamo piantato quest'anno, fra la casa e la ferrovia, un arboreto, dotato a nostre spese di impianto di irrigazione, che consiste di 31 piante fornite dal progetto regionale "Mettiamo radici per il futuro": dobbiamo pensare che tutto questo sarà azzerato?

## Contributi del 07/07/2024

**Contributo:** sono a chiedervi di considerare il bypassing di Imola con Tunnel ma avete escluso questo per rischio idrico, visto lo choc provocato dalle inondazioni dell'anno scorso. Tuttavia si sa che sono passati anche sotto il canale della Manica. Vabbè... voi mi direte che non si può. Però nessuno considera che in caso di conflitto (non atomico ovviamente) diciamo anche solo con armi convenzionali, cosa che non si può escludere da qui a 100 ANNI, il tunnel sarebbe un bel rifugio per buona parte della popolazione imolese. anche a Londra nel secondo conflitto mondiale i londinesi si rifugiarono nei cunicoli della metropolitana. Io quando vado a Milano in autostrada vedo il parallelismo tra la A1 e la AV , e lì tutto s'è fatto, ed è OK per cui mi pare che il tracciato rosso o quello magenta vi porterebbero sino a Rimini e sarebbe per me la soluzione migliore. Nelle Marche-Abruzzi-Molise invece altra via non c'è che viadotti e tunnel perchè la morfologia del territorio non permette altro. Una ipotesi mai citata, che esclude sia il taglio delle frazioni imolesi che il disastro che si produrrebbe in Imola affiancando la linea AV alla linea storica, sarebbe di fare uno studio che seguisse per un lungo tratto il canale emiliano romagnolo. Tutto dritto in zone rurali dove già l'esproprio costerebbe molto meno per il minor valore della terra che non permette la coltivazione di frutta e vigna, ma solo grano, barbabietole. Io non sono in grado di fare pronostici, ma se vi affiancasse alla vecchia linea in IMOLA cosa fareste poi a Faenza, Forlì, Cesena? tagliereste le città anche là? oppure Imola dovrebbe restare la unica Cenerentola a sopportare il taglio della città? A me pare proprio che la soluzione migliore sia di insistere sulla proposta iniziale, e, se come dite, per scavalcare i cavalcavia dell'autostrada vi porterebbe ai 18 metri che sono troppi se vi tenete a 1 km oltre l'autostrada il vs viadotto passa a 6 m oltre il piano di calpestio e le strade passano SOTTO la ferrovia. Per la storia del tunnel come rifugio aereo per favore non rinfacciatemelo nella riunione del 8 agosto, perchè sarò tra il pubblico, prendetela come battuta e tacetemi, altrimenti mi si bolla come il pazzo di turno. E questa non è la mia intenzione. Vi ringrazio di avermi ascoltato sin qui, e mi raccomando, anche se il sindaco e altri organi appoggiano la ipotesi BLU, pensate di fare come avevate progettato

all'inizio, (rosso o magenta) o al massimo 1 km a nord della autostrada.... il corridoio più sensato tra le diverse proposte.

**Contributo:** jpg a sostegno di una idea che mi era venuta a proposito di un tracciato a sud del canale emiliano romagnolo. che se lo si raggiunge da bologna con un ampio curvone, si bypassano imola e tutte le altre città fino a rimini senza rovinare le città di mezza Romagna...allora volevo solo allegare questa immagine.



## Contributi del 11/07/2024

**Contributo:** sono proprietario dell'immobile sito in XXX XXXX XXXX ad Osteria Grande (Castel San Pietro). Premetto che sono favorevole al progetto di potenziamento della linea adriatica, in quanto credo fermamente nel trasporto su rotaia. Vorrei solo segnalare che la bozza di progetto da voi presentata ad Agosto 2022 e che allego, prevedeva il raddoppio dei binari esistenti in stretto affiancamento al tracciato attuale, e non su viadotto. Mi sfugge il motivo per il quale il progetto sia stato modificato in un senso che credo risulti molto più costoso (costruire un viadotto sicuramente costa molto di più) ma soprattutto impatterebbe in maniera rilevante sul paesaggio di un territorio fortemente votato al turismo.

*NDR: ha allegato la presentazione.*



## Contributi del 15/07/2024

**Contributo:** fortunatamente ho avuto modo di constatare, almeno dalle recenti dichiarazioni, una significativa retromarcia sulle posizioni espresse dall'Assessore Zanelli durante gli incontri pubblici promossi dalle FS e da quanto sostenuto durante il l'incontro del 12/6/2024 in Comune. Una posizione che ora viene "quasi negata "ma chi, come me, ha partecipato a tutti gli incontri ha chiaramente ascoltato. Una posizione inspiegabilmente a favore del tracciato in affiancamento alla linea storica. Tanto è vero che, oltre ad essere presenti le registrazioni, le FS hanno dovuto ripresentare una nuova proposta per un affiancamento (Che precedentemente avevano bocciato) leggermente (alcuni metri) distante dalla linea storica. Personalmente sono molto favorevole all'opera ma dover sentire dai rappresentanti degli enti locali che ci sono MENO ripercussioni con il tracciato vicino alla linea storica rispetto al tracciato attraverso le zone agricole a fianco dell'A14 proprio non si può sentire. Mi auguro che il cambio di opinione espresso dopo il 12/6/2024 sui mezzi d'informazione dall'amministrazione comunale di Imola sia veritiero. Anche chi è digiuno di esperienze di progettazione si rende conto che la soluzione in affiancamento all'A14, molto meno urbanizzata, potrebbe essere quella che risolve anche le problematiche oltre Castelbolognese tenendo conto che la Nuova linea ferroviaria deve arrivare in Puglia. Alle suddette considerazioni si devono aggiungere quelle relative all'incidente ferroviario accaduto il 11/7/24 a Parma e che mi limito a riportare sagge considerazioni che ho letto "dovrebbe farci riflettere sull'opportunità o meno di ipotizzare il tracciato della nuova ferrovia alta velocità, all'interno della città di Imola in adiacenza alla linea tradizionale. L'incidente di Parma sembra molto simile a quello avvenuto nel 2009 a Viareggio, dove un treno merci sviato dai binari, per via del suo carico di gas propano liquido fuoriuscito dalle cisterne, ha causato un incendio, propagatosi poi sulle case circostanti con la morte di 32 persone e il ferimento di centinaia di persone. Fortunatamente il treno merci di Parma non trasportava combustibile e pertanto le vittime sono state limitate, ma i danni alle cose circostanti sono risultati notevoli. E notevoli sono stati i ritardi procurati al traffico ferroviario, visto che entrambi i binari di corsa, ingombrati dai rottami del treno e dalle rotture della massicciata, sono stati resi inutilizzabili per parecchie ore. L'interruzione del traffico ferroviario avrebbe potuto causare enormi danni all'intero paese, dividendo l'Italia in due, se non fosse che la fortunata circostanza di avere l'altra linea alta velocità, nettamente separata da quella tradizionale, ha permesso comunque di collegare le città da nord a sud con lievi disagi.



Io credo pertanto che la nostra amministrazione comunale di cui Lei è il maggior rappresentante, nel valutare tutte le opzioni proposte da Rete Ferroviaria Italiana, deve porsi in primis le questioni relative alla sicurezza dei propri cittadini delle loro case e delle installazioni della città, consapevole che tali questioni rivestono un'importanza fondamentale non solo per gli abitanti delle zone interessate ma di tutta la cittadinanza.

### **Contributi del 18/07/2024**

**Contributo:** ritengo la soluzione del viadotto affiancato alla linea ferroviaria esistente una scelta da non prendere nemmeno in considerazione se si pensa alla sicurezza. Ne sono esempi lampanti lo svio del treno merci a Viareggio e non ultimo il deragliamento a Parma. Non oso immaginare le conseguenze tragiche se tutto ciò fosse successo nel tratto che attraversa il centro di Imola. Le merci devono circolare lontano dai centri abitati, e non è possibile nel 2024 pensare di realizzare un'opera infrastrutturale che non tenga conto di potenziali rischi come quelli poco fa evidenziati.

### **Contributi del 19/07/2024**

**Contributo:** il mio articolo parte da una considerazione fondamentale che si chiama China-Europe Railway Express, e mira al fatto che con la crisi idrocarburi tra 50/100 anni il trasporto lascia la gomma per il ferro. Meno attrito, forza di inerzia, sicurezza. Non c'è bisogno di auto senza conducente, elettriche magari, ferrovia su gomma che inquina per il non risolto problema della obsolescenza e abbattimento delle batterie. La ferrovia è alimentata elettricamente in diretta da grandi centrali solari magari nel sud del Mediterraneo, allora partiamo con questo trafiletto: Il China-Europe Railway Express (CER Express), noto anche come "Xin'ou Lianyun", è un servizio di trasporto merci ferroviario che collega la Cina all'Europa. Inaugurato nel 2011 come parte della Belt and Road Initiative (BRI), questo progetto ambizioso mira a rivoluzionare il panorama logistico tra le due regioni. Offre un'alternativa rapida, affidabile e conveniente al tradizionale trasporto marittimo. La rete si estende su 120 città in Cina e raggiunge 219 città in 25 paesi europei. Questo servizio è diventato popolare grazie alla sua sicurezza, affidabilità e stabilità rispetto alle rotte marittime. A differenza del trasporto via mare, il canale ferroviario Cina-Europa evita corsi d'acqua soggetti a pirateria e zone di conflitto, rendendolo una scelta interessante per le aziende che trasportano merci di alto valore. Ma anche <https://ansaldotrasporti.com/via-della-seta-ad-alta-velocita-cina-europa/> Partendo da questo presupposto io mi domando e dico perché pensate di quadruplicare fino a

Castelbolognese? Perché non tracciare una linea dritta che da Bologna porta a Ravenna? Ravenna ha un porto in cui le merci possono arrivare da un porto balcanico, e non da ultimo, adesso Ravenna è una cenerentola che si avvale di Castel Bolognese per arrivare a Bologna, ma Ravenna era pur sempre un avamposto bizantino nella nostra penisola, e un collegamento diretto con Bologna per i passeggeri che necessitano della Alta velocità, sarebbe secondo me LA VIA NUOVA da percorrere. Non dimentichiamo che Ravenna è una ottima alternativa a Trieste per le merci, perché anziché fare la curva dell'Adriatico del nord dal porto di Ravenna con una bretella si arriverebbe direttamente in ferrovia. Certo la stazione passeggeri di Ravenna sarebbe raccordata con una bretella alla Alta Velocità come avviene a Reggio Emilia...Vogliamo immaginare una alta velocità con poche ma essenziali fermate, BOLOGNA- RAVENNA -RIMINI -ANCONA- PESCARA- BARI - LECCE come avviene in versante tirrenico con FIRENZE ROMA NAPOLI, limitando le fermate alle città ESSENZIALI? Secondo me RFI, ideando un affiancamento per raggiungere Castel Bolognese usa un criterio datato (ovviamente senza offesa) giacché Castelbolognese, sulla tratta della "via emilia" che collega Bologna con Rimini e che allaccia i Ravennati per linea derivata poteva andare bene nel secolo scorso, ma in QUESTO SECOLO io la penso piuttosto in termini di tagli diversi e DIRETTI in senso geografico. Certo...il traffico locale e pendolare? ... la ferrovia storica vi sopperirebbe egregiamente alleggerita del presente onere del trasporto merci...Io penso che la ferrovia storica abbia un valore locale per gli utenti che da Lugo o Ravenna o Imola o Faenza vogliono raggiungere Bologna vuoi per l'aeroporto Marconi, vuoi per raggiungere il nodo che permette di fare la tratta Milano-Zurigo-Amsterdam, oppure Milano-Lione-Parigi... Ma una alta velocità? Affiancata alla storica? Ah che scempio, affiancata all'autostrada? ...ehm...meglio la linea dritta e nuova Bologna Ravenna per le ragioni suesposte. Per chi vuole prendere la alta velocità da Forlì - Cesena si va con al storica a Rimini e da qui, vuoi verso sud, vuoi verso nord, via Ravenna non c'è problema. Io insisto sul fatto che Ravenna è una città artistica ma anche e soprattutto INDUSTRIALE -PORTUALE ha dei requisiti interessanti per la progettazione, mentre Rimini è solo turistica. Pertanto suggerisco a RFI di pensarla in termini futuristici e non adagiarsi ai percorsi storici ...lasciatemi questa battuta "con l'asse ASIA EUROPA...cosa c'entra Castelbolognese?"

## **Contributi del 22/07/2024**

**Contributo:** avete presentato possibili soluzioni che (stando alla mappa) prevedono tutte di confluire, a Castelbolognese, nelle linee esistenti verso Rimini e Ravenna: questo è

assurdo, in quanto annulla ogni eventuale beneficio sul traffico e anzi produce inevitabilmente nuovi ingorghi. Non parliamo dei costi e dei danni inutili, visto che i raccordi realizzati andrebbero in disuso non appena la nuova linea verrà prolungata come da progetto completo Bologna-Lecce. Del resto come sarebbe pensabile ottenere dei benefici con una tratta AV Bologna-Castelbolognese di appena 40 km circa? Pare quindi logico:

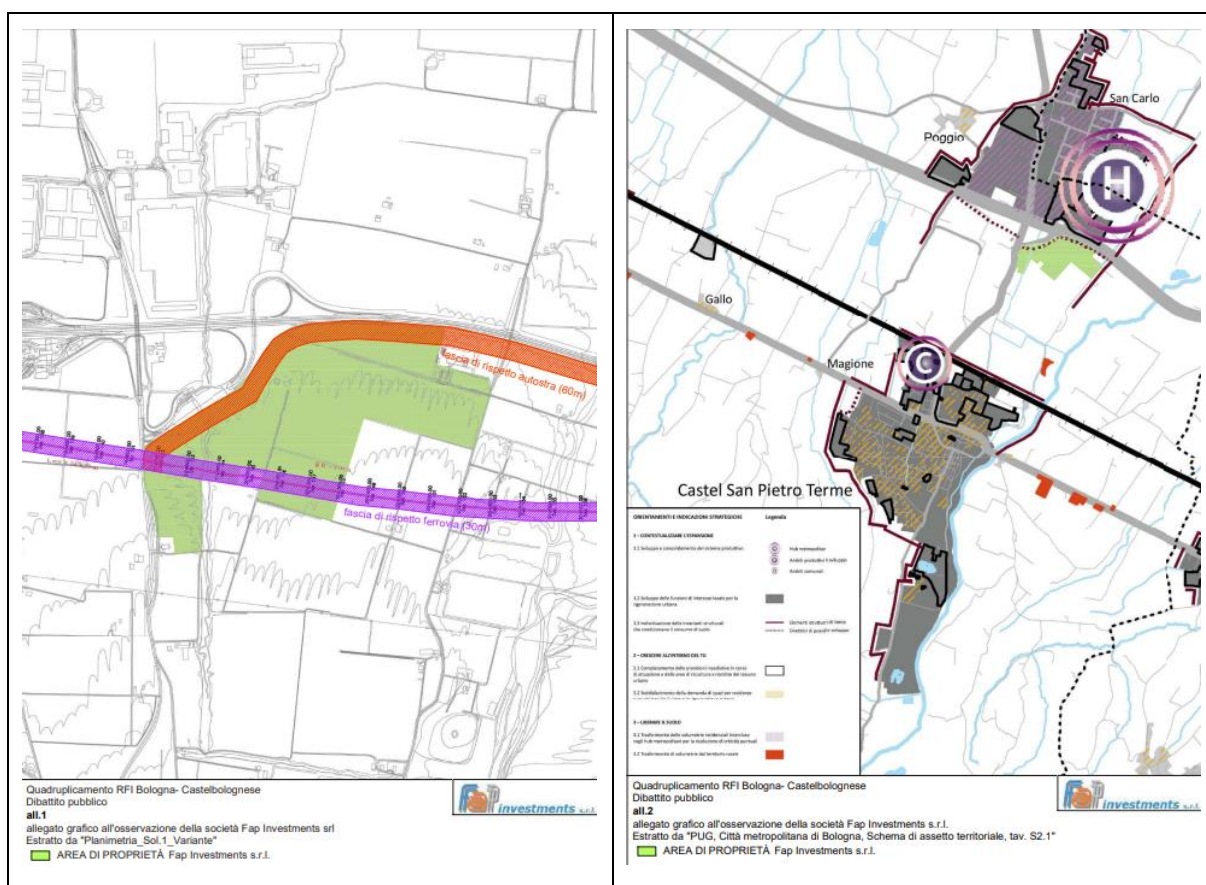
- sincronizzare questo progetto con quello che verosimilmente è in atto per la tratta da Castelbolognese a Rimini (o oltre), evitando di procedere a "compartimenti stagni" (tra l'altro questo dibattito potrebbe risultare inutile, nel caso produca indicazioni incompatibili con quanto emergerà da analoghi dibattiti nei territori a est di Castelbolognese)
- evitare in ogni caso che, per eventuali ritardi altrove, la nuova tratta Bologna-Castelbolognese venga effettivamente fatta confluire nelle linee esistenti

P.S. Non capisco l'aver denominato il progetto "quadruplicamento", è un "raddoppio

## Contributi del 30/07/2024

**Contributo:** la scrivente è proprietaria di un'area della superficie di circa 42 ettari, che si estende a sud dell'asse autostradale dell'A14 in prossimità del casello di Castel San Pietro Terme (vd. allegato grafico n.1). Analizzando la documentazione progettuale inerente al quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna - Castel Bolognese e sovrapponendola alla planimetria dell'area in esame, abbiamo potuto verificare che il previsto tracciato in variante alla soluzione originaria (quella in affiancamento alla linea esistente), risulta decisamente penalizzante per l'ambito di nostra proprietà. Nell'allegato grafico 1 sono rappresentati l'estensione dell'area di proprietà FAP e il tracciato ferroviario in variante. Si nota chiaramente come quest'ultimo "tagli" nettamente in due parti l'area in esame. Se aggiungiamo la fascia di rispetto autostradale dell'ampiezza di 60 metri lungo tutto il lato nord e nord-ovest dell'ambito, e le fasce di rispetto ferroviario che dovrebbero essere previste a sud e a nord del tracciato (minimo 30 metri per parte), si capisce quanto verrebbe pesantemente limitata l'utilizzabilità dell'area di proprietà della scrivente. La penalizzazione che l'area subirebbe è legata soprattutto alla sua destinazione d'uso: lo strumento urbanistico attualmente in fase di adozione (Piano Urbanistico Generale - PUG) la inserisce infatti in un ambito territoriale di potenziale sviluppo proprio secondo una direttrice parallela al tracciato ferroviario (si veda, a questo proposito, l'allegato

grafico n.2, estratto dalla Tavola S2.1, intitolata "Il miglior uso del suolo" nell'ambito dello Schema di Assetto Territoriale del succitato PUG). Tutto ciò premesso, la scrivente società manifesta quindi la propria contrarietà all'eventuale adozione del tracciato ferroviario in variante, optando invece per la soluzione in affiancamento alla linea ferroviaria esistente o, in alternativa, per un'eventuale soluzione di tracciato a nord dell'asse autostradale dell'A14.



## Contributi del 01/08/2024

**Contributo:** allego alcuni file (via mail perché troppo grandi) riportante la mia proposta di tracciato a salvaguardia dello sviluppo produttivo a CSPT :

- sfiocco iniziale( a ridosso della stazione di CSPT )
- possibilità di collegamento con HUB metropolitano Ca Bianca - Castel Guelfo (passaggio tra gomma-rotaia e viceversa )
- tracciato a nord e ridosso A14



- futura sinergia tra RFI e Autostrade per utilizzo delle corsie centrali con rotaie e moduli singoli auto-alimentati per trasporto camion e scambio sul posto.



## Contributi del 02/08/2024

**Contributo:** in merito al Progetto 'Quadruplicamento Bologna-Castel Bolognese Riolo Terme', sono qui a chiedere informazioni e a illustrarvi la mia situazione che certamente sarà impattata da questo potenziamento della linea ferroviaria. Io vivo in una palazzina in XXXX XXXX XX a San Lazzaro di Savena, adiacente ai binari. Siamo io, la mia compagna e il nostro bimbo di X anni che il prossimo anno inizierà le elementari in una scuola a 2 passi da lì. Abbiamo erogitato 2 anni fa e speso decine di migliaia di euro in ristrutturazione (trattandosi di una palazzina anni 70). La mia preoccupazione è legata sia al possibile esproprio totale nel caso i binari fossero dal nostro lato (quello destro andando da

Bologna in direzione mare )(la qual decisione sarebbe una notizia per noi gravissima e sconvolgente), sia, nel caso invece i binari fossero dall'altro lato, (soluzione per noi "preferibile" nonostante i disagi che l' opera mastodontica ci creerà anche in termini di deprezzamento del valore commerciale dell'immobile e deturpamento acustico / visivo e disagi legati al corso del cantiere). Aggiungo che nello stesso stabile vi è un'altra famiglia composta da padre, madre, figlio adulto e nonna anziana e una serie di attività commerciali nei 4 capannoni al piano terra. Questa mia e-mail quindi (come mi avete consigliato durante una call via zoom a maggio) è per rendervi a conoscenza della mia situazione e capire quale potrebbe essere il futuro della mia famiglia. Avendo preso atto che non è possibile fare nulla per opporsi a questa opera chiediamo quantomeno che i binari non passino nella nostra proprietà e di essere informati su come fare a rimanere aggiornati sui prossimi sviluppi (decisioni, sviluppo del progetto, tempistiche...).

## **Contributi del 04/08/2024**

**Contributo:** secondo le prime ipotesi di corridoio descritte e discusse durante gli incontri pubblici avvenuti nei mesi di maggio e giugno 2024, il mio podere, che si trova poco prima della stazione di Mirandola Ozzano, provenendo da Bologna, verrebbe praticamente devastato dalla creazione della variante. In sostanza, oltre ad avere una notevolissima svalutazione commerciale dell'immobile, ci troveremmo rinchiusi all'interno di due linee ferroviarie. Ciò comporterebbe l'impossibilità di accesso dall'ingresso attuale alla proprietà ed all'immobile di abitazione, oltre all'impossibilità delle forniture di acqua ed elettricità. L'accesso avverrebbe da altra parte senza impianti di distribuzione disponibili. Inoltre verrebbe danneggiato tutto l'impianto di irrigazione, compreso il pozzo artesiano e il bacino di raccolta e distribuzione. A questo va aggiunto il rumore, la visione di una linea ferroviaria da qualunque affaccio domestico (linea esistente da un lato e nuova linea dagli altri due) e vanno considerati gli effetti delle potenziali vibrazioni sull'edificio esistente, oltre al disagio e all'impossibilità di lavorazione del terreno durante le opere di costruzione. Aggiungo inoltre che, considerate le pendenze necessarie per una linea ferroviaria, il mio podere si troverebbe nel tratto di rampa del manufatto con impossibilità di raggiungere e lavorare la parte di podere che resterebbe al di là della linea ferroviaria. Ciò costringerebbe a percorrere il tragitto di tre km attorno alla frazione coi mezzi meccanici, comportando una serie di costi aggiuntivi perenni quali usura dei mezzi meccanici (trattrice), consumo di gasolio agricolo non previsto e assicurazione obbligatoria della trattrice, attualmente non necessaria.



## Contributi del 05/08/2024

**Contributo:** ai fini di una completa valutazione delle alternative proposte, segnalo la presenza dell'oleodotto N.I.P.S. (Northern Italian Pipelines System), Ramo Centro, realizzato negli anni '60 dalla N.A.T.O., che attraversa il territorio del comune di Solarolo per rifornire di carburante l'aerobase militare di Cervia. Questa situazione interessa fortemente il territorio che sarebbe coinvolto dall'Alternativa 3 (a Nord dell'Autostrada). A richiesta posso fornire foto della relativa segnaletica presente nel territorio di Solarolo. Chiedo gentile conferma della ricezione del messaggio e gradirei rimanere informata sulla questione.

## Contributi del 06/08/2024

**Contributo:** informo che con delibera n° 1562 del 08/07/2024 avente per oggetto l'ampliamento della rete dei siti NATURA 2000, la regione Emilia Romagna ha inserito ufficialmente l'area dell'ex caserma Gamberini in tale ampliamento. Mi auguro che questo provvedimento importante venga tenuto in debito conto dai tecnici delle ferrovie dello stato.

**Contributo:** con la presente vorrei mettere al corrente della presenza vicino all'alternativa 3 (a nord dell'autostrada) del progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna - Castel bolognese Riolo Terme, dell'oleodotto POL costruito negli anni sessanta dalla N.A.T.O. Come cittadina privata residente a Solarolo non mi è possibile fornire la mappatura esatta riguardante il percorso di questo oleodotto perché le informazioni sono "riservate" e affidate solo a personale qualificato. Mi è cura comunque fornire alcune foto che riguardano la segnaletica nel territorio del Comune di Solarolo da rispettare nel caso fosse scelta questa alternativa.



**Contributo:** sono un pendolare. Mi piacerebbe che quest'opera venisse fatta nel minor tempo possibile, poiché permetterebbe a più treni regionali di percorrere più velocemente la tratta Castel Bolognese - Bologna. Volevo chiedere: quanto possono venir allungati i tempi di progettazione e costruzione da chi propone alternative assurde, come il sottoattraversamento in galleria?

### **Contributi del 24/08/2024**

**Contributo:** sarei interessato a sapere di più in merito alla documentazione. Sarebbe utile e più trasparente il caricamento di piccoli report dei vari incontri che si stanno tenendo al tavolo interistituzionale creato per tenere aggiornati anche i cittadini privati sui progressi in corso. Sarebbe inoltre utile sapere se, con la relazione di conclusione del dibattito pubblico verrà specificato sia i corridoio scartati con le ragioni che il corridoio scelto su cui si lavorerà per il PFTE e per i lotti successivi a quello attualmente in fase di discussione (Bologna-Castelbolognese). E proprio in merito al PFTE, sarebbe utile se al termine del dibattito pubblico venissero caricati sul sito ed eventualmente sui siti del governo (in particolare il Ministero dei Trasporti) tutte le documentazioni del PFTE per il lotto Bologna-Castelbolognese e, se sviluppati, quelli per il raddoppio delle linee CastelBolognese-Russi e Faenza-Russi.

### **Contributi del 11/09/2024**

**Contributo:** voglio manifestare il mio parere favorevole alla proposta di variazione del tracciato che consente di evitare il parco equestre di Ozzano o ad altre variazioni atte a

portare il tracciato il prima possibile a nord in affiancamento all'autostrada ma anche alla proposta di mantenere il viadotto vicino alla ferrovia attuale. fino a dopo il paese di Ozzano.

## Contributi del 19/09/2024

**Contributo:** sarebbe interessante ricevere un approfondimento di tipo tecnico in merito al discorso delle interconnessioni della nuova linea Bologna – Castel Bolognese con la ferrovia Bologna-Ancona storica e con la Castel Bolognese-Russi. In particolare, sarebbe interessante avere dei test e valutazioni per poter realizzare le interconnessioni da 160 km/h invece che da 100 km/h (almeno quelle che collegano la linea AV/AC con la Bologna-Ancona storica). Un beneficio che quest'ultime potrebbero avere è quello di ridurre i perditempo per i treni Alta velocità in questa prima fase in attesa che vi sia il completamento fino a Rimini (o Pesaro visto alcuni articoli di giornale parlano di un lotto Castel Bolognese-Pesaro/Fano).

## Contributi del 07/10/2024

**Contributo:** in merito all'altezza del viadotto della linea per le soluzioni in variante (viadotto che oramai bisogna accettare al 99% per il discorso idraulico), si potrebbe valutare comunque il mantenimento stabile di un'altezza compresa tra 4 e 8 metri di altezza ed eventuale allontanamento lieve dall'autostrada A14 per evitare il rifacimento dei cavalcavia o in alternativa valutare con Autostrade per l'Italia l'allungamento e innalzamento dei cavalcavia nel momento in cui verrà realizzata la quarta corsia autostradale.

## Contributi del 08/10/2024

**Contributo:** 1) Si potrebbe fare, sotto ai viadotti della ferrovia, una pista ciclabile? Si integrerebbe nel sistema di "bicipolitana" della città Metropolitana di Bologna, permetterebbe un collegamento con la zona industriale di Imola e con tutte le stazioni da Castel San Pietro a San Lazzaro di Savena (in un'ottica che vede il nuovo tracciato staccarsi da quello storico vicino a Castel San Pietro). Sarebbe un buon modo per rendere il progetto utile anche alla cittadinanza che se lo troverebbe vicino, e sarebbe una pista ciclabile protetta dalle intemperie grazie ai già citati viadotti. Progettarla e costruirla insieme alla ferrovia potrebbe anche essere un ottimo modo per risparmiare, o sbaglio?

2) Uno dei problemi dell'opzione su viadotto è l'impatto estetico. E allora non si potrebbe pensare, in alcuni punti, di far dipingere i piloni da artisti del luogo? Niente di eccezionale, ma penso alla street art autorizzata dal comune di Castel Bolognese in vari punti del paese, o soprattutto al sottopasso ferroviario della stazione di Imola. Si potrebbe, con poca spesa, migliorare l'impatto dell'opera e aiutare artisti locali, tendenzialmente giovani.

### **Contributi del 12/10/2024**

**Contributo:** sono il proprietario di immobile di nuova costruzione in via XXX XXX. Ipotesi di sfiocco B transita esattamente sopra casa mia. Ho appena comprato questa mia prima casa con l'eredità della mia povera mamma. Se mi espropriate non so più cosa fare. Sono completamente senza parole. Ho moglie e figlia di 13 anni

**Contributo:** ho scaricato gli aggiornamenti delle mappe e lo sfiato B passa precisamente sopra casa mia, in via XXX XXX ad Osteria Grande. Precisamente. Vorrei far notare quanto questo provoca terrore ansia agitazione e quanto possa sconvolgere la vita di una famiglia che ha appena rogitare investendo tutti i soldi a disposizione in una casa. Avete pensato a questo mentre tracciavate righe con un righello in mano.

### **Contributi del 13/10/2024**

**Contributo:** invio delle osservazioni per una valutazione in merito al discorso della trazione elettrica e, per quanto sia competenza di RFI, del costo del pedaggio di utilizzo della linea per gli operatori. Tali accorgimenti sono da tenere in considerazione principalmente per gli operatori del trasporto ferroviario merci (un operatore di esempio è GTS Rail, particolarmente attivo su tutta la ferrovia adriatica Bologna-Bari/Lecce/Taranto). Metto in luce come attualmente la maggioranza dei locomotori in utilizzo da parte degli operatori merci sia esclusivamente utilizzabile sulle linee standard a 3 kV in corrente continua mentre la nuova linea, una volta completato anche il lotto successivo fino a Rimini/Pesaro, sarà alimentata al sistema 25 kV in corrente alternata escluse le interconnessioni. Per quanto la parte riguardante la trazione elettrica sia facilmente risolvibile attraverso l'acquisto di locomotori politensione, un altro aspetto da tenere in considerazione è il costo del pedaggio. Proprio in merito al costo del pedaggio,

si può notare come le linee alta velocità italiane, per quanto concepite anche per il traffico merci, non abbiano mai visto treni merci transitarci al di sopra anche (e principalmente) per motivi di costi del pedaggio (in fondo vi è allegato un articolo che spiega meglio quanto scritto, però il costo di transito per un treno merci per una linea AV/AC rispetto ad una tradizionale può costare fino a 5 volte tanto). Questa osservazione è utile per tutelare RFI e il ministero e cercare di evitare che si spendano miliardi di euro (oggi previsti tra i 60 e 80) per una nuova infrastruttura AV/AC Bologna-Lecce/Taranto che poi non vedrà mai transitare un treno merci per delle limitazioni di questo tipo (soprattutto per quella del costo dei pedaggi della nuova infrastruttura) con conseguente traffico esclusivamente ad alta velocità di pochi treni/ora/direzione. Alcune soluzioni che si potrebbero applicare sulla linea potrebbero riguardare la scelta dell'utilizzo del sistema a 3 kV in corrente continua fino all'interconnessione con la ferrovia Faenza - Russi per una lunghezza complessiva pari a circa 70 km (tale soluzione potrebbe essere antieconomica e limitativa in termini di velocità per i treni passeggeri ma valutabile e che permetterebbe anche ai treni intercity l'utilizzo della linea nel tratto Bologna-Castelbolognese, con recupero di alcuni minuti sui tempi di percorrenza). Più che la parte della trazione elettrica, la soluzione più efficace riguarderebbe soprattutto la valutazione del contenimento del costo del pedaggio della linea da parte di RFI per incentivare il transito di treni merci sulla nuova linea in modo che quest'ultima, anche se sarà completamente alimentata in corrente alternata, veda un traffico importante di treni merci. Un altro aspetto che è da tenere in mente per gli operatori del trasporto ferroviario merci è quello della necessità di installare sui locomotori il sistema ERTMS. Questo aspetto può anche essere considerato di impatto minore in quanto gli operatori dovranno comunque adeguarsi entro il 2036, anno in cui è prevista la dismissione del sistema SCMT e l'utilizzo esclusivo del sistema ERTMS sulle linee ferroviarie. Link dell'articolo (purtroppo datato 2013 ma che espone in maniera chiara la limitazione dei treni merci sulle ferrovie AV/AC): <https://www.ferrovieanordest.it/portale/node/274>

## Contributi del 16/10/2024

**Contributo:** in visione di Vs. nuove proposte mi sento obbligata a un ulteriore invio di osservazione sul tracciato proposta A. Oltre ad aver già sottolineato la presenza di azienda agricola composta frutteto alimentazione a goccia, installato da anni 2, in attesa di certificazione Bio, terreno agricolo di ettari 12 che favorisce culture estensive (non

potrebbe più essere fruibile, XXXXXX) La vita di famiglie 3, 10 persone che sarebbero obbligate ad un indennizzo per nuove abitazioni, danno non solo psicologico ma che impedisce il normale sviluppo agricolo di generazione in generazione. Se non vogliamo trattare la vicenda personale, ricordo ai tecnici che trattasi di zona ripopolamento fauna selvatica, presente su terreno ben 3 falde acquifere che conducono fino a località Molinella. Il tutto in contrasto con agenda 2030. Caldeggio pertanto opzione C che vede coinvolti, non solo meno terreni agricoli ma anche abitazioni.

**Contributo:** ho letto il nuovo documento RFI datato Ottobre 2024 e l'ipotesi di sfiocco A è ancora più invasivo per le abitazioni di Colunga/San Lazzaro di Savena, rispetto a quello che avevate presentato in precedenza. Inoltre, va a frammentare ulteriormente i fondi agricoli, non ampi in questa zona. Inoltre, non avete tenuto conto del fatto che l'area della Ex Caserma Gamberini (Comune di Ozzano) è già stata deliberata dalla Regione come parte della Rete Natura 2000 a luglio; quindi, il vostro documento (pagina 37) non è aggiornato. Ora è un'estensione del Parco dei Gessi e deve essere preso in carico dall'Ente Parco. Pertanto, l'ipotesi A è in assoluto la meno attuabile. L'ipotesi C è senza dubbio la migliore proprio come emerge dalla vostra stessa analisi, per impatti visivi, di frazionamento lottizzazione perché il tratto in variante è il più corto, meno di 9 km).

**Contributo:** allego una prima immagine dove ho messo i tracciati dello sfiocco A e B rispetto alla mia casa (cerchiata in bianco). Nella seconda immagine c'è il progetto del Pug della città metropolitana dove si notano gli elementi strutturali di limite che comprendono le zone sfruttate da Rfi per le 2 tratte in questione. Nella terza immagine c'è la relazione di Rfi dove si parla di possibile direttrice di sviluppo, analisi di sottostima rispetto a quello che invece è già scritto e depositato da inizio anno (PUG e PUMS).

*NDR: sono state allegate le immagini con il dettaglio delle aree di interferenza.*

**Contributo:** non voglio per ora approfondire l'impatto estetico/ambientale della soluzione in viadotto che portate avanti, dove "inaccettabile" o "scempio" sono solo le prime parole che mi vengono in mente di un lungo elenco... Vorrei chiedere invece ad Rfi come intenderebbe affrontare il problema della manutenzione di un'opera simile; nello specifico un viadotto in cemento armato avrà vita limitata, ed anche se mi diceste che con le nuove tecnologie e materiali è garantito che rimanga in piedi per 100 anni, fra 101 anni cosa ce ne faremo di un ECOMOSTRO simile? Verrà demolito? Questo comporterebbe altri cantieri e probabilmente la costruzione di un secondo viadotto in altra sede per non



interrompere il servizio...ancora cemento, rifiuti, espropri, spreco di suolo ecc... Verrà fatta perpetua manutenzione? Scusate ma la storia in Italia mi insegna ad essere scettico in merito. Lasciemo che crolli tutto come a Genova? Opzione credibile. Altro punto su cui vorrei approfondimenti: in quanti anni pensate di completare la tratta Bologna-Foggia? Mi ricordo in un collegamento che l'ing. Bruni disse che fino a Rimini forse l'avrebbe vista completare suo figlio, ma fino a Foggia forse suo nipote... bene... se fra 50 anni ipotetici la tratta fosse conclusa, non sarebbe già soggetta a continua manutenzione il primo tratto Bologna- Castel Bolognese? Poi aggiustato il primo tratto sarà il momento del secondo e così via? Quindi probabilmente questa tratta "strategica" non sarà mai efficiente o pienamente funzionante o sbaglio? Come si fa manutenzione ad un viadotto a 18 metri di altezza lungo chilometri? Gli operai raggiungeranno la tratta partendo con vagoni dalle stazioni vicine? Saliranno con delle gru? Lavoreranno su un binario alla volta per non interrompere il servizio? (quindi in una lingua di cemento tra un treno in passaggio e la balaustra?)

## Contributi del 17/10/2024

**Contributo:** Vorrei chiedere gentilmente un chiarimento in merito al documento integrativo pubblicato recentemente sul sito del dibattito pubblico. Nel paragrafo 4.2.1 si mostrano le ipotesi di sfiocco A, B e C e un'analisi comparata delle stesse. La mia domanda è la seguente: nelle ipotesi B e C, la nuova coppia di binari nel tratto prima dello sfiocco (compreso quello che va dal punto di sfiocco A ai punti di sfiocco B o C) è in stretto affiancamento alla linea storica e a piano campagna? Nel dettaglio, sempre nei tratti prima dello sfiocco, quali sono le distanze previste tra le due coppie di binari (nuova e storica) e l'eventuale altezza dei nuovi binari se non dovessero essere a piano campagna?

## Contributi del 18/10/2024

**Contributo:** sono un ragazzo imolese. Ho da sempre vissuto a San Prospero. A Luglio 2023 sono diventato proprietario di una casa in Via XX XX a Imola, e ho iniziato un processo di ristrutturazione in Demolizione e Ricostruzione. I lavori sono quasi terminati, se tutto va bene a Giugno 2025 entro nella mia nuova casa. L'ultimo tracciato che avete proposto passa proprio sopra a Via della Pasqua. Sarebbe un grande peccato rovinare il

sogno di una famiglia. E probabilmente insieme a me ci sono altre famiglie a cui rovinerete i sogni. Pensateci bene. Costruite il tunnel

**Contributo:** guardando in televisione la trasmissione delle lene dove si parlava delle grandi stragi italiane (Rigopiano, Ponte Morandi, Moby Prince e ovviamente Viareggio) fra mille lacrime dei parenti che non troveranno mai giustizia ho percepito un'altra cosa che li accomunava... tutti dicevano "questa cosa non deve più accadere". A Viareggio dov'è esploso il treno ora ci sono barriere tra la stazione e l'abitato (che prima non c'erano) e i treni che portano gas liquido ora viaggiano a 50km/h una signora (madre di vittime bruciate in casa) si chiedeva a che velocità andassero invece questi treni nel resto d'Italia.

La stessa domanda la pongo a Rfi: i treni merci che trasportano merce pericolosa (carichi voluminosi, materiale esplosivo ecc.) a che velocità percorrerebbero un viadotto alto 18 metri? E a quanto ammonta statisticamente la percentuale che un treno possa deragliare? (ovviamente zero non è un numero credibile). Sarebbe davvero interessante affrontare un discorso sicurezza in tal senso, ormai la storia ci ha insegnato infatti che la prevenzione è sicuramente la strada migliore da perseguire, anche a scapito di investimenti più onerosi. Sempre in ambito sicurezza mi aveva colpito un altro evento che aveva coinvolto un treno merci a maggio 2024 a Borgo Mantovano (riporto il link della notizia : <https://www.la7.it/intanto/video/maltempo-treno-merci-si-ribalta-a-borgo-mantovano-per-raffiche-di-vento-immagini-impressionanti-17-05-2024-542889> ), ribaltato da fermo per raffiche di vento eccezionali... Esiste un piano per gestire anche questa eventualità? Il discorso idrogeologico che viene tanto menzionato per giustificare la scelta strategica dei viadotti penso dovrebbe essere anche accompagnato da uno studio sugli episodi sempre più frequenti di funnel, downburst e trombe d'aria che hanno colpito la nostra regione negli ultimi anni. Non fermare un treno in caso di alluvione può essere una priorità, ma non vederlo volare giù da un viadotto lo dovrebbe essere almeno altrettanto.

**Contributo:** Segnalo che lo sfiocco B attraversa la proprietà di Villa Isolani, trattasi di dimora storica inserita nell'apposito registro (<https://www.dimorestoricheitaliane.it/strutture/villa-isolani/>). In aggiunta segnalo che lo sfiocco B passa di fianco a molte case e come da sentenze di tribunali recenti, con conseguente incremento significativo dei costi legati ad indennizzi.

**Contributo:** facendo seguito alla precedente giurisprudenza, vedi sentenze del tribunale di Imperia del 2022, sono a segnalare che più immobili verranno toccati, anche

indirettamente, dalla infrastruttura, più saranno avanzate richieste di risarcimenti danni. In particolare, i nuovi sfocchi attraversano aree popolate e dove sono presenti ville, anche storiche. Le abitazioni più recenti, invece, le classiche ville di campagna, hanno ampia metratura e si attestano su valori di mercato molto alti, al momento. Con l'infrastruttura il valore della zona crollerà e questo fa presagire ad una valanga di cause contro RFI. Avvocati amministrativisti sono già stati contattati dagli abitanti delle zone interessate, per unire gli sforzi contro RFI in caso vengano approvati progetti che prevedano il passaggio della ferrovia vicino ad abitazioni.

**Contributo:** scrivo come cittadina preoccupata dall'enorme impatto dell'opera, in particolare dall'ipotesi A. Sebbene l'ipotesi di sfocco A presentata nel documento integrativo di Ottobre sia oggettivamente migliorativa rispetto a quelle proposte in precedenza, in quanto tutelerebbe maggiormente due siti di interesse quali 1) l'oasi protetta di Natura 2000 ex caserma Gamberini, e 2) l'Allevamento Trio (uno dei più grandi e rinomati allevamenti di cavalli di tutta Italia) mi preme evidenziarne le evidenti criticità. L'impatto visivo e paesaggistico sarebbe chiaramente maggiore nell'ipotesi di sfocco A, in quanto lo sviluppo in variante lungo 18 km, (praticamente il doppio dell'ipotesi C!) Questo sfocciamento così prolungato porterebbe a enormi e insostenibili interferenze nei 18 km così densamente abitati. Le ipotesi B e C interferirebbero con un numero di abitazioni e di vite private nettamente minore, per ovvie ragioni di estensione dello sviluppo in variante. Per non parlare dell'impatto che SOLAMENTE questa ipotesi avrebbe sull'area di riequilibrio ambientale (Caserma Gamberini), che come sappiamo sta per essere individuata come sito rete Natura 2000, per garantire il mantenimento a lungo termine dei rari habitat di flora e fauna minacciati a livello comunitario. Questo sito necessita pertanto di una tutela ambientale adeguata, che potrà portare anche a una certa redditività economica (es: postazioni di osservazione per il birdwatching, percorsi escursionistici e relativo turismo, ecc.). Essendo l'ipotesi A l'unica ad impattare su tale area, mi chiedo come possano convivere un habitat protetto e una tale opera in viadotto. Lo sfocco A risulta inoltre potenzialmente più critico a causa della sua interferenza con lo svincolo di Castel San Pietro Terme, svincolo già attualmente enormemente trafficato. Occorre inoltre considerare l'enorme impatto del viadotto sull'area Quaderna (frazione di Ozzano Emilia), al momento in grande espansione industriale in quanto interferirebbe anche con le lottizzazioni previste in zona. L'ipotesi C, che prevede di mantenere la nuova linea ferroviaria in affiancamento alla linea storica per il maggior sviluppo possibile,

prevedendo una variante di soli 8 km, risulta per evidenti ragioni la preferibile, in quanto interferirebbe con la metà delle abitazioni private, campi coltivati, e con nessun sito di pubblico interesse. Spero che possiate valutare alternative meno impattanti e disagianti per un così elevato numero di cittadini.

**Contributo:** a seguito della pubblicazione dei nuovi tracciati presentati nel documento integrativo di ottobre, ritengo che l'ipotesi SFIOCCO A, sia l'opzione con maggiore impatto rispetto alle altre 2 presentate. Credo che l'interesse della collettività sia evitare ecomostri, un così elevato numero di espropri e scempi ambientali e paesaggistici. Ritengo che uno sviluppo in variante lungo 18 km non sia sostenibile per il territorio e per i privati cittadini (per non parlare del trauma per la caserma Gamberini ormai facente parte del progetto comunitario natura 2000, situata in Ozzano). Sebbene anche le altre due ipotesi B-C presentino criticità, queste sembrano allo stato attuale meno impattanti. Spero infine che possiate rivalutare la soluzione dell'alta velocità in affiancamento alla Linea ferroviaria già esistente.

## Contributi del 20/10/2024

**Contributo:** non riesco a concepire che, per un'opera di così grande rilevanza, non si attui il vecchio sistema dei romani o anche solo quello dei nostri nonni: una linea retta tra punto di partenza e punto di arrivo, anziché ipotizzare percorsi tortuosi che potrebbero pregiudicare eventuali futuri aumenti della velocità dei treni. Il fatto poi di prevedere lo scavalco dell'autostrada in più punti comporterebbe sicuramente un aumento dei costi significativo perché si dovrebbe alzare l'altezza del viadotto di almeno 5-6 metri. Le soluzioni più semplici sono sempre le migliori

## Contributi del 31/10/2024

**Contributo:** in quanto cittadina ozzanese mi sento di dire che abbiamo accolto di buon grado la nuova ipotesi A, sicuramente più rispettosa del territorio e meno invasiva rispetto alle precedenti, che passavano sopra a case, BEC (Bologna, Equestrian center) e Oasi protetta da Natura viva (ex caserma Gamberini). Mi preme però sottolineare quanto questa ipotesi, prevedendo uno sviluppo in variante lungo BEN 18 km ( ! ) sia eccessivamente dispendiosa e invasiva rispetto a entrambe le altre ! Come è possibile anche solo prenderla in considerazione quando ad es. l'ipotesi C prevede una variante della metà dei km? Senza pensare al fatto che andreste ad impattare/espropriare su

almeno il DOPPIO dei cittadini! Spero che possiate prendere in considerazione anche questo in quanto si parla di decenni di sacrifici per tutte le famiglie che sarebbero coinvolte da questo ECOMOSTRO. Spero inoltre che i cittadini e i loro rappresentanti possano essere coinvolti maggiormente, in quanto diretti portatori di enormi interessi.

**Contributo:** come cittadina sono preoccupata per l'enorme impatto dell'opera, in particolare dall'ipotesi A. Sebbene l'ipotesi di sfioro A presentata nel documento integrativo di Ottobre sia oggettivamente migliorativa rispetto a quelle proposte in precedenza, in quanto tutelerebbe maggiormente due siti di interesse quali 1) l'oasi protetta di Natura 2000 ex caserma Gamberini, e 2) l'Allevamento Trio (uno dei più grandi e rinomati allevamenti di cavalli di tutta Italia) mi preme evidenziarne le evidenti criticità: l'impatto visivo e paesaggistico sarebbe chiaramente maggiore nell'ipotesi di sfioro A, in quanto lo sviluppo in variante lungo 18 km, (praticamente il doppio dell'ipotesi C!) Questo sfioramento così prolungato porterebbe a enormi e insostenibili interferenze nei 18 km così densamente abitati. Le ipotesi B e C interferirebbero con un numero di abitazioni e di vite private nettamente minore, per ovvie ragioni di estensione dello sviluppo in variante. Per non parlare dell'impatto che SOLAMENTE questa ipotesi avrebbe sull'area di riequilibrio ambientale (Caserma Gamberini), che, come sappiamo, sta per essere individuata come sito rete Natura 2000, per garantire il mantenimento a lungo termine dei rari habitat di flora e fauna minacciati a livello comunitario. Questo sito necessita pertanto di una tutela ambientale adeguata, che potrà portare anche a una certa redditività economica (postazioni di osservazione per il birdwatching, percorsi escursionistici, turismo, ecc). La A è l'unica ad impattare su tale area, mi chiedo come possano convivere un habitat protetto e un tale viadotto. L'ipotesi C, che prevede di mantenere la nuova linea ferroviaria in affiancamento alla linea storica per il maggior sviluppo possibile, prevedendo una variante di soli 8 km, risulta per evidenti ragioni la preferibile, in quanto interferirebbe con la metà delle abitazioni, campi, siti di interesse pubblico. Spero che possiate valutare alternative meno impattanti e disagianti.

## Contributi del 03/11/2024

**Contributo:** La sottoscritta geom. Xxxxxx Xxxxxx, iscritta all'Albo dei Geometri della provincia di Bologna con il n.°xxxx, C.F. xxxxxxxxxxxxxxxx, pec: xxxxxxxxxxxxxxxx, in qualità di delegata dalla Xxxxxx Xxxxxx (attività produttiva, n.d.r.), proprietaria di un compendio immobiliare sito in Xxxxxx (Bo), tra la ferrovia e la via Xxxxxx, deposita la presente

relazione come Osservazioni all'Intervento di quadruplicamento Bivio S.Vitale - Castelbolognese R.T. L'intervento di quadruplicamento nella tratta compresa nel bivio S.Vitale - Castelbolognese di RFI interviene in modo significativo sull'area in cui è insediata la Xxxxxx Xxxxxx. La Xxxxxx Xxxxxx si è trasferita a Xxxxxxa metà degli anni 50 e si è sviluppata nel corso del tempo, attualmente impiega 23 addetti, e produce fusioni in ghisa temperata e lamellare, e componenti dei motori 2 e 4 tempi - produzione caratteristica della nostra area geografica - con i quali vengono rifornite le maggiori industrie italiane. Tale Azienda intende mantenere e sviluppare l'insediamento esistente nei prossimi anni, con la conseguenza che ogni azione che incide sulla superficie territoriale ne determina un danno gravissimo con riguardo alla possibilità di proseguire l'attività. Nel PSC comunale la Xxxxxx è compresa in una Zona ASP.C.r. Il PSC individua anche una scheda relativa specificamente alla Xxxxxx Xxxxxx denominata ASP.C.r1; in tale scheda, relativamente ai carichi insediativi massimi ammissibili, prevede un indice territoriale massimo pari a  $Ut = 0,25$  mq/mq di SU (superficie utile). Il progetto di RFI prevede di occupare la fascia di rispetto ferroviario per circa 5440 mq, con una rilevante decurtazione che comporta una reale diminuzione della capacità insediativa e di esercizio dell'attività. Ciò in quanto l'attuale edificazione è di 6337 mq di SUE, mentre la capacità edificatoria totale è di circa 6900 mq, che a causa della riduzione di area diventerebbe 5550 mq, quindi significativamente inferiore allo stato attuale della superficie edificata. A tale grave danno si aggiunge la prevista riduzione del piazzale, attualmente compreso tra i fabbricati e il muro della ferrovia, che viene completamente sottratto dall'ampliamento della sede ferroviaria, con la necessità di apportare modifiche sostanziali per continuare la produzione, meglio descritte nei punti seguenti.

1) Modifica della logistica dell'azienda (spedizione dei pezzi prodotti):





la viabilità dei mezzi pesanti che transita unicamente dal piazzale dovrà necessariamente essere ricreata; tali modifiche comporteranno necessariamente l'abbattimento di un capannone adibito a magazzino/uffici/attrezzatura, che dovrà essere ricostruito nel terreno adiacente, al momento adibito ad area verde (per questa modifica dovrà essere chiesto il permesso al Comune). La modifica dovrà tener conto del fatto che occorrerà costruire la nuova struttura prima di demolire il vecchio magazzino, in quanto è deposito dei modelli di fusione che devono essere conservati in particolari condizioni ambientali, visto il materiale di cui sono fatti, quindi al coperto ed evitando il contatto con l'umidità, con un notevole esborso da parte della Xxxxxx.

2) Ricollocamento del piazzale nell'area verde adiacente:

ocorrerà ricreare il piazzale carrabile per i mezzi pesanti, in seguito alla demolizione del vecchio magazzino/attrezzatura di cui al punto 1, nell'area verde del lotto, con conseguenti onerosi lavori di realizzazione (anche per questa modifica dovrà essere chiesto il permesso al Comune).



3) Modificare la parte di impianti interni e gli smaltimenti:

in particolare il grande silos con la sabbia, per spostarlo sarà necessario il rifacimento totale dell'impianto interno di distribuzione.

Queste tre operazioni - nuova costruzione del magazzino/attrezzatura, demolizione del vecchio e creazione del piazzale carrabile - potranno durare complessivamente almeno 10-11 mesi. Pertanto occorrerà che venga notificata la data di cantierizzazione, prima che RFI o Azienda appaltante occupi l'area per eseguire i lavori di ampliamento del tratto ferroviario, con un tempo congruo per poter dare modo di eseguire le molte modifiche descritte ai tre punti precedenti. Se non venisse organizzata per tempo questa cantierizzazione, comporterebbe l'interruzione dell'attività produttiva, con un altro grave danno per l'attività storica della Xxxxxx. Inoltre l'occupazione temporanea occorrente per la realizzazione delle infrastrutture determinerà un grave impatto sulla produzione aziendale, infatti eventuali ritardi dovuti alla temporanea sospensione della produzione, creeranno il rischio della perdita di commesse o di ordinativi delle aziende commissionanti i pezzi che vengono prodotti dalla Fonderia, con probabile riduzione a livello occupazionale.

**RICHIESTE:**

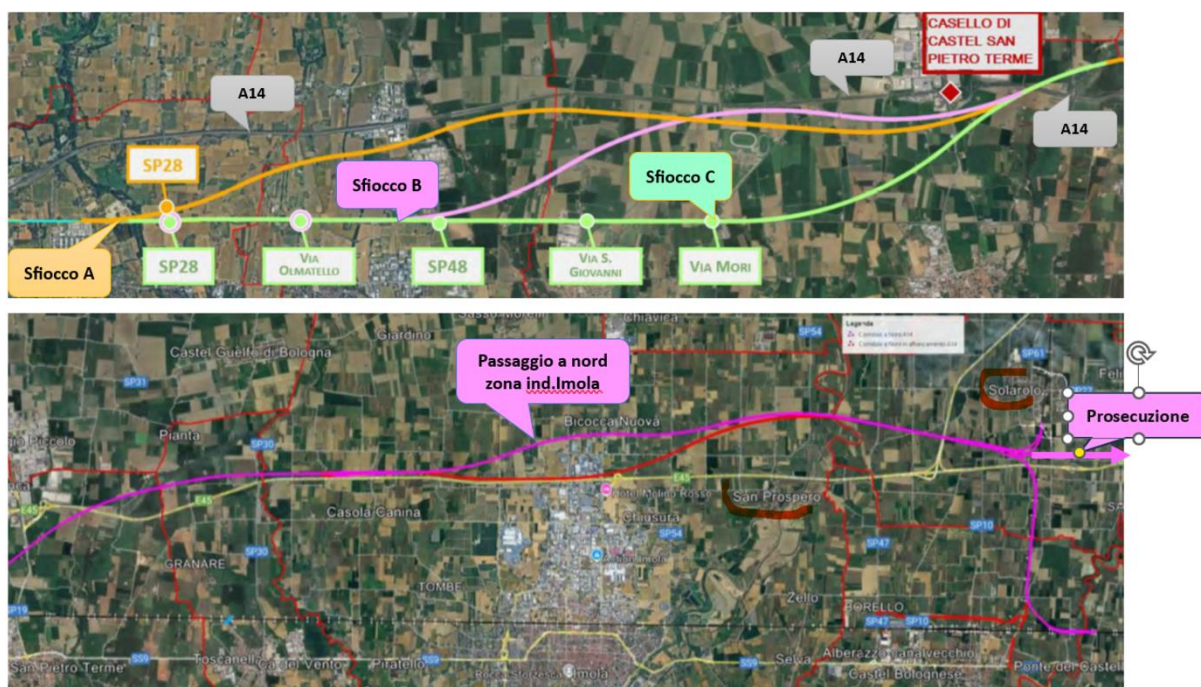
Ferma restando ogni eventuale azione avverso il progetto approvato, al fine di ridurre il grave danno che subirà l'azienda dall'esproprio dei propri terreni e con l'incisione sulla propria attività, con il conseguente rilevante indennizzo dovuto, per quanto osservato, nell'auspicio che, con il supporto di RFI, la modifica agli strumenti urbanistici comunali (PSC, RUE, PUG), conseguenti all'iter di approvazione del progetto per la realizzazione degli interventi in oggetto, preveda che sia mantenuta la stessa capacità edificatoria all'interno del lotto rimanente, pari a circa 6900 mq, si chiede:

- che vengano riconosciute le spese necessarie alla ricollocazione dei piazzali e degli impianti relativi;
- che durante il cantiere dell'intervento in oggetto sia utilizzato lo spazio strettamente necessario per realizzare il nuovo muro divisorio dai binari senza interferire con le attività della Fonderia.
- che venga notificata da RFI la data di cantierizzazione con un tempo congruo per poter dare modo di eseguire le molte modifiche descritte ai tre punti precedenti.

## **Contributi del 04/11/2024**

**Contributo:** nella proposta RFI di inizio ottobre di corridoio per AV/AC, sono bocciati definitivamente gli affiancamenti di qualsiasi tipo e l'ipotesi tunnel. Ora RFI propone la soluzione color magenta, come presentata sul sito nella nuova "mappa dei corridoi". Anticipo che mi sembrano migliorate diverse cose rispetto alle proposte originali di maggio scorso: l'inizio da Bologna è ragionevole, come pure è preferibile l'affiancamento fino a Castel San Pietro con sfiocco e scavalco A14, passaggio a nord della zona industriale di Imola (a nord di CEFLA e via Bicocca), poi curva a S con raggio molto grande, scavalco della A14DIR; infine anche l'innesto della linea AV nella linea Castel Bolognese-Ravenna in un tratto compreso fra la stazione di Solarolo e l'autostrada A14DIR, mi sembra con meno consumo di terreno rispetto alle ipotesi iniziali. Spero che, come mi sembra di capire, la diramazione verso nord per lo scalo merci di Lugo e Ravenna e verso sud per il raccordo "temporaneo" con la linea storica a est della stazione di Castel Bolognese, siano in affiancamento, quanto più stretto possibile. Infine, è prevedibile la successiva prosecuzione della linea AV/AC da Solarolo verso Faenza praticamente in rettilineo sempre a nord dell'autostrada. Sulla tratta Castel Bolognese-Lugo e poi Ravenna è il momento di ragionare nell'ottica di un forte miglioramento del trasporto locale con il

raddoppio dell'intera linea: questo sarebbe un grande beneficio per il territorio, "derivato" dalla nuova linea AV/AC. Credo quindi sia necessaria e doverosa una interlocuzione aperta con tutti gli enti locali interessati, che sono i migliori conoscitori per discutere nel dettaglio le alternative e modifiche necessarie a garantire il rispetto delle zone di pregio naturalistico e storico, delle aree di sviluppo previste dai piani urbanistici (sia industriali che abitative ecc.) e quant'altro a tutela del territorio e della sua sicurezza, idrogeologica in particolare.



## Contributi del 15/11/2024

**Contributo:** segnalo che lo sfiocco B comporta l'esproprio di 6 abitazioni mentre lo sfiocco C di nessuna.

## Contributi del 18/11/2024

**Contributo:** *Premessa.* Il territorio interessato dall'opera è caratterizzato da una forte urbanizzazione sia come insediamenti abitativi che produttivi. Questa opera sulla base dei primi progetti presentati ha un forte impatto sulle persone e sulle comunità. Occorre quindi valutare con attenzione l'impatto socio economico della infrastruttura. Il fatto che liberi cittadini singoli o organizzati, associazioni di categoria, amministrazioni comunali



ecc. hanno manifestato le loro perplessità deve spingere RFI a fare una riflessione complessiva sull'opera. *Necessità di realizzare l'opera.* Nelle premesse del documento di presentazione dell'opera viene individuata come prioritaria per realizzare il corridoio "Scandinavia- Mediterraneo"; bisogna invece sottolineare che tale corridoio è già in fase di realizzazione e completamento con la tratta ad alta velocità Napoli - Bari e quindi la realizzazione della futura linea Bologna-Bari sarebbe un doppiante di una linea AV già esistente. Per quanto riguarda il carico di treni che deve sopportare la attuale linea questa problematica potrebbe essere superata limitando il passaggio di treni merci dal porto di Ravenna sulla linea attuale, andando a raddoppiare le linee esistenti Ravenna- Castel Bolognese, Rimini-Ravenna ma soprattutto la linea Ravenna-Ferrara. Vale la pena ricordare che Ferrara si trova sul corridoio sopra menzionato ed è interfacciata con la nuova linea AV Venezia-Milano e quindi potrebbe essere un punto di snodo per il potenziamento dei traffici mercantili dal porto di Ravenna, liberando lo snodo di Bologna dal sovraccarico. *Criteri costruttivi dell'opera.* L'infrastruttura viene progettata interamente su viadotto; l'impatto sul territorio di una opera così concepita ha destato molte perplessità in quanto andrebbe a tagliare a metà il territorio regionale; sarebbe una ferita troppo grande su un territorio come questo così fortemente urbanizzato. È stato più volte richiesto di verificare l'opportunità di fare una linea sotterranea in modo da limitare l'impatto visivo sul territorio. Ma tale modalità non viene ritenuta valida in quanto il territorio è a rischio esondazione. Vorrei comunque portare a conoscenza che la linea AV Brescia-Verona che si sta realizzando a fianco alla Autostrada Venezia-Milano, territorio alluvionale della pianura Padana, con le Alpi che la sovrastano, con grandi fiumi da attraversare, e grandi laghi a pochi km di distanza, è stata realizzata interamente in tunnel o trincea. La domanda, quindi, è scontata...perché lì non vi sono problemi legati alla vulnerabilità idraulica dell'opera e qua invece sì? *Considerazione legate ai progetti presentati.* In base alle riflessioni sopra esposte credo sia indispensabile porre al centro le persone del territorio. Pensare di calare dall'alto un progetto così impattante senza dare risposte precise puntuali ai soggetti interessati in prima linea dall'opera sarebbe uno sbaglio enorme. Le famiglie, magari abitate da persone anziane, che si vedono la propria casa attraversata dal viadotto hanno diritto di avere risposte precise sul loro futuro. Progettare prima l'opera e poi trovare una qualche soluzione alle persone non è una buona cosa. Alle famiglie vanno date garanzie economiche e possibili alternative. Le persone sono il vero motore del territorio. Per quello che riguarda il mio comune di

Ozzano Emilia lo sfiocco ipotizzato in prossimità della frazione Osteria Nuova o il successivo in località Gallo crea al territorio del mio comune forti criticità. In entrambi i casi sarebbero necessarie demolizioni di case e fabbriche, il territorio verrebbe spaccato in 2 da una muraglia di cemento visibile dalla via Emilia e dal centro del paese, la viabilità attuale sarebbe sconvolta e dovrebbero essere realizzati dei nuovi cavalcavia ferroviario della strada provinciale e comunale che dovrebbero essere più alti del viadotto ferroviario: un vero mostro di cemento armato. Ribadisco quindi la necessità di approfondire lo studio per realizzarlo eventualmente in sotterranea e comunque lo sfiocco va fatto prima possibile e portarlo prima possibile in prossimità della autostrada: solo così si possono limitare i danni al territorio ma soprattutto alle persone.

**Contributo:** La sottoscritta Xxxxxx Xxxxxx Xxxxxx, nata a Xxxxxx il xx/xx/xxxx e residente a Xxxxxx in Via Xxxxxx In qualità di rappresentante legale della Società Agricola Xxxxxx con sede a Xxxxxx in via Xxxxxx con riferimento al progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna - Castel Bolognese è a rappresentare quanto segue:

1) La nostra azienda è stata costituita negli anni "70". Nel 2008 si è trasformata in società semplice di cui fanno parte oggi 3 soci e un collaboratore familiare. Mediamente impieghiamo 7 operai avventizi agricoli.

2) Attualmente conduce in proprietà dei soci circa 78 ettari di terreno e 5 ettari vengono condotti in affitto. Il riparto colturale vede la presenza di 40 ettari circa di vigneto, mentre 43 ettari sono coltivati a frutteto. 3) L'ultimo corridoio previsto, quello presentato ad ottobre del 2024, nel tratto compreso tra la Via Xxxxxx e la Via Xxxxxx ad Xxxxxx attraversa un appezzamento di circa 18 ettari investiti a frutteto per la maggior parte e per un piccolo appezzamento a vigneto. Le particelle interessate sono la xx la xx e la xx del foglio xxx. Il tracciato proposto taglia letteralmente tutto l'appezzamento in senso trasversale creando una situazione a dir poco molto impattante. Infatti una parte importante dell'appezzamento è dotato di reti antigrandine che dovrebbero essere completamente rifatte; come andrebbero rifatte anche tutte le testate del frutteto. Anche gli impianti irrigui dovrebbero essere completamente rifatti a causa del passaggio della linea. Gli impianti irrigui sono tutti computerizzati e dotati di centralina per il loro azionamento.

4) È del tutto evidente che un'ipotesi del genere creerebbe un impatto a dir poco devastante sull'intero appezzamento, con implicazioni sul valore residuo del terreno e sulla reale capacità di poterne continuare la coltivazione.



5) La nostra società agricola è socia di un importante cooperativa agricola del territorio attraverso la quale ha ricevuto dei contributi della Comunità Europea per poter realizzare questi impianti con un vincolo di 10 anni. Nell'ipotesi progettuale prospettata si creerebbero le condizioni per non poter mantenere tale vincolo con ricadute finanziarie enormi.

6) L'azienda ha realizzato in questo appezzamento di frutteto un importante sistema antibrina attraverso l'installazione di una ventola antibrina messa a dimora nel 2022. Nell'ipotesi in progetto dovrebbe essere rivisto completamente il suo posizionamento e relativa efficacia.

7) Sono circa una novantina le fila di frutteto e vigneto che subiscono un vero e proprio "taglio" a metà.

8) Per l'impatto sopra richiamato chiediamo di poter rivedere il tracciato proposto al fine di rendere meno impattante tutta l'opera in progetto.

## **Contributi del 19/11/2024**

**Contributo:** in merito al peso assiale del quadruplicamento Bologna-Castel Bolognese, il DOCFAP e le relazioni di progetto prevedono la scelta della categoria D4 (corrispondente a 22.5 tonnellate/asse) che attualmente risulta più che sufficiente al transito dei treni merci. Proprio in merito alla categoria del peso assiale vorrei chiedere se RFI ha già previsto la possibilità che in futuro il peso assiale possa essere aumentato alla categoria E4/E5 (corrispondente a 25 tonnellate/asse) attraverso la predisposizione sin dalla realizzazione del progetto di un viadotto in grado di reggere tali categorie assiali.

## **Contributi del 20/11/2024**

**Contributo:** con riferimento all'aggiornamento delle nuove ipotesi di tracciato pubblicate sul sito, si rappresenta quanto segue. Le ipotesi di tracciato che non si sviluppano in fregio alla sede storica esistente dell'attuale sedime ferroviario devono essere sostanzialmente riviste con esplicito riferimento al tracciato proposto che dal sedime ferroviario, in località Castel San Pietro Terme, si stacca per giungere a nord dell'autostrada, dopo avere scavalcato l'uscita A14 di Castel San Pietro Terme. Detta ipotesi insiste interamente su aree poste a sud del casello autostradale di Castel San Pietro Terme che, ai sensi del Piano Urbanistico Generale assunto dai dieci Comuni del Circondario imolese il 21/11/2023,

prevede, in quella zona, l'espansione produttiva del Polo funzionale San Carlo che è uno dei 4 hub metropolitani dello sviluppo produttivo della Città Metropolitana di Bologna, così come individuati dal Piano Territoriale Metropolitan vigente. Si precisa inoltre che diverse proprietà interessate dall'ipotesi di tracciato hanno sottoscritto con il Comune di Castel San Pietro Terme un Accordo art. 61 della LR 24/17 e smi. per lo sviluppo dell'ambito produttivo posto a sud del casello autostradale A14. Le tre ipotesi di tracciato, ed in particolare quella identificata come C, rappresentano pertanto un grave pregiudizio economico a carico delle proprietà, oltreché essere incompatibile con le previsioni urbanistiche del Nuovo Circondario imolese e, più in generale, alla programmazione urbanistica della Città Metropolitana di Bologna, destinato, peraltro, ad incidere significativamente sui costi dell'opera con riferimento all'eventuale esproprio. Si propone pertanto che il tratto che occorre per congiungere il sedime ferroviario con il tracciato posto a nord dell'A14, avvenga prima del centro abitato di Castel San Pietro Terme oppure dopo il casello A14 tra lo stesso Comune di Castel San Pietro e la località di Toscanella di Dozza e, in ogni caso, venga abbandonata l'ipotesi denominata C, che risulta straordinariamente lesiva con riferimento a tutto quanto sopra indicato.

## Contributi del 26/11/2024

**Contributo:** lo sottoscritto Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx il xx/xx/xxxx e residente a Xxxxxx in Via Xxxxxxx, In qualità di titolare dell'omonima impresa agricola con sede a Xxxxxx in Via Xxxxxx

con riferimento al progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna - Castel Bolognese è a rappresentare quanto segue:

- 1) La mia azienda è stata costituita negli anni 90. Mediamente impieghiamo 2 operai avventizi agricoli.
- 2) Attualmente conduco in proprietà 20 ettari di terreno di cui circa 9 ettari sono coltivati a vigneto.
- 3) L'ultimo corridoio previsto, presentato con documento integrativo ad ottobre del 2024, nel tratto compreso tra la Via Xxxxxx e la Via Xxxxxx ad Xxxxxx attraversa un appezzamento di terreno di mia proprietà di circa 10 ettari adibiti interamente a vigneto. Le particelle interessate sono la xx,xx,xx,xx,xx,xx e xx del foglio catastale xxx. Il tracciato proposto taglia letteralmente tutto l'appezzamento in senso trasversale per circa 400

metri creando una situazione a dir poco molto impattante. Trattasi di un vigneto di recente realizzazione completamente meccanizzato e dotato di impianto irriguo. Sono ben 118 le fila del vigneto potenzialmente coinvolte.

4) I vigneti in questione producono delle uve per la produzione di vini igt e doc.

5) L' appezzamento in questione è inoltre attraversato da due importanti linee di metanodotto e di Gasdotto.

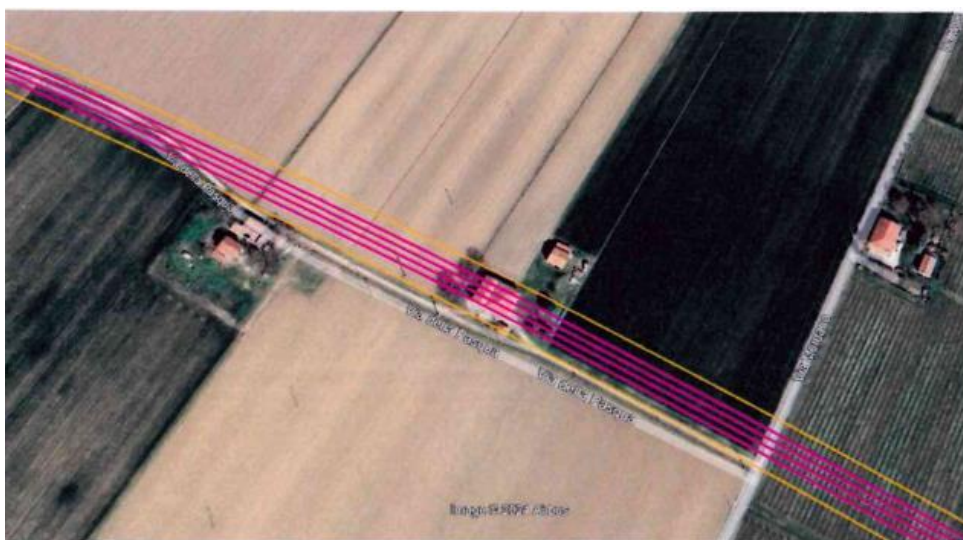
6) È del tutto evidente che una ipotesi del genere creerebbe un impatto a dir poco devastante sull'intero appezzamento, con implicazioni sul valore residuo del terreno e dei fabbricati nonché sulla reale capacità di poterne continuare la coltivazione.

7) A poche decine di metri dal passaggio della linea è situato il nostro centro aziendale dove oltre alla mia abitazione vi sono i fabbricati per il rimessaggio delle attrezzature agricole. Oltre a questi è presente il mio allevamento di equini di razza TPR tutti iscritti al relativo albero genealogico e all' ANCAITPR di Verona; allevamento che oltretutto negli anni ha vinto diversi premi. Attualmente nell'allevamento sono presenti 8 cavalli. Il corridoio proposto affiancherebbe l'allevamento facendo sì che verrebbero a mancare le condizioni per poter proseguire anche questa attività.

8) L'ultimo tracciato proposto interessa anche un altro terreno di mia proprietà che conduco in Via Xxxxxx a Xxxxxx nel tratto compreso tra via Xxxxxx e via Xxxxxx . Le particelle interessate sono la x,x,x e xxx del foglio catastale xxx. In questo caso il tracciato è ubicato proprio sopra i fabbricati che vengono utilizzati dai nostri operai agricoli.

9) Il corridoio proposto oltre a sovrastare l'abitazione e i fabbricati destinati al ricovero di attrezzature agricole taglia trasversalmente l'intero podere per un fronte di circa 350metri. L'impatto di questa opera anche in questo caso avrebbe un effetto devastante sull'intero appezzamento.

Per l'impatto sopra richiamato si richiede di poter rivedere il tracciato proposto al fine di rendere meno impattante tutta l'opera in progetto.



**Contributo:** Il sottoscritto Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx il xx/xx/xxxx e residente a Xxxxxx in Via Xxxxxx In qualità di titolare dell'omonima impresa agricola con sede a Xxxxxx in Via Xxxxxx

con riferimento al progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna - Castel Bolognese è a rappresentare quanto segue:

- 1) La mia azienda è stata costituita negli anni "90". Mediamente durante le opere di potatura impieghiamo 2 operai avventizi agricoli.
- 2) Attualmente conduco in proprietà 10 ettari di terreno di cui circa 9 ettari sono coltivati a vigneto.
- 3) L'ultimo corridoio previsto, quello presentato ad ottobre del 2024, nel tratto compreso tra la Via Xxxxxx e la Via Xxxxxx ad Xxxxxx attraversa un appezzamento di mia proprietà di circa 10 ettari investiti interamente a vigneto. La particella interessata sono la xxx del foglio xxx. Il tracciato proposto taglia letteralmente tutto l'appezzamento in senso trasversale per circa 100 metri creando una situazione a dir poco molto impattante. Trattasi di un vigneto di realizzato recentemente dotato di impianto irriguo e completamente meccanizzato. Sono 40 le fila del vigneto coinvolte.
- 4) I vigneti in questione producono delle uve per la produzione di vini igt e doc.
- 5) L'appezzamento in questione è attraversato anche da due importanti linee di metanodotto e di Gasdotto.
- 6) È del tutto evidente che un'ipotesi del genere creerebbe un impatto a dir poco devastante sull'intero appezzamento, con implicazioni sul valore residuo del terreno nonché sulla reale capacità di poterne continuare la coltivazione.
- 7) Per l'impatto sopra richiamato chiedo di poter rivedere il tracciato proposto al fine di rendere meno impattante tutta l'opera in progetto.

**Contributo:** Il sottoscritto Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx xx/xx/xxxx e residente a Xxxxxx in Via Xxxxxx In qualità di rappresentate legale della Xxxxx Xxxxx Xxxxx con sede a Xxxxxx in via Xxxxxx, con riferimento al progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna Castel Bolognese è a rappresentare quanto segue:

- 1) La nostra azienda è stata costituita negli anni "40". Nel 1997 si è trasformata in società semplice di cui fanno parte oggi 3 soci e un collaboratore familiare.
- 2) Attualmente conduce circa 107 ettari di terreno in proprietà degli stessi soci e 3 ettari vengono condotti in affitto. Il riparto colturale vede la presenza di 24 ettari di vigneto, mentre i restanti sono coltivati a seminativo in rotazione.

- 3) L'ultimo corridoio previsto, quello presentato ad ottobre del 2024, nel tratto compreso tra la Via Xxxxxx e la Via Xxxxxx ad Xxxxxx attraversa un appezzamento di circa 3,20 ettaro di vigneto (foglio xxx mapp. xx) a sinistra rispetto alla via Xxxxxx, proseguendo poi nei mappali xx-xx-xx-xx e xx del foglio xxx coltivati a seminativo. Il tracciato proposto taglia letteralmente tutto l'appezzamento in senso trasversale creando una situazione a dir poco molto impattante. I terreni sono tutti irrigui.
- 4) Il vigneto in questione è completamente meccanizzato e produce uve volte alla rivendicazione di vini doc.
- 5) I nostri appezzamenti di terreno sono toccati per un tratto di quasi 700 metri lineari.
- 6) La realizzazione dell'opera nel tracciato prospettato di fatto verrebbe a creare due corpi separati con evidenti complicazioni rispetto agli standard di coltivazione moderni che richiedono ampi spazi per le lavorazioni agricole e l'irrigazione. Anche in conseguenza di questo di fatto verrebbe precluso all'azienda di poter realizzare in futuro nuovi impianti frutticoli e vitivinicoli.
- 7) È del tutto evidente che un'ipotesi del genere creerebbe un impatto a dir poco devastante sull'intero appezzamento, con implicazioni sul valore residuo del terreno e sulla reale capacità di poterne continuare la coltivazione.
- 8) Si fa presente che l'area ipotizzata per il passaggio della nuova linea ferroviaria è interessata dall'attraversamento di una linea della Snam con relativa servitù costituita.
- 9) Si evidenzia inoltre che lungo la via Xxxxxx e via Xxxxxx sono presenti due fossi di scolo della bonifica che se coinvolti dal progetto richiederebbero la necessità di nuovi attraversamenti per poter accedere ai terreni.
- 10) Per l'impatto sopra richiamato chiediamo di poter rivedere il tracciato proposto al fine di rendere meno impattante tutta l'opera in progetto.

## **Contributi del 27/11/2024**

### **Contributo:** Premesse

La presente relazione si inserisce nel quadro delle osservazioni presentate al dibattito pubblico in merito al quadruplicamento della ferrovia Bologna-Castelbolognese. Al fine di inquadrare correttamente quanto segue si ritiene opportuno effettuare alcune premesse:



- Il complesso sistema di mobilità della Regione Emilia-Romagna è collocato all'interno degli Assi Prioritari della grande rete europea TEN-T che, in particolare, la interessa con le Autostrade del Mare (Rete marittima trans europea Adriatico-Porto di Ravenna), il Corridoio Baltico Adriatico e il Corridoio Scandinavo Mediterraneo.
- L'intervento sulla tratta Bologna-Castelbolognese costituisce il primo segmento del potenziamento con caratteristiche Alta Velocità e Alta capacità (AV/AC) della direttrice adriatica.
- Sulla direttrice sono già in corso opere di potenziamento e velocizzazione che consentiranno una riduzione del tempo di percorrenza attuale.
- Per il traffico merci su tutta la direttrice Bologna-Lecce sono inoltre previsti interventi di adeguamento a modulo 750 m, in linea con gli standard europei per i Corridoi TEN-T.
- Tale intervento si inserisce pertanto all'interno di un progetto di più ampie dimensioni, che prevede come step iniziali il quadruplicamento della linea Bologna, in particolare da Bologna San Vitale, alla stazione di Castelbolognese-Riolo T. dove non sono previste fermate intermedie. In secondo luogo il potenziamento della tratta Castelbolognese-Riolo T. - Ravenna, mediante raddoppio della linea passando da Lugo.
- Il Global Project così individuato risponde all'esigenza di rendere possibile l'incremento sia dei servizi passeggeri regionali che dei traffici merci che sono originati dal Porto di Ravenna, questi ultimi indotti dall'evoluzione infrastrutturale prevista nel terminale portuale.
- A valle di questi primi interventi, saranno elaborati gli ulteriori documenti di fattibilità progettuale che porteranno progressivamente tale tipologia di linea su tutta la Dorsale Adriatica. Tale considerazione, unitamente alla precedente, suggerisce come anche per il tratto Castelbolognese - Rimini potrebbe essere necessaria la costruzione di un viadotto per la realizzazione dell'infrastruttura.
- Il traffico passeggeri non ha mai giustificato il ripristino di un collegamento "diretto" Bologna - Ravenna utilizzando il tracciato della storica ferrovia che passava per i territorio di Budrio - Medicina - Massa Lombarda
- Il punto di vista è quello un gruppo di giovani cittadini della Bassa Romagna e della Romagna Faentina con elevata sensibilità alle tematiche ambientali e una forte volontà di tentare di approfondire l'argomento posto dal dibattito con l'intento di provare a proporre

un'alternativa che esula da quanto finora discusso ma che si ritiene potrebbe offrire elementi interessanti di riflessione.

#### Proposta

E' stata quindi svolta un'analisi della documentazione resa disponibile nell'ambito del dibattito pubblico a cui è seguita una rielaborazione al fine di presentare come opportunità per questa prima parte dell'intervento un percorso differente. Il percorso proposto prevederebbe che a partire dalla stazione di Bologna San Vitale, la prosecuzione per Castenaso - Budrio - Medicina - Massa Lombarda - Lugo fino a Ravenna. E in alternativa/aggiunta verificare il collegamento diretto con la Linea di Cintura per le merci. In merito a tale percorso sarebbe possibile effettuare le seguenti considerazioni:

- La presenza dei binari sul territorio descritto, mai giustificata dal traffico persone e che si renderebbe necessaria per l'incremento atteso del traffico merci, potrebbe permettere la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria sul territorio stesso. Una volta presente tale struttura, sarebbe possibile oltre che opportuno considerarne la fruibilità ad un traffico passeggeri. In linea con gli obiettivi della Sustainable and Smart Mobility Strategy (Commissione Europea 2020) che, come riportato nel capitolo 2 della Relazione di Progetto, mira a ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90% entro il 2050 e trasferire una parte sostanziale del 75% dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada alle ferrovie e alle vie navigabili interne.
- L'utilizzo della medesima infrastruttura per il traffico veloce ed il traffico lento potrebbe comportare alcune criticità in merito ai sorpassi oltre che ai rallentamenti in prossimità delle stazioni. A tal fine si potrebbe osservare che:
  - la numerosità delle stazioni esistenti sul percorso potrebbe consentire di prevedere dei punti di sorpasso dei treni veloci sui treni lenti
  - nelle stazioni, i binari per il passaggio dell'alta velocità potrebbero essere resi inaccessibili mediante la costruzione di una struttura in muratura, verticale o addirittura coperta, che potrebbe in parte mitigare il problema acustico.
  - Eventualmente la struttura coperta potrebbe essere valorizzata mediante produzione da fotovoltaico
- Tra le ulteriori criticità è doveroso citare il collegamento tra la Linea Bologna San Vitale - San Lazzaro e la linea che prosegue per Castenaso, in quanto si trovano su piani diversi.

Oltre che la presenza della linea di Cintura che si abbassa progressivamente di quota per innestarsi nella tratta Bologna - San Lazzaro. Tali raccordi potrebbero essere effettuati:

- il primo con progressivo abbassamento dei binari a partire da Bologna San Vitale, con raggio > 1200 mt, tale tratta risulterebbe con una lunghezza intorno agli 800 - 1000 metri che potrebbe risultare sufficiente per diminuire la quota di 10-12 metri. Si stima che il dislivello tra le due ferrovie potrebbe essere stimato dal rialzo indicativamente intorno ai 6-7 metri.
- Il secondo, per evitare il transito delle merci all'interno della città come da Relazione di Progetto, potrebbe prevedere il raccordo con la Linea di cintura mediante progressivo innalzamento attraverso il quartiere Scandellara.

Il raggio di curvatura dei raccordi suggeriti risulta una criticità dal punto di vista della velocità massima di percorribilità degli stessi.

## Contributi del 28/11/2024

**Contributo:** Una vergogna l'ennesima proroga!! Io e la mia compagna siamo in attesa di sviluppi da mesi per capire se comprare casa in una delle zone in cui vogliono costruire questo maledetto viadotto, e da mesi siamo in standby per colpa delle continue proroghe! Noi siamo assolutamente contrari alla costruzione di questo eco-mostro, ma siamo ancor di più esausti di aspettare un verdetto che non arriverà mai. E il motivo delle proroghe? L'alluvione?? Seriamente??? Stanchi di essere presi in giro!! Pretendiamo risposte

## Contributi del 29/11/2024

**Contributo:** La presente viene inviata in qualità di formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto. Sono comproprietaria, insieme ai miei figli, dell'attività agricola e dei beni ereditati da mio marito, deceduto il xx/xx/xxxx. Tale attività rappresenta non solo la principale fonte di sostentamento familiare, ma anche un elemento di continuità e radicamento sul territorio. L'ipotesi di tracciato attualmente proposta, che coinvolge direttamente i nostri beni, comporterebbe un gravissimo problema sia per la gestione dell'attività agricola, sia per la nostra abitazione, mettendo a rischio la stabilità e il benessere della mia famiglia. L'ipotesi di tracciato, come evidenziato nell'allegata estrapolazione cartografica, coinvolge in modo diretto e totale:

- La mia abitazione principale
- I fabbricati strumentali utilizzati per l'attività agricola da me esercitata.

Tale coinvolgimento determina l'impossibilità di utilizzo dei suddetti immobili, compromettendo gravemente la mia residenza e la continuità dell'attività agricola, in quanto i fabbricati risultano essenziali per la gestione dei terreni annessi. Inoltre, anche nel caso di una eventuale delocalizzazione della mia residenza, si configurerebbe un grave pregiudizio per la mia attività agricola, che verrebbe resa difficilmente sostenibile a causa della perdita della prossimità logistica tra abitazione, fabbricati e terreni.

Oltre al danno diretto alla mia proprietà, l'ipotesi di tracciato attuale comporta significative ripercussioni ambientali, climatiche ed economiche, in particolare:

- Distruzione di aree verdi e suolo agricolo: il coinvolgimento diretto dei miei terreni coltivati, oltre ad altri potenzialmente interessati lungo il tracciato, comporterebbe una perdita di suolo fertile, un bene prezioso e non rigenerabile, essenziale per l'agricoltura sostenibile e la sicurezza alimentare locale.
- Difficoltà di coltivazione del terreno rimanente: L'infrastruttura ferroviaria proposta potrebbe rendere complessa o addirittura impossibile la coltivazione dei terreni residui. Il passaggio della linea ferroviaria, infatti, potrebbe comportare:
  - o Riduzione della continuità del fondo agricolo, suddividendo il terreno in appezzamenti isolati e difficili da raggiungere con i macchinari.
  - o Aumento delle difficoltà logistiche, con maggiori costi e tempi di lavoro per lo spostamento tra le aree agricole separate.
  - o Alterazione delle caratteristiche del suolo a causa dei lavori di costruzione e della vicinanza della linea ferroviaria, con possibili ripercussioni sulla fertilità e sulla capacità produttiva dei terreni.
- Aumento delle emissioni climalteranti: La realizzazione di un'opera di questa portata comporterebbe un consistente consumo di risorse naturali, oltre all'incremento delle emissioni di CO<sub>2</sub> durante le fasi di costruzione. Inoltre, la perdita di vegetazione e terreni agricoli riduce la capacità del territorio di assorbire carbonio, aggravando ulteriormente la crisi climatica.
- Svalutazione economica dei beni coinvolti: L'opera in progetto comporterebbe una gravissima svalutazione dei miei beni immobili, agricoli e residenziali. Tale perdita

economica colpirebbe non solo la mia famiglia, ma comprometterebbe in modo irreversibile il valore e l'utilizzabilità del patrimonio ereditato.

Richiesta di liquidazione: Qualora non fosse possibile individuare un'alternativa progettuale che eviti il coinvolgimento diretto della mia abitazione, dei fabbricati strumentali e dei terreni di mia proprietà, chiedo formalmente che venga garantita una liquidazione per intero di tutte le parti interessate, che tenga conto del reale valore economico e funzionale dei beni, sia per la loro destinazione abitativa che produttiva.

Alla luce di quanto esposto sopra, chiedo formalmente di:

1. Valutare un'ipotesi progettuale alternativa che non comporti il diretto coinvolgimento dei fabbricati di mia proprietà, considerando, in particolare, un tracciato che transiti a Est degli immobili.
2. Predisporre studi approfonditi per ridurre al minimo gli impatti ambientali e climatici, con soluzioni progettuali che tutelino il suolo agricolo e preservino l'equilibrio del territorio.

Per tutti questi motivi, invito a rivedere l'ipotesi progettuale attuale, adottando soluzioni più compatibili con le esigenze dei residenti, degli operatori agricoli e del territorio, nel rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale, climatica ed economica.

Resto a disposizione per eventuali chiarimenti e per un confronto costruttivo con i responsabili del progetto.

*NDR: si è allegata una immagine planimetrica delle zone interferite.*

**Contributo:** Lo scrivente Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx il xx/xx/xxxx, residente a Xxxxxx in via Xxxxxx in qualità di proprietario dei terreni correnti in comune di Xxxxxx foglio xx particelle xxx e foglio xx particelle xx, xxx, xxx, xxx, xxx, xxx. Terreno condotto in affitto dal signor Xxxxxx Xxxxxx in forza di contratto che si allega. Invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto.

L'ipotesi di tracciato come riportato nell'allegata estrapolazione, determina le seguenti criticità: l'intero fondo interessato viene intercettato all'incirca nella metà della propria lunghezza determinando una sconfigurazione che renderà difficilmente la successiva coltivazione. I terreni sono coltivati a frutteto, in particolare Pesco, Albicocco, Kaki e Vigneto in forma meccanizzata. I frutteti sono interamente coperti da rete antigrandine le

cui orditure principali si troveranno suddivise dal tracciato ferroviario. Il tracciato medesimo comprometterà anche la rete scolante che recapita le acque meteoriche in direzione sud/nord nonché la linea principale adduzione acque irrigue in pressione alimentata dall'idrante del Canale Emiliano Romagnolo. Per tutti questi motivi si chiede di rivedere l'ipotesi progettuale in quanto il potenziale produttivo e il valore fondiario verrebbe irrimediabilmente compromesso dal passaggio dell'opera.

*NDR: si è allegato il contratto di locazione del terreno e una immagine planimetrica delle zone interferite.*

**Contributo:** Lo scrivente Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx il xx/xx/xxxx, residente a Castel Bolognese in via Xxxxxx xxx in qualità di proprietario dei terreni correnti in comune di Solarolo foglio xx particelle xx, xx, xx, xx, xxx, x, xx, xx, xx, xx, xx, xx, xx, xx;

invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto.

L'ipotesi di tracciato come riportato nella allegata estrapolazione determinale seguenti criticità:

- Logistica:

Con la costruzione della linea ferroviaria verrebbe compromessa la viabilità aziendale con la rimodulazione delle carraie aziendali e nuovi spazi di servizio improduttivi, oltre a creare appezzamenti non regolari, difficili e costosi da lavorare con macchine agricole moderne (appezzamenti che finiscono con punte o lunghezze non sufficienti per girare con trattori, ecc.). Il terreno poi che rimarrà oltre la linea ferroviaria sarà irraggiungibile o di difficile gestione.

- Perdita Valore Fondiario:

Potenzialità dell'azienda compromesse dalla riduzione delle dimensioni, e possibilità di espansione poderale annullate, anche se il titolare e i suoi due figli avrebbero possibilità di proseguire l'attività imprenditoriale;

Elevato deprezzamento della parte di terreno rimanente, in quanto le dimensioni originarie (35 ettari circa) verrebbero decurtate di almeno un terzo. Il valore dell'azienda dovuto ad una dimensione poderale fuori dal comune, verrebbe annullato.



Perdita totale di valore dei fabbricati civili che non sarebbero più idonei sia per l'affitto che per la vendita essendo la ferrovia ad una distanza inferiore ai 100 metri.

Perdita totale di valore del terreno che rimarrebbe oltre il tracciato, in quanto di dimensioni irrisorie e non più raggiungibile.

Per dimensioni aziendali, per la natura specifica del terreno, per la disponibilità di servizi quali impianti irrigui, elettrici, concessioni di attingimento, per la sanità del terreno, per la presenza di fabbricati idonei alla attività agricola ecc., il valore dell'azienda si pone ai vertici del mercato immobiliare specifico.

- Indennizzi:

La superficie interessata alla costruzione dei manufatti e relative aree di pertinenza, interessa un impianto di Kiwi di circa 3 ettari, uno di pesco nettarina di circa 1 ettaro, e la restante parte a seminativo coltivato a culture porta seme.

- kiwi Impianto giovane, di circa 4 anni con doppio impianto irriguo e ulteriore impianto antibrina irriguo, (alimentato da un idrante specifico oltre la linea interessata). È munito di rete antigrandine, e ventola antibrina, che dovrebbe essere ricollocata in funzione delle nuove correnti d'aria generate dal manufatto in oggetto. Si caratterizza per elevata produttività, e quindi redditività che sarebbe durata per oltre 20 anni senza particolari rischi, a seguito delle strutture di protezione installate.
  - Pesco Impianto di circa 8 anni, molto produttivo con impianto di irrigazione e protetto dalle brinate invernali dalla apposita ventola antibrina. Potenziale perdita di incassi per prossimi 10 anni almeno.
  - Seminativi. I terreni destinati a seminativo di questa azienda, sono adibiti a culture da seme di pregio, (bietole, cipolle, carote, ecc.), ad elevate redditività. Questa scelta aziendale è stata fatta, oltre che per la redditività, anche per sanare il terreno da nematodi e funghi (armillaria mellea), che sono negativi per futuri impianti arborei, ritenendoli quindi ora idonei ad investimenti frutticoli, che per organizzazione aziendale vi sarebbero ora destinati.
- Impianti:
- Irrigazione L'azienda è servita da due linee estese e interrato di irrigazione, di cui una viene utilizzata per culture erbacee, e l'altra per culture arboree. Sono

alimentate da 3 idranti del CER per il fabbisogno aziendale, di cui 2 rimarrebbero nella porzione di terreno oltre la linea ferroviaria in costruzione. L'unico rimasto sarebbe insufficiente per portata e dislocazione a garantire l'approvvigionamento idrico all'azienda. Occorrerebbe quindi la rimodulazione della intera rete oltre a richiedere nuovi punti di prelievo.

- Antibrina. La parte interessata alla costruzione della ferrovia è servita da ventole antibrina, le quali vengono posizionate in funzione delle correnti che causano il fenomeno. Sono situate in piazzole di cemento armato.

- Inquinamento:

La presenza di una tale imponente opera comporterà una serie di problemi quale l'inquinamento acustico, per i residenti delle abitazioni aziendali e per il personale che dovrà eseguire le operazioni culturali in azienda. L'inquinamento elettromagnetico è un'altra caratteristica negativa che dovremo affrontare, non facilmente valutabile nei suoi effetti nel tempo ma altresì molto gravoso. L'aspetto paesaggistico anche se ora non direttamente interessato alla attività produttiva, può comunque non essere ignorato per altre potenziali attività connesse quali l'agriturismo che nel tempo vista la vicinanza ad un corso d'acqua e il suo ecosistema potrebbe avere uno sviluppo correlato.

Riflessioni:

Dopo un esame delle mappe ora in possesso, salta subito all'occhio che se la linea ferroviaria fosse retta, non interesserebbe affatto l'azienda. Infatti questa è intercettata perché vi è una ampia curva. Si fa notare inoltre che 350 metri di linea interessa una cassa di espansione del fiume che saltuariamente viene allagata dalle acque, infatti in questa porzione la distanza tra gli argini è di circa 400 metri.

L'ipotesi di "raddrizzare" il tracciato spostandolo verso sud di circa 200/300 metri eviterebbe questo problema tecnico, si eviterebbero di pagare notevoli indennizzi che derivano dal compromettere un'azienda tra le più grandi dimensioni dell'area, e si darebbe un futuro ai dipendenti e ai giovani titolari.

**Contributo:** Lo scrivente Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx il xx/xx/xxxx, residente a Xxxxxx in via Xxxxxx x in qualità di proprietario dei terreni correnti in comune di Xxxxxx foglio xx particella xxx.

Invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto.

L'ipotesi di tracciato come riportato nella allegata estrapolazione, determina le seguenti criticità:

il fondo viene intercettato dal tracciato nella sua totalità, il terreno è coltivato a vigneto specializzato ad alta vocazione produttiva interamente meccanizzato e dotato di impianto di irrigazione a goccia.

Il tracciato medesimo comprometterà anche la rete scolante che recapita le acque meteoriche in direzione sud/nord nonché la linea principale adduzione acque irrigue in pressione alimentata dall'idrante del Canale Emiliano Romagnolo.

Inoltre il tracciato è particolarmente prossimo all'abitazione dello scrivente con conseguente danno patrimoniale legato alla presenza ravvicinata dell'infrastruttura, dove lo stesso abita congiuntamente alla figlia e al suo nucleo familiare per complessive 5 persone.

Per tutti questi motivi si chiede di rivedere l'ipotesi progettuale in quanto il potenziale produttivo e il valore fondiario verrebbe irrimediabilmente compromesso dal passaggio dell'opera.

**Contributo:** Lo scrivente Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx il xx/xx/xxxx, residente a Xxxxxx in via Xxxxxx x in qualità di proprietario dei terreni correnti in comune di Xxxxxx foglio xx particelle xxx, xxx, xxx, xxx, xxx, xxx.

Invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto.

L'idea progettuale che ci hanno sottoposto va ad interessare una tra le zone urbane, limitrofe al centro storico, più densamente popolate di Solarolo

L'impatto che una struttura del genere avrà sul suolo sarà demolitiva dal punto di vista agricolo e ambientale, considerata la vocazione della zona al verde, alla coltivazione di frutteti e vigneti specializzati di una altissima qualità

In questa zona risulta già presente l'autostrada A14 quindi i terreni agricoli diventerebbero inutilizzabili e le pochissime abitazioni rimarrebbero di difficile abitazione.

Il paese di Solarolo verrebbe a morire perché sicuramente l'alta velocità non apporterà turismo né nessun tipo di introito monetario in quanto molte persone se ne andrebbero da un paese così stravolto e tutte le case e i terreni perderebbe di valore fondiario.

Per quanto riguarda la mia proprietà verrebbe devastata la casa, il capannone e tutta la mia proprietà con impianto vitivinicolo, per tanto sono fortemente contrario alla realizzazione di detta opera.

Guardando l'idea progettuale che ci è stata sottoposta coinvolge tantissime abitazioni e guardando la cartina credo che valutando di creare lo svincolo ferroviario verso ovest (direzione Bologna) e spostando le tratte in direzione Nord per circa 300-400 metri si possa realizzare una soluzione impattante lo stesso per l'ambiente e la zona ma che andrebbe a interessare in minor misura la nostra abitazione e quelle circostanti.

**Contributo:** Lo scrivente Zattoni Amedeo, nato a Faenza il 01/02/1958, residente a Solarolo in via Donnegallia8 in qualità di proprietario dei terreni correnti in comune di Castel Bolognese foglio 17 particelle 196, 126, 254, 253, 251, 177, 40; foglio 18 particelle 189.

Invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto.

scrivo come imprenditore agricolo di Castel Bolognese proprietario di terreni che sono interessati dal progetto di cui sopra. Premetto che le seguenti osservazioni non sono esaustive perché i progetti pubblicati non hanno una definizione tale da rendere possibili considerazioni più precise. I terreni in mia gestione intercettati dall'opera in questione sono quelli evidenziati in blu riportati nella figura 1 e si trovano tra la via Casanola e via Gradasso a Castel Bolognese e in parte adiacenti alla linea ferroviaria Bologna-Ancona. Il tracciato in questa zona sarebbe in curva, passando in mezzo ai terreni e creando appezzamenti di conformazione irregolare. Ne consegue che i terreni adiacenti all'opera subirebbero un'importante perdita di valore perché difficili da lavorare in modo meccanizzato. Inoltre, sulla maggior parte di questi insistono impianti di frutteti moderni che subirebbero i seguenti svantaggi dall'avere un'opera come quella in oggetto:

L'opera si sviluppa in altezza e causerebbe fasce d'ombra, a nord e sud del tracciato, tali da rendere difficile il ciclo di vita di qualsiasi pianta e sicuramente inibire la differenziazione dei fiori, quindi le piante non farebbero i frutti.

L'opera, per le sue dimensioni, fungerebbe da ostacolo per il circolo delle masse d'aria aumentando il rischio di avere gelate tardive nelle aree adiacenti al tracciato. Questo complicherebbe ulteriormente la coltivazione dei terreni con specie da frutto.

L'opera sarebbe un ostacolo alla viabilità aziendale e per questo chiedo la possibilità di avere dei passaggi idonei ai macchinari agricoli moderni per raggiungere gli appezzamenti.

- Gli appezzamenti sezionati dall'opera necessiterebbero di nuove carraie, nuove condotte irrigue, nuova rete scolante aziendale in quanto il tracciato comprometterà anche la rete scolante che recapita le acque meteoriche in direzione sud/nord nonché la linea principale adduzione acque irrigue in pressione alimentata dall'idrante del Canale Emiliano Romagnolo.

L'opera passa vicino ad un'area cortiliva, sita in via Casanola 1006 che consta di abitazione e capannoni per il ricovero attrezzi, che potrebbe ricadere all'interno della fascia di rispetto prevista.

Come detto sopra, queste osservazioni non sono esaustive e attendo la pubblicazione del progetto definitivo per elaborare considerazioni più accurate.

Per tutti questi motivi si chiede di rivedere l'ipotesi progettuale in quanto il potenziale produttivo e il valore fondiario verrebbe irrimediabilmente compromesso dal passaggio dell'opera.

**Contributo:** Lo scrivente Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx (XX) il xx/xx/xxxx, residente a Xxxxxx in via Xxxxxx x, in qualità di proprietario dei terreni correnti in comune di Xxxxxx:

foglio xx particelle xxx, xxx, xx, xx;

foglio xx particelle xxx, xxx, xxx, xxx, xxx;

foglio xx particelle xxx, xxx, xxx.

invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto.

L'ipotesi di tracciato come riportato nella allegata estrapolazione, determina le seguenti criticità:

Il mio fondo viene intercettato dal tracciato nella sua totalità e vengono interessati tutti e tre i corpi fondiari che sono coltivati a vigneto specializzato ad alta vocazione produttiva interamente meccanizzato e dotato di impianto di irrigazione a goccia.

La realizzazione del progetto comprometterebbe in maniera totale e definitiva la capacità produttiva del mio fondo, impedendone uno sfruttamento anche parziale perché si verrebbero a creare delle porzioni di terreno inutilizzabili. La mia azienda agricola sarebbe totalmente e irrimediabilmente compromessa.

Il tracciato medesimo comprometterà anche la rete scolante che recapita le acque meteoriche in direzione sud/nord nonché la linea principale adduzione acque irrigue in pressione alimentata dall'idrante del Canale Emiliano Romagnolo.

In quanto proprietario anche di fabbricati che insistono sul medesimo fondo (foglio xx particella xxx sub x residenziale e sub x strumentale all'attività agricola) vorrei segnalare che il progetto di un tracciato sopraelevato sarebbe devastante sotto diversi profili di impatto ambientale, acustico e paesaggistico, deturpando in maniera irreversibile il nostro territorio.

Per tutti questi motivi si chiede di rivedere l'ipotesi progettuale, in quanto il potenziale produttivo, il valore fondiario e di tutti i fabbricati presenti verrebbe gravemente ed irrimediabilmente compromesso dal passaggio dell'opera.

**Contributo:** Lo scrivente Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx il xx/xx/xxxx, residente a Xxxxxx in via Xxxxxx x in qualità di conduttore dei terreni correnti in comune di Xxxxxx foglio xx particelle xx, xxx, xxx, xxx.

Terreno condotto in affitto e in comodato in forza dei contratti che si allega.

Invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto.

L'ipotesi di tracciato come riportato nella allegata estrapolazione, determina le seguenti criticità:

Sostanziale perdita dell'intera superficie produttiva con conseguente rischio di chiusura dell'attività, infatti, il corpo fondiario risulta esteso per ettari 3 circa e di fatto totalmente intercettato dall'ipotesi di tracciato.



Il terreno è attualmente condotto in funzione di investimenti previsti dal bando del primo insediamento in agricoltura, con conseguenti finanziamenti e impegni di destinazione d'uso.

Inoltre il tracciato è particolarmente prossimo all'abitazione dello scrivente con conseguente danno patrimoniale legato alla presenza ravvicinata dell'infrastruttura.

Il tracciato medesimo comprometterà anche la rete scolante che recapita le acque meteoriche in direzione sud/nord nonché la linea principale adduzione acque irrigue in pressione alimentata dall'idrante del Canale Emiliano Romagnolo.

Per tutti questi motivi si chiede di rivedere l'ipotesi progettuale in quanto il potenziale produttivo, il valore fondiario e il valore immobiliare verrebbe irrimediabilmente compromesso dal passaggio dell'opera.

## **Contributi del 02/12/2024**

**Contributo:** La posizione della scrivente è già stata espressa dalla nostra Associazione di Categoria, ANCE Emilia Area Centro, con le osservazioni depositate il 27 novembre 2024 nell'ambito del presente dibattito pubblico.

La scrivente rinvia quindi integralmente a quanto espresso da ANCE Emilia ed alla relazione tecnica allegata a dette osservazioni, anche qui di seguito riportata e considerata di particolare rilievo ed autorevolezza, trattandosi di relazione redatta dalla Dott.ssa Ing. Margherita Pazzini, Ricercatrice presso il Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali dell'Università degli Studi di Bologna, specializzata nel Settore scientifico disciplinare CEAR-03/A Strade, Ferrovie e Aeroporti.

In particolare, ANCE Emilia e la suddetta relazione hanno evidenziato come sia la soluzione Sfiocco B che la soluzione Sfiocco C non siano percorribili perché determinerebbero l'integrale annientamento del sito produttivo della scrivente.

Verrebbe così cancellata definitivamente un'impresa che da oltre 50 anni è integrata nel territorio del Comune di Ozzano, i cui soci sono attivi anche a livello di iniziative pubbliche (la Presidente Stefania Galletti è uno dei quattro soci fondatori della Comunità Energetica Rinnovabile del Comune di Ozzano). Per tale Comune la Società costituisce un'importante realtà imprenditoriale che vede occupati 25 dipendenti, diversi dei quali tra l'altro utilizzano il treno per il trasferimento casa-lavoro grazie alla posizione prossima alla

stazione ferroviaria, e collabora da oltre 20 anni con diverse realtà fidelizzate del territorio, costituite da aziende e artigiani; sicché un ipotetico trasferimento provocherebbe notevoli danni economici e disagi non solo per la Società stessa ma anche all'intero tessuto economico locale. Inoltre, la Galletti Strade ha investito nell'attuale sito produttivo oltre € 550.000,00 negli ultimi 2 anni ristrutturando l'immobile aziendale per adeguarlo alle proprie esigenze operative, incluso il totale rifacimento degli impianti e dell'intera copertura. Anche volendo percorrere l'ipotesi B cercando di limitare il più possibile l'incidenza dannosa per Galletti Strade, l'Ing. Pazzini ha ipotizzato che lo sfiocco B si discosti dalla linea ferroviaria storica DOPO la sede della Galletti Strade (Figura 1), per capire se questa opzione potesse preservare l'integrità del sito aziendale.



*Figura 1: Ipotesi di prolungamento del punto di sfiocco B 400 m dopo l'impresa Galletti Strade Srl (linea rossa e verde)*

Lo studio evidenzia tuttavia come, secondo entrambe le ipotesi B (come modificata dall'Ing. Pazzini) e C, anche il passaggio in affiancamento alla linea storica sarebbe pur sempre gravemente pregiudizievole all'Immobilabile della Galletti Strade. Infatti, se gli ingombri previsti per la nuova linea AV/AC fossero quelli richiesti dalle normative (Figura 2), anche l'opzione di passaggio in affiancamento alla linea storica determinerebbe l'abbattimento di più di metà del capannone della Galletti Strade con effetto anche peggiorativo, rendendo di fatto monco e inservibile il restante immobile aziendale.



*Figura 2: Nel caso di affiancamento alla linea storica (Sfiocco C oppure Sfiocco B come modificato da Ing. Xxxxxx), la linea rossa rappresenta l'ingombro ipotetico della linea AV/AC secondo le distanze da normativa.*

Un simile scenario si prospetterebbe altresì nell'ipotesi di limitare il franco laterale al di sotto di quanto previsto dalla normativa (Figura 3).



Figura 3: Nel caso di affiancamento alla linea storica (Sfiocco C oppure Sfiocco B come modificato da Ing. Xxxxxx), la linea rossa rappresenta la parte dell'impresa Galletti Strade Srl che verrebbe occupata dalla nuova linea AV/AC ipotizzando spazi di rispetto inferiori alla normativa

In entrambi i casi, l'affiancamento alla linea storica prevedrebbe la riduzione degli spazi disponibili, la totale soppressione della strada di accesso all'azienda e la rimozione della cabina elettrica Enel che serve la Galletti Strade, privandola della elettricità. La scrivente ribadisce quindi che L'UNICA ipotesi percorribile per salvaguardare Galletti Strade è lo sfiocco A, decretando altrimenti la cessazione dell'attività aziendale.

*NDR: si è allegata la relazione tecnica.*

## **Contributi del 12/12/2024**

**Contributo:** La mia priorità è segnalare l'importanza di limitare al massimo il consumo di suolo da parte dell'opera. È fondamentale che il progetto adotti soluzioni che minimizzino l'impatto ambientale, preservando il più possibile le aree agricole e naturali, nonché le risorse ecologiche locali. La gestione del territorio e la tutela del suolo sono temi sempre più rilevanti per garantire uno sviluppo sostenibile e compatibile con le necessità future in una terra fertile e produttiva come quella in questione.



Spero che questa considerazione possa essere presa in debita considerazione nel processo di pianificazione, affinché le necessità infrastrutturali vengano soddisfatte nel rispetto dell'ambiente e del territorio.

## Contributi del 19/12/2024

**Contributo:** . . buonasera, Xxxxxx Xxxxxx di Imola. A colloquio col Sig. Martignani del Comitato " No viadotto " nell' esporgli un progetto per la nuova linea ferroviaria in via di definizione nel tratto Bologna C.Bolognese , mi informa che la vicinanza tra la linea elettrica attuale e quella nuova che si verrebbe a costruire risulta incompatibile per interferenze " elettriche ? magnetiche ? ". Consultando alcune ricerche , ma non recentissime , si parla di una possibile convivenza cambiando la trasmissione nel n degli Hertz . Non essendo conoscitore di tale tecnologia , chiedo a Lei esperto del settore se tale abbinamento allo stato odierno e' immutato e o si sta studiando soluzioni con buone possibilita' di successo. Non conosco I collegamenti delle linee elettriche ferroviarie Italiane con quelle estere e in che maniera sono compatibili. Certo è che risolvere questa interferenza darebbe la possibilita' a progetti piu' economici dei proposti, meno impattanti nell' ambiente e soprattutto piu' accettazione civile dalle persone, cardine insostituibile per una societa' migliore, che ne abbiamo un gran bisogno. Grazie della sua disponibilita', servisse, ecco il mio cell. xxx xx xx x xx

## Contributi del 21/12/2024

**Contributo:** Buonasera, mi sto chiedendo quale sia il criterio di valutazione di un progetto che arriva dentro il centro di Solarolo (devastando aziende agricole un borgo dove solo in una via ci sono 15 case. L'impatto acustico che oggi è già oltre il limite visto che alle spalle c'è un'autostrada ed una linea ferroviaria esistente dove i treni oggi vanno ad una velocità di 140 mi chiedo è così importante arrivare alle porte del paese poi per non riuscire a proseguire per mancanza di fondi questo comporterebbe la morte di un paese che con il tempo si spopolerà.

## Contributi del 27/12/2024

**Contributo:** Chiedo se RFI possa valutare la realizzazione di un'ulteriore interconnessione da 100 km/h (preferibile 160 km/h) nel punto in cui la nuova linea AV/AC inizia ad allontanarsi dalla linea storica per raggiungere l'autostrada A14. Tale interconnessione

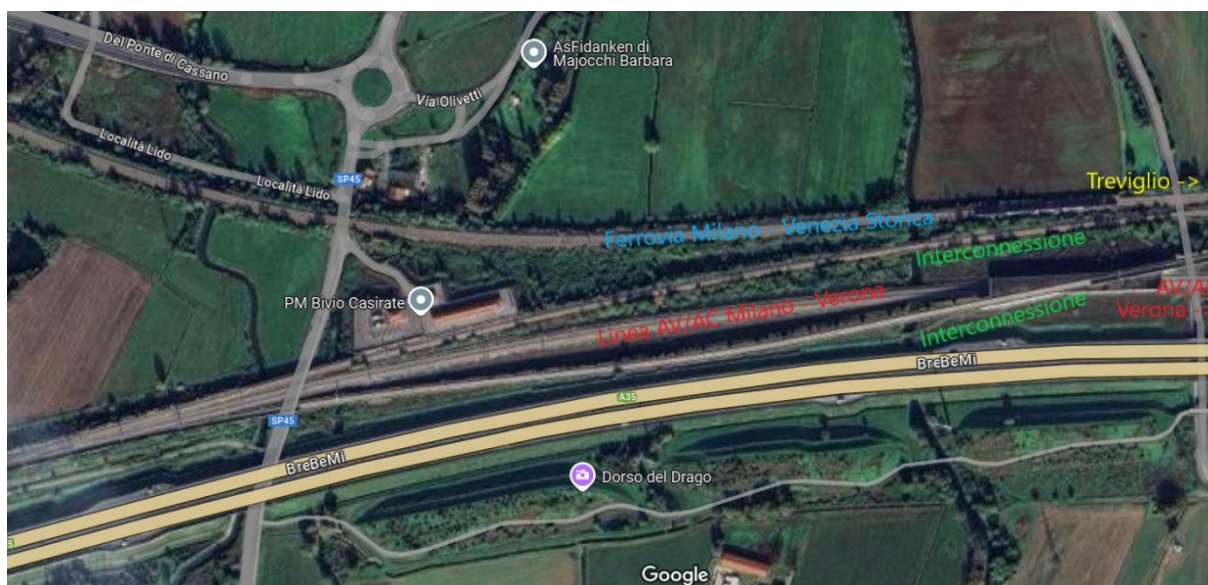
aggiuntiva, che potrebbe assumere il nome "Bivio San Lazzaro Sud"/"Bivio Ozzano Sud"/"Bivio Castel San Pietro" in base allo sficcio che si sceglierà (rispettivamente A, B o C), può essere utile per aumentare la flessibilità operativa della linea e potrebbe ricoprire un ruolo simile a quello che coprono gli attuali Bivio Casirate (Ferrovia Milano-Verona AV/AC) e Bivio/PC Melegnano (Ferrovia Milano-Bologna AV/AC) che permettono ai treni veloci come Regionali Veloci o Intercity di usare per un breve tratto la nuova linea AV/AC per evitare interferenze con i treni suburbani delle linee storiche. L'introduzione di questa nuova interconnessione può permettere ai treni passeggeri diversi da quelli AV (il cui passaggio sulla linea AV/AC è preso per ovvio) provenienti da Bologna Centrale (preferibilmente treni Intercity in quanto più veloci rispetto ai regionali) di bypassare alcune fermate evitando di accodarsi a treni del servizio SFM. Tale interconnessione permetterebbe inoltre ai treni merci provenienti dalla cintura di potersi immettere sulla linea storica senza effettuare tagli a raso sulla linea storica e proseguire comunque verso la Puglia nel momento in cui la linea AV/AC dovrà essere interrotta per lavori ad esempio di manutenzione straordinaria al viadotto che richiederebbe un'interruzione della linea (come succede spesso ad esempio sulla ferrovia Firenze-Roma Direttissima dove la manutenzione del viadotto Paglia obbliga ad interrompere la linea e dirottare i treni sulla linea storica mediante le interconnessioni).

Spero che RFI possa valutare questa ulteriore interconnessione che porterebbe un gran numero di benefici sulla linea oltre ad un incremento importante di flessibilità operativa. Specifico come questa interconnessione non sostituirà quelle previste da dossier ma sarà aggiuntiva alle esistenti.

In allegato foto che mostra come è strutturato il Bivio Casirate e come quest'ultimo permette di rendere la Ferrovia Milano-Verona AV/AC più flessibile nel tratto Milano-Treviglio.

*NDR: si è allegata la seguente immagine.*





## Contributi del 04/01/2025

**Contributo:** Al di là che un tracciato parallelo a nord della A14bis (che serve già sia la direttrice Bologna Ravenna, che Bologna Rimini) avrebbe avuto meno impatto sulle comunità locali, guardando, l'ipotesi che sta avanzando lo spostamento di un 150 mt a est del tratto x Rimini si troverebbe ad attraversare solo campi ed in linea d'aria eviterebbe anche altre strutture importanti (x esempio LeMaioliche e la distilleria).

## Contributi del 09/01/2025

**Contributo:** Buongiorno, sono un imprenditore agricolo di poggio grande castel san Pietro terme bo, allego la mia richiesta di valutazione per l'ampliamento della rete ferroviaria vicino alla rete già esistente e non vicino all'autostrada, sarebbe enorme sopportare il danno sia aziendale che personale derivante dal passaggio di entrambe le opere pubbliche.

grazie, cordiali saluti.

*NDR: si riporta di seguito il contenuto dell'allegato.*

Mi collego all'e-mail già inviata da un modulo di contatto su Dibattito Pubblico in data 11 giugno 2024 per richiedere nuovamente una soluzione alternativa all'ampliamento della rete ferroviaria, NON come da Voi proposto vicino alla rete autostradale in quanto la zona e di conseguenza il mio podere è già stato oggetto in passato ad espropri per la

costruzione dell'autostrada, ora per l'ampliamento della quarta corsia e in futuro della quinta corsia. Impossibile descrivere il danno economico su un'azienda già avviata il cui reddito è al servizio della famiglia e il danno personale di tutti i componenti in particolare di mio figlio che ha deciso di seguire tale l'attività. Tutto ciò gli ha creato dubbi e ansie per il suo futuro. Vi preghiamo di rivalutare tale opera vicino eventualmente vicino alla rete ferroviaria già esistente o eventuali viadotti come costruiti su altri territori. E' IMPENSABILE SOPPORTARE SULLA PROPRIETA' SIA L'ESPROPRIO PER L'AUTOSTRADA CHE PER LA RETE FERROVIARIA IL DANNO SAREBBE ENORME SIA A LIVELLO AZIENDALE CHE PERSONALE. Confidiamo in un positivo riscontro.

## Contributi del 11/01/2025

**Contributo:** Spostamento ad est di Solarolo (tra Solarolo e Barbiano), l'attuale corridoio per il tratto futuro "direzione Rimini" è in piena corrispondenza di via Buratella. Strada di 500mt con 17 abitazioni nuove, ristrutturate, manutentate.

Ad est di Solarolo c'è più spazio per lo fiocco delle linee nelle due direzioni (Ravenna/Castelbolognese), e molto meno abitata e servita da strade più larghe e non trafficate x accesso ai cantieri. Meno espropri, meno impatto, meno case a ridosso del viadotto. Maggiore spazio x cabine tecniche 25k volt.

Struttura ad omega x contenimento rumore.

Via Buratella a ridosso della A14(zona autogrill Santerno) è densa di abitazioni (17 in 400m lineari).

## Contributi del 12/01/2025

**Contributo:** Buongiorno, sono Xxxxxxx Xxxxxxx, un abitante di Solarolo. Sono venuta a conoscenza del vostro progetto con l'ipotesi di tracciato che attraversa il nostro comune, solo di recente, grazie ad un'assemblea informativa, organizzata non da voi, ma con un vostro collaboratore a spiegare il perché e il per come ,l'ipotesi potrebbe diventare struttura. I limiti del progetto sono dati dal raggio di curvatura del binario e dall'impossibilità di salire o scendere se non di pochi metri ogni chilometro.

Questi limiti, legati: alla volontà di procedere a nord dell'autostrada, alla volontà di mettere, qu,i lo scambio di interconnessione con le linee esistenti, al fatto che, qui, l'autostrada sia molto alta rispetto al piano campagna... Porta ad un progetto di viadotto

che supera i 20 m d'altezza. Un ECOMOSTRO!! Perché non territorio: che sin dagli anni 70 ha rifiutato insediamenti industriali per non snaturare l'aspetto rurale del territorio, che vieta la costruzione di edifici che non siano tipologici (due piani con tetto spiovente), e che il sito della provincia di Ravenna definisce "immerso in una campagna ricca e dai colori cangianti, un ambiente capace di offrire scorci suggestivi nei quali si stagliano dolci le colline del faentino". Ebbene, in un territorio così, un muro di piloni che attraversano per chilometri il nostro territorio alto 2,5 volte qualsiasi altro manufatto, non può che essere definito ECOMOSTRO.

In un video divulgativo che il vostro collaboratore ci ha mostrato, voi definite l'alta velocità: "la metropolitana di Italia". Per l'utilità, non per Solarolo, posso essere d'accordo, ma per la discrezione, tipica della metropolitana, NO!!

In conclusione, considerati i limiti costruttivi dell'alta velocità, suggerisco o di spostare lo scambio di interconnessione, o di rivedere l'ipotesi di tracciato, a sud dell'autostrada, per avere un viadotto che non sia un mostro che si divora il valore delle proprietà immobiliari di tutta la zona. Qualche centinaio di milioni che per noi sono la vita, che voi certo, non credo siate disposti a indennizzare.

**Contributo:** Nell'assemblea del 7 gennaio 2025 a Solarolo all'Oratorio dell'Annuziata abbiamo potuto osservare il progetto che vorreste realizzare relativo al quadruplicamento della linea ferroviaria alta velocità sopraelevata, in quanto non eravamo a conoscenza di tale progetto. Parlando con tutto il nostro vicinato (Casermone Via San Bartolo - Solarolo) abbiamo realizzato che non siamo d'accordo sul creare una struttura sopraelevata e/o a terra, perchè andrebbe ad impattare in modo significativo acusticamente e visivamente il nostro territorio dalla visuale delle colline. E' inoltre molto importante considerare la svalutazione che avrebbero le nostre case vicino ad una linea ferroviaria di tale portata. Visto che la gente ha fatto sacrifici per una vita per acquistare e mettere a posto case, trovarsi con il nulla da un giorno all'altro, senza neppure essere fino a qualche giorno fa a conoscenza di tutto ciò, è davvero vergognoso!!! Famiglie con bambini o anziani abituati a vivere nel nostro piccolo e tranquillo paesino, dover pensare di doversi spostare e ricominciare tutto da un'altra parte, sarebbe davvero devastante! Il pensare di creare in altezza interconnessioni sovraelevate all'autostrada, è secondo noi un'opera pericolosissima a livello di sicurezza per chi ha le abitazioni vicino. Abbiamo visto un video di alcune linee ferroviarie già create che passano praticamente a filo dei tetti

delle case, è un'indecenza!!! Pensiamo tuttavia che se si ragionasse con un serio progetto e si facessero le cose fatte per bene, come ad esempio andare ad ampliare la linea già esistente, sicuramente l'impatto sul territorio sarebbe minore!! Proporremmo eventualmente di fare una linea sottoterra su quella già esistente (tratta Bologna - Castel Bolognese) così sfruttando le stesse stazioni e creando scale per andare sotto, come qualsiasi metrò presenti nelle grandi città. Risparmiereste anche costi di esproprio case e terreni!!!

**Contributo:** Riguardo il progetto che vorreste realizzare relativo al quadruplicamento della linea ferroviaria alta velocità sopraelevata a Solarolo, non sono d'accordo sul creare una struttura sopraelevata e/o a terra, perchè andrebbe ad impattare in modo significativo acusticamente e visivamente il nostro territorio, considerando anche la svalutazione che avrebbero le nostre case vicino ad una linea ferroviaria ad alta velocità. Penso che si potrebbe trovare una soluzione migliore e meno impattante per i cittadini, come ad esempio andare ad ampliare la linea già esistente o altrimenti provare a realizzarla sottoterra, così le interconnessioni inserite sottoterra porterebbero anche ad eliminare le lunghe attese al passaggio a livello di Solarolo (mettendo sottoterra anche la linea ferroviaria già esistente). Penso inoltre che sarebbe utile dedicare una linea esclusiva per i treni merci per cercare di intasare meno le tratte per il trasporto pubblico, affiancata a quella già esistente.

## **Contributi del 13/01/2025**

**Contributo:** ALLEGO DETTAGLI E CONSIDERAZIONI PER SFIOTTO LINEE AD EST DI SOLAROLO INVECE CHE AD OVEST COME DA MAPPA DISPONIBILE NEL VOSTRO SITO

*NDR: si riporta di seguito il contenuto dell'allegato.*

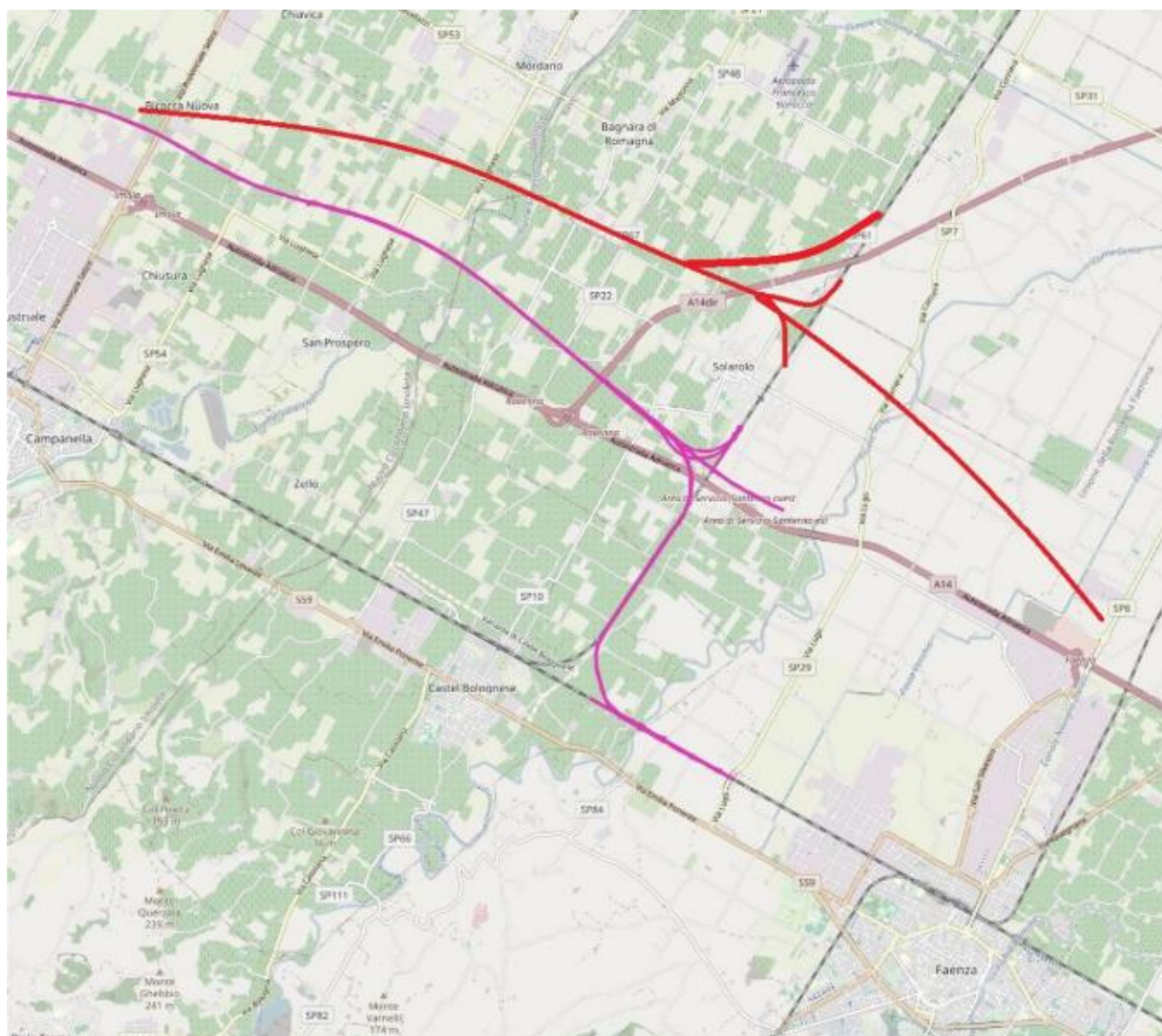
SFIOTTO LINEE AD EST DI SOLAROLO, ZONA MOLTO MENO DENSA DI ABITAZIONI COINVOLTE.

MAGGIORE SPAZIO E MAGGIORE RAGGIO DI CURVATURA LINEE X CASTELBOLOGNESE E RAVENNA. LA DIRAMAZIONE PER RAVENNA POTREBBE ANCHE ESSERE A NORD DELLA A14dir AD AMPIO RAGGIO E MAGGIORE VELOCITA' TRENO.

IL CANTIERE NELLA IPOTESI SOTTO AD EST DI SOLAROLO AVREBBE ACCESSO DA STRADE LARGHE (SP61 E SP7) CON MIGLIORE CIRCOLAZIONE DI CAMION E NON CREEREBBE INTRALCI ALLA CIRCOLAZIONE IN QUANTO STRADE A 2 CORSIE.



NELLA ZONA TRA SOLAROLO ED A14 , VOSTRA IPOTESI AD EST L'ACCESSO AVVIENE SOL DA STRADE DI CAMPAGNA AD UNA CORSIA DI MARCIA (VIA GAIANO CASANOLA O SP10).



DETTAGLIO SATELLITE, NELLE AREE CERCHiate NELLA IPOTESI AD OVEST DI SOLAROLO ALMENO 40 ABITAZIONI NUOVE, RISTRUTTURATE O MANUTENTATE (VIA PRATICELLI,VIA BURATELLA,VIA CORONA).

AD OVEST VASTE AREE SOLO COLTIVATE E LE ABITAZIONI SOMO MOLTO POCHE E MOLTO DISTANTI TRA LORO.



## Contributi del 16/01/2025

**Contributo:** Premesso che ritengo ampiamente condivisibili i progetti di potenziamento del traffico ferroviario negli ambiti sovranazionale (corridoi dal nord Europa verso l'Adriatico e il Mediterraneo), nazionale e locale, sia per il trasporto passeggeri che merci, penso che l'alternativa proposta dagli Enti Locali coinvolti (comprese Città Metropolitana di Bologna e Provincia di Ravenna) con il loro contributo del 30/12/2024, sia veramente migliorativa rispetto alle ipotesi fin qui presentate, al fine di supportare il sempre crescente traffico passeggeri locale, sia a livello del Servizio Ferroviario Metropolitan bolognese (SFM) che del Servizio Regionale (SFR) nelle direttrici Bologna-Ravenna e Bologna-Rimini, con particolare riferimento a studenti e lavoratori pendolari.

Analogo miglioramento risulterebbe per il traffico del porto di Ravenna, snodo sempre più importante per le merci fra sud e nord Italia e l'Europa, sia via terra che mare.

Per questi obiettivi gli Enti Locali hanno fatto la proposta alternativa "di rivedere l'impostazione progettuale valutando un tracciato in affiancamento orientato alla banalizzazione del fascio dei 4 binari, con una V max di 200 km/h, coerente con la



programmazione pregressa consolidata a livello nazionale, con potenziamento ulteriore degli impianti esistenti lungo la linea ma anche per raggiungere il porto di Ravenna e, infine, ma non in ordine di importanza, del nodo di Bologna” (cito testualmente dal contributo al dibattito pubblico degli Enti Locali del 30 dicembre 2024).

Condivido le motivazioni di questa proposta: traffico AV a 300 Km/h non è previsto in crescita nei prossimi anni dagli stessi documenti di progetto RFI. Viceversa è prevista la crescita del traffico merci sulla media e lunga distanza insieme alla necessità, ampiamente condivisa, di un suo sempre maggiore spostamento dalla strada al ferro. Ancor più, continua da anni una forte crescita del traffico passeggeri locale: ulteriori incrementi non risultano oggi più sostenibili perché il traffico sulla linea esistente è praticamente saturo, come dichiara la stessa RFI. Quattro binari paralleli, tutte adatti per la velocità fino a 200 Km/h, utile sia per treni passeggeri veloci (già oggi operativi) e più che sufficiente per treni merci, con in aggiunta la possibilità di banalizzazione delle linee stesse (cioè la possibilità di fare transitare i treni indifferente su una o sull'altra linea) permetterebbe di ampliare fortemente il numero di treni giornalieri, garantendo contemporaneamente maggiore flessibilità e continuità di esercizio.

Rispetto all'ultima soluzione di linea AV/AC separata presentata a ottobre 2024 da RFI, l'affiancamento alla linea esistente riduce enormemente l'impatto ambientale: minor consumo di terreno e conseguente minore impatto sull'economia agricola (tanto importante nel territorio romagnolo attraversato); ridotto impatto acustico grazie alla minore velocità dei treni e alla possibilità di realizzare barriere antirumore comuni ai 4 binari; il potenziamento di stazioni e impianti per SFM e SFR avrebbe grandi benefici sulla richiesta di trasporto locale con costi che potranno, almeno in parte, essere compensati da minori costi necessari per la costruzione di una ferrovia a 200 Km/h invece che 300.

Il dibattito pubblico ha certamente contribuito a mettere in luce pro e contro delle diverse ipotesi messe fin qui in campo: penso che questa presentata dagli Enti Locali vada approfondita, come da essi richiesto, perché appaiono evidenti benefici e vantaggi rispetto alle precedenti soluzioni.

## **Contributi del 20/01/2025**

**Contributo:** E' inammissibile che un paese venga distrutto per portare avanti un progetto che non ha tenuto minimamente conto delle difficoltà a rialzarsi del popolo solarolese...non sono ancora arrivati gli aiuti concreti del post alluvione, le nostre case e

territori han perso di valore...e ora si vuole tagliare a metà il paese con l'alta velocità...ci sono persone che perderanno casa...alcuni sia la casa che il lavoro...vorrei che le autorità competenti tenessero maggior conto delle nostre difficoltà...le tasse le paghiamo...in cambio non stiam ricevendo nulla...anzi...state sparando sopra l'ambulanza...mettetevi una mano sul cuore e trovate una alternativa...se disponete di tecnici validi e competenti son sicura che troverete una valida soluzione

**Contributo:** Gentilissimi, Mi rivolgo a voi in qualità di cittadino residente nell'area che avete deciso di devastare con il progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castelbolognese, per esprimere il mio profondo sconcerto e delusione di fronte a questa scelta. Tale decisione non solo rappresenta un duro colpo per il territorio, ma segnerà inevitabilmente la fine della nostra comunità di Poggio Grande, nel comune di Castel San Pietro Terme.

Anche perché, a quanto pare questo è l'unico possibile canale di comunicazione, vista la volontà di NON ascolto da parte delle istituzioni locali. Dopo ripetute richieste di confronto indirizzate alla Sindaca, Sig.ra Francesca Marchetti, infatti ad oggi, 19 gennaio, non abbiamo ricevuto alcuna risposta, e questo è particolarmente deludente, considerando che in sede di campagna elettorale ci era stato garantito un dialogo costante e un'attenzione verso le esigenze dei cittadini. Promesse che, evidentemente, dopo le elezioni, non sembrano più coincidere con gli interessi della Sindaca e del Partito Democratico.

#### 1. Morte di Poggio Grande

La vostra decisione di costruire una nuova infrastruttura, distaccandosi dal percorso esistente, comporta inevitabilmente la sottrazione di terreni agricoli e residenziali, con nuovi e significativi impatti paesaggistici, ambientali e sociali.

Le conseguenze di questa scelta, rappresentata da un vero e proprio ecomostro, si amplificheranno ulteriormente in sinergia con il PUG, che prevede l'ampliamento della zona industriale. Come un cancro urbanistico viene favorita così l'espansione di nuove zone industriali che, a loro volta, si propagheranno ulteriormente, divorando suolo agricolo, contrariamente a quanto, sulla carta dichiara la nostra Legge regionale urbanistica, ma che nella realtà dei fatti i nostri politici non intendono applicare.

A livello sociale le conseguenze sono poi un disastro annunciato: questa scelta obbligherà i residenti delle case sparse nelle aree agricole, come me, a un esodo forzato, aggravato dalla significativa svalutazione delle abitazioni e da ripercussioni economiche estremamente gravi, se non disastrose. Per chi, come me, amava profondamente le campagne in cui è nato e che ha visto coltivare con dedizione da generazioni, prima da mio nonno e poi da mio padre, questa trasformazione rappresenta una ferita irreparabile... dove non è arrivata l'alluvione in Emilia Romagna, arriva RFI.

2. **Impatto paesaggistico**  
Il progetto di questa opera "faraonica", con piloni alti 18 metri, solleva numerosi e evidenti interrogativi a cui RFI non ha ancora fornito risposte adeguate. Primo fra tutti, come sia possibile considerare accettabile l'impatto paesaggistico di un simile ecomostro, destinato a stravolgere completamente il carattere della nostra pianura ai piedi delle colline. Quest'opera, infatti, taglierà il territorio in due, lasciando una "CICATRICE" indelebile, come l'abbiamo definita noi cittadini.

Nessuna infrastruttura di tale bruttezza e impatto ha mai deturpato la nostra Regione. A confronto, il viadotto ferroviario nei pressi di Modena appare quasi contenuto, dato che questo nuovo ecomostro sarà più alto di almeno dieci metri, e quindi visibile da chilometri di distanza in ogni direzione, segnando un irreparabile scempio paesaggistico che non trova eguali.

3. **Rumore e inquinamento in un'area che prima era silenziosa**

Nonostante nella Discussione Pubblica sia stato presentato uno Studio Preliminare e non un Progetto Definitivo, sorprende e preoccupa profondamente che non siano state condotte nemmeno valutazioni preliminari sull'impatto acustico di un'infrastruttura di questa portata sul territorio.

L'area interessata dall'intervento è attualmente una zona silenziosa, una cosiddetta "quiet area", così come definita dalla Direttiva Europea 2002/49/CE, che impone agli Stati membri di identificare, tutelare e, ove possibile, ampliare queste aree silenziose. Tali aree rappresentano un valore fondamentale per la salute e il benessere psicofisico dei cittadini, in quanto offrono un rifugio dal rumore antropico e dai suoi effetti nocivi. È chiaro, invece, che il progetto proposto non solo non tutela queste zone, ma le aggredisce, integrandole a pieno titolo nelle aree rumorose, vanificando gli obiettivi comunitari.

Un approccio responsabile avrebbe dovuto prevedere, già nella fase preliminare, l'impiego di modelli previsionali per valutare l'impatto acustico delle diverse alternative progettuali. Questi modelli avrebbero consentito di identificare gli scenari con i minori impatti e il più basso numero di cittadini coinvolti, permettendo di prendere decisioni ponderate. Al contrario, si è scelta una procedura accelerata, che rasenta l'improvvisazione, priva di qualsiasi considerazione reale sugli effetti negativi per la salute della popolazione residente.

La mancanza di una valutazione seria e approfondita sull'impatto acustico rischia di portare alla realizzazione di un'opera talmente impattante da obbligare intere famiglie a un esodo forzato. Come sottolineato, nessuno si farà carico dei costi economici e sociali che questa situazione comporterà per i cittadini coinvolti.

Personalmente, abito a circa un chilometro dalla vecchia linea ferroviaria e già ora si percepisce chiaramente il rumore dei treni merci in transito, soprattutto durante la notte. Considerando che le nuove ipotesi di viadotto proposte a fine ottobre prevedono passaggi che si collocano da poche decine di metri, praticamente sopra le nostre abitazioni, fino a un massimo di 500 metri, è inevitabile chiedersi come sarà possibile non subire un forte peggioramento della qualità della vita. I treni merci, che passeranno in modo continuo, rappresentano una fonte di inquinamento acustico di lunga durata, con conseguenze notevoli sia sulla salute sia sul benessere psicologico, conseguenze ben note e riconosciute da anni dalla stessa OMS.

È evidente, inoltre, che il pressapochismo con cui RFI ha gestito la matrice ambientale più rilevante per infrastrutture di questo tipo, il rumore, è **INACCETTABILE**.

Vogliamo una valutazione trasparente e dettagliata che rappresenti chiaramente il peggioramento di impatto acustico sui cittadini residenti in zona.

#### 4. Pericolo di incidenti

Un altro aspetto estremamente rilevante, ma del tutto ignorato da RFI, è la valutazione del rischio di incidenti ferroviari ai quali esporrete la popolazione locale.

La nuova linea ferroviaria sarà destinata al trasporto di merci, incluse merci pericolose; questo rappresenta un rischio concreto per noi residenti, che fino a oggi vivevamo in un

contesto tranquillo e sicuro, ma che ora ci ritroviamo a pochi passi – in alcuni casi a soli 50 metri – da una potenziale bomba o nube tossica.

Chiediamo pertanto che RFI effettui una valutazione di tale rischio e esprima chiaramente come prevede di garantire la nostra sicurezza. Il dubbio è lecito, considerato che vista l'organizzazione e manutenzione di RFI, non vorremmo fare la fine dei martiri della stazione di Viareggio.

#### CONCLUSIONI

La prossima "Festa della Famiglia", che ogni anno si tiene a Poggio Grande, potrebbe tristemente essere ribattezzata "Festa delle Famiglie Rimaste". Chiediamo, una volta per tutte, TRASPARENZA TOTALE sugli impatti ambientali e su tutte le ricadute che questa opera avrà sul territorio e sulle persone che lo abitano. Vogliamo sapere quali COMPENSAZIONI CONCRETE intendete offrire a chi, come noi, viene privato della propria terra e vede la propria casa distrutta da decisioni che calpestano la nostra vita e la nostra storia.

**Contributo:** Buongiorno, aggiungo un ulteriore intervento che RFI potrebbe attuare per migliorare la capacità e la regolarità del tratto Bologna-Castelbolognese realizzabile insieme agli interventi spiegati nell'osservazione precedente. L'intervento aggiuntivo che RFI potrebbe valutare è quello di convertire la fermata di Toscanella in una stazione con 2 binari di precedenza modulo 750 metri e con le banchine della fermata sui binari di precedenza di Toscanella. Le deviate per l'accesso ai binari di precedenza potrebbero essere valutate anche da 100 km/h invece dei 60 per permettere ai treni passeggeri e merci di effettuare l'ingresso in deviateda a velocità superiori riducendo i perditempo (intervento efficace soprattutto con i treni passeggeri). Buona giornata

## Contributi del 22/01/2025

### Contributo:

#### Premessa

Noi sottoscritti, Xxxxxx Xxxxxx e Xxxxxx Xxxxxx, comproprietari dei terreni e fabbricati interessati dai lavori previsti dal progetto in oggetto, esprimiamo la nostra ferma contrarietà all'attuale proposta progettuale. Le modifiche presentate in ottobre 2024, che prevedono nuovi tracciati, contraddicono quanto discusso nel precedente dibattito pubblico e ignorano i gravi danni che il progetto arrecherebbe alla nostra attività vitivinicola. Il progetto di quadruplicamento della ferrovia Bologna-Castel Bolognese rappresenta un intervento di devastante impatto sul territorio, pensato con una logica unilaterale che sacrifica le eccellenze locali in nome di un finto progresso.

#### L'Azienda Agricola Xxxxxx

L'azienda, attiva dal 1858, si estende su circa 100 ettari (di cui 85 nel comune di Dozza) ed è un punto di riferimento storico e culturale per la produzione vitivinicola di alta qualità. I nostri vigneti producono vini DOP e DOCG apprezzati a livello nazionale e internazionale, con numerosi riconoscimenti, frutto di un costante impegno verso la sostenibilità e la valorizzazione del territorio. L'attività include un moderno centro enologico e strutture dedicate alla promozione e alla vendita diretta, che rappresentano un'importante risorsa per il turismo enogastronomico del territorio. Oltre alla produzione vinicola, l'azienda è un punto di riferimento per l'enoturismo: accoglie visitatori da tutta Italia e dall'estero, offrendo esperienze uniche legate alla tradizione, alla cultura e alla bellezza del paesaggio locale. Questo modello non solo genera valore economico e occupazione, ma contribuisce a rafforzare l'identità del territorio, promuovendolo come destinazione di turismo sostenibile.

*NDR: si è allegata in questo punto una scansione del Certificato di iscrizione nel Registro Imprese Storiche, che non si allega al presente documento per garantire la non attribuzione diretta dei contributi.*

#### Impatto del progetto



1. Distruzione del patrimonio aziendale. Il percorso previsto comporterebbe l'eliminazione dei vigneti e il danneggiamento irreparabile del centro aziendale, con un impatto devastante sulla nostra attività vitivinicola e sull'attrattività enoturistica, un danno irreversibile a un patrimonio agricolo costruito in 170 anni di investimenti e cura.



2. Chiusura dell'attività enoturistica. Con la distruzione dei vigneti, l'Azienda Xxxxxx sarà costretta a cessare l'attività enoturistica, annullando il flusso di visitatori che valorizza non solo l'azienda, ma anche l'intero territorio. L'enoturismo non è sostituibile, e la sua perdita avrà conseguenze negative per il tessuto economico locale, colpendo anche attività connesse come ristoranti, agriturismi e artigianato.

3. Compromissione dell'ambiente. Non si tratta solo di terreni, ma di un ecosistema unico che richiede anni per essere creato e che rappresenta una parte fondamentale della storia e della cultura locale. I terreni interessati sono vocati alla produzione di vini di qualità, tra cui il vitigno Albana, che qui raggiunge le sue massime espressioni. L'area è parte integrante del territorio DOP e IGP, unico nel suo genere.





4. Danni alle infrastrutture. Il progetto coinvolgerebbe un impianto fotovoltaico recentemente installato, minando gli investimenti sostenibili dell'azienda.



5. Chiusura inevitabile. L'impatto cumulativo renderebbe impossibile la prosecuzione dell'attività aziendale dopo 170 anni di storia.

#### Richieste specifiche

1. Revisione del tracciato. È necessario valutare alternative meno invasive. Proponiamo il ritorno all'ipotesi di un percorso in adiacenza alla linea ferroviaria storica, con interrimento nelle aree adeguate per ridurre al minimo l'impatto ambientale ed economico, il potenziamento tecnologico delle infrastrutture esistenti, senza ricorrere a opere così distruttive. Eventualmente verificare percorsi alternativi più a nord, in zone meno popolate con una presenza minore di abitazioni che garantirebbero un tracciato più rettilineo.

2. Tutela delle eccellenze locali: si esige il rispetto e la salvaguardia delle imprese agricole e enoturistiche del territorio, veri pilastri dell'economia locale.

3. Valutazione delle aree alluvionabili. Sottolineiamo che la classificazione della Via Emilia come argine antropico è errata, come indicato nel capitolo 3.1 della nota integrativa. L'area in questione presenta caratteristiche morfologiche che consentono alternative di progettazione più sicure compreso l'interramento.

4. Valutazione del danno economico, sociale e culturale. Chiediamo fin d'ora che si tenga conto del valore dell'azienda e del suo patrimonio storico e produttivo, del danno economico, culturale e sociale che la chiusura della nostra attività arrecherebbe al territorio circostante, con effetti negativi su occupazione, turismo e identità locale. In particolare modo si evidenzia che:

- L'eliminazione dei vigneti, rappresenta un bene non replicabile e il frutto di oltre 160 anni di lavoro e investimento.
- la compromissione delle infrastrutture aziendali, tra cui il moderno impianto enologico, il centro di promozione e l'impianto fotovoltaico.
- la perdita di opportunità economiche future, come l'attività enoturistica e il valore immateriale legato alla storicità dell'azienda.

#### Conclusione

Pur non opponendoci alla realizzazione di opere strategiche, riteniamo che questo progetto, così come concepito, non risponda ai criteri di sostenibilità e visione territoriale integrata. Confidiamo in un ripensamento che coinvolga attivamente le comunità locali, garantendo soluzioni rispettose del patrimonio ambientale, culturale ed economico del territorio. La tutela delle eccellenze locali non è negoziabile. È un dovere verso il presente e le generazioni future.

*NDR: il medesimo contributo è stato inviato anche in data 28/01/2025.*

#### **Contributi del 23/01/2025**

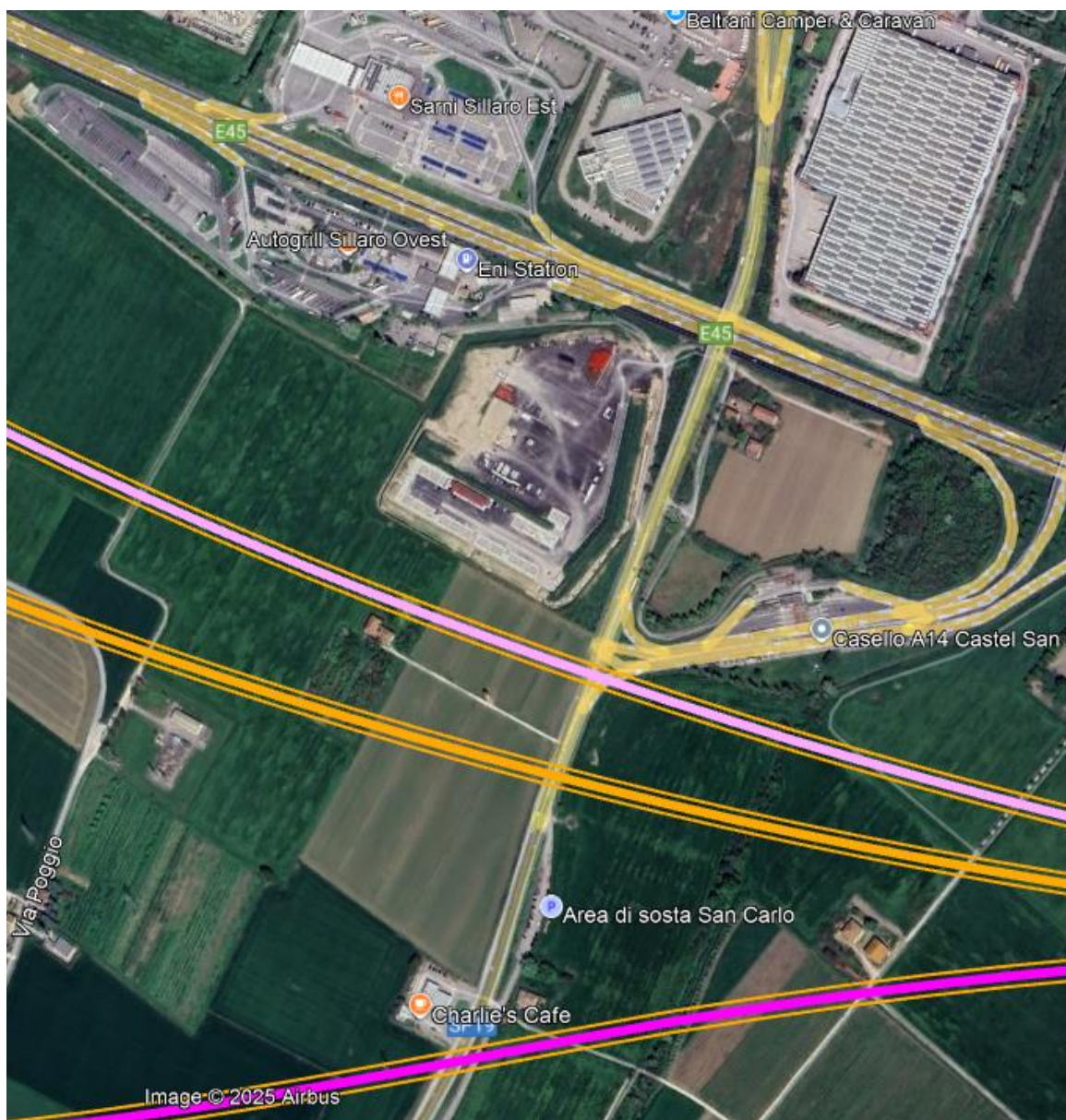
**Contributo:** Buongiorno sono Xxxxx Xxxxxx via Xxxxx xx Castel San Pietro Terme (BO) colgo l'occasione per la fine di questo periodo di dibattito di rinnovare il mio disaccordo anche sugli ultimi percorsi. Sulla mia proprietà dell'azienda agricola il nuovo percorso oltre a passare sopra casa mia passa davanti alla cascina che viene usata tutto l'anno per stivare fieno e paglia in estate e in inverno viene caricata dai tir per portarla nelle stalle di bestiame. Sia il cantiere che la linea ferroviaria renderebbero la cascina inutilizzabile creando un grosso problema per chi fa questo lavoro, non avendo più un luogo idoneo e ovviamente i balloni non possono stare sotto la pioggia perché si deteriorerebbero facendo andare in fumo tutto il raccolto. Ribadendo l'importanza di salvare l'agricoltura e il duro lavoro di chi ci campa con queste attività, ritengo che la scelta di spostarsi verso la città e la vecchia linea ferroviaria sia la più consona. Grazie dell'attenzione saluti

## **Contributi del 24/01/2025**

**Contributo:** SONO A PRESENTARE LE OSSERVAZIONI IN NOME E PER CONTO DELLA PROPRIETA' NOSTRA ASSOCIATA Xxxxxx Xxxxxx cf XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX RESDIENTE IN VIA Xxxxxx Xx BOLOGNA COME DA DUE STRALCI DEL TRACCIATO CHE INTERESSANO I PODERI DELLA ASSISTITA. La foto del secondo podere non si riesce a caricare ma è quello delimitato tra autostrada e ippodromo a castel san pietro terme. mentre il podere 1 allegato è oltremodo già interessato in maniera impattante dalla base logistica dell'autostrada, in entrambi le situazioni il deprezzamento del fondo attraversato dal viadotto e stretto dall'autostrada, è ingente anche perché verrebbe a mancare alla proprietà l'affittuario che non intende più coltivare in simili situazioni, il valore dell'indennizzo quindi dovrà essere adeguato ad una cessione di attività.

si chiede quindi di rivedere l'intero progetto come continuiamo a sostenere, ipotizzando insieme alla regione un diverso tracciato verso aree interne svantaggiate che non subiscano un danno in termini di valore e produttivo come in questa zona ad altissima vocazione agricola.

*NDR: si riporta di seguito l'immagine allegata.*



**Contributo:** sono a presentare le osservazioni in nome e per conto del socio Xxxxxxx Xxxxxx della ditta SOCIETA' AGRICOLA Xxxxxx Xxxxxx ED Xxxxxx cf Xxxxxxxxxxxxxx, nel podere che allego i tracciati viola e giallo vanno a interessare la parte distale d'angolo del podere, ovviamente il podere avrà come tutti un deprezzamento che verrà quantificato, ma è anche oggetto di possibile area di completamento del pug , come per tutti gli altri casi si richiede un riesame complessivo, l'allontanamento a nord dei tracciati, financo lo studio di un progetto alternativo verso la costa ferrarese. C'è un altro podere interessato per il quale invio un'altra osservazione.





**Contributo:**

*NDR: il presente contributo rappresenta il seguito di quello immediatamente precedente.*

Sono a presentare le osservazioni in nome e per conto del socio Xxxxxx Xxxxxx della ditta SOCIETA' AGRICOLA Xxxxxx Xxxxxx ED Xxxxxxx, cf xxxxxxxxxxxx, nel podere che allego, qui il tracciato rosa taglia il podere in diagonale, il terreno è drenato per circa 20 ha, oltre al deprezzamento quindi ci saranno anche danni diretti alle strutture da valutare, rimangono valide le controproposte e la criticità generale al progetto che non può

deturpare per sempre l'area agricola più vocata d'Italia.



## Contributi del 25/01/2025

**Contributo:** rispondo alla mail per allegare una rappresentazione grafica dell'interconnessione e annessi informazioni.

Legenda della rappresentazione:

- Linea storica: nero
- Linea AV/AC: rosso
- Interconnessione: azzurro

Dettagli sull'interconnessione:

- Deviate a 160 km/h (da percorrere a tale velocità per ridurre i perditempo)
- Soluzione valida per tutti gli sfocchi al momento proposti da RFI

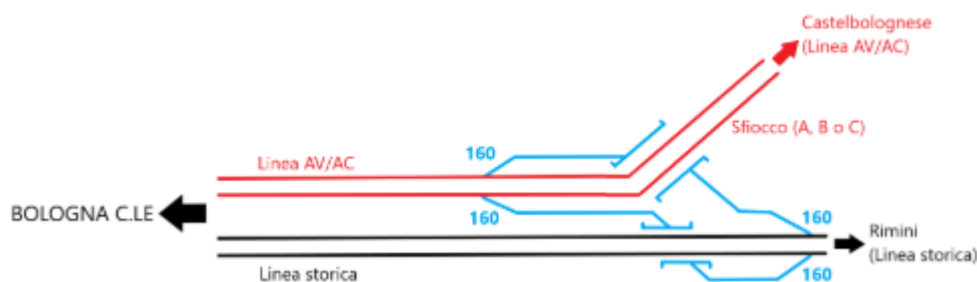
Informazioni extra:

Il tratto di linea compreso tra Bivio San Vitale e il punto in cui la linea AV/AC inizia ad allontanarsi dalla linea storica per avvicinarsi all'autostrada A14 può essere alimentato a 3 kV in CC (Corrente Continua) per evitare interferenze con la linea storica e permettere ai treni Intercity di percorrere questo tratto della linea AV/AC fino all'interconnessione proposta (il tratto successivo da questa interconnessione fino a Rimini o oltre della linea AV/AC verrà invece alimentato a 25 kV a Corrente Alternata come da intenzione di RFI, escluse le interconnessioni tra linea AV/AC e storica che verranno alimentate con i 3 kV in CC). Questa interconnessione è anche molto efficace per instradare i treni merci sulla linea storica in caso di lavori o variazioni di percorso per problematiche in quanto non vi sono tagli a raso.

Colgo inoltre l'occasione per ringraziare per tutto il lavoro da lei svolto insieme ai tecnici RFI e gli ingegneri Italferr nel corso del dibattito pubblico per questo 1° lotto della linea adriatica AV/AC sperando nella sua presenza come responsabile DP anche per i lotti successivi della linea.

Buona giornata

*NDR: si riporta di seguito l'immagine allegata.*



## Contributi del 26/01/2025

**Contributo:** sono Xxxxxx Xxxxxx nata a Xxxxxx il xx/xx/xxxx e sono residente e domiciliata in via Xxxxxx x, Solarolo.

Vivo con i miei genitori (mio padre Xxxxxx Xxxxxx è il proprietario dell'immobile e del terreno con capannone annesso) e sono la quarta generazione ad abitare in questa casa. La zona in cui risiedo in visura catastale si trova nel foglio x, particella xxx subalterno x e x, mentre i terreni agricoli riguardano le particelle n xxx, xxx, xxx, xxx, xxx, xxx. Vi scrivo per sottolineare la mia contrarietà all'opera di quadruplicamento della linea ferroviaria così come presentata dalla relazione progettuale (av/ac Bologna-Castel-bolognese) per prima cosa gli enti locali e quelli preposti all'informazione non sono riusciti a informare adeguatamente la popolazione perché come me la maggior parte delle persone lo ha scoperto in fortissimo ritardo. Nel mio caso sono stata informata casualmente da un compaesano il 14 novembre 2024 a sua volta informato dall'associazione di categoria. Il dibattito pubblico avrebbe potuto essere un valido strumento a cui avrei partecipato molto volentieri piuttosto che leggere e ascoltare a posteriori i documenti presenti nel sito web. Ad ogni modo vi elenco le motivazioni che a mio avviso sostengono la mia posizione:

- L'idea progettuale che sta emergendo va ad interessare una tra le zone più densamente popolate limitrofe al centro storico di Solarolo e lo sfiocco va ad interessare una zona con villette ristrutturate ed abitate da famiglie e sono presenti aziende agricole con frutteti e vigneti di altissima qualità. Guardando il tracciato completo interessa vastissime zone coltivate con la medesima vocazione al verde e con l'altissima qualità dei vigneti specializzati e delle coltivazioni. L'impatto di una struttura del genere comporterebbe devastazione del territorio, cementificazione, possibili danni legati all'ecosistema autoctono e una completa distruzione di una grossa fetta del territorio di Solarolo dovuto alla costruzione della struttura in sé e della restante parte con la cantierizzazione e la movimentazione terra con macchinari vari. In tutto ciò non riesco a collocare l'accordo siglato da RFI e Coldiretti nel 2021 "Agenda 2030" per la salvaguardia del suolo e per la sostenibilità integrale del modello di sviluppo dove lo stesso presidente della Coldiretti Prandini sottolineava la necessità di conciliare la produzione energetica e il trasporto con il rispetto del paesaggio e del fabbisogno alimentare senza sottrarre ettari di terreno all'agricoltura. L'"Agenda 2030" è delle Nazioni Unite ed è in linea con le strategie europee del Green Deal e Farm to Work.
- Per quanto riguarda Solarolo e come lei altre zone, la vicinanza dell'A14 e poi di questa costruzione imponente renderebbe i terreni limitrofi difficilmente



coltivabili e in alcuni casi si troverebbero abitazioni intrappolate tra le due infrastrutture con possibili livelli di inquinamento elevati e probabilmente pericolosi per la salute. Non meno importante questo tracciato determinerebbe la perdita della prima ed unica casa di moltissime famiglie. In questo momento, successivo all'alluvione del 2023 molte persone risultano tutt'ora in difficoltà perché i risarcimenti non sono stati sufficienti a coprire i danni per cui l'esproprio forzato di molte famiglie causerebbe un ulteriore aggravamento della situazione economica di queste. In un momento così delicato per la ricerca di appartamenti e case per la necessità di ricollocamento delle persone alluvionate (maggio 2023 e settembre 2024), temo che espropriare un numero così alto di famiglie, andrà sicuramente ad aggravare la situazione.

- La cementificazione del paese di Solarolo per creare lo sfioro creerebbe uno smembramento del paese con un logorio importante a livello di rete stradale non indifferente, in un territorio ancora impegnato a rimediare ai danni arrecati dall'alluvione del maggio 2023. Questa infrastruttura ridurrebbe fino ad annullare in alcune zone la rete di fossati che aiutano a drenare la zona che si trova alle spalle del centro storico di Solarolo, questo potrebbe comportare in caso di alluvione complicazioni per le abitazioni del centro soprattutto in virtù del fatto che dalle istituzioni, la zona dello sfioro è stata definita come alluvionabile ed allagabile. In virtù di ciò cementificarla significherebbe mettere ancor più in difficoltà il centro storico.
- L'infrastruttura così come concepita in questa idea progettuale andrebbe solo ad annientare il paese di Solarolo in quanto non porterebbe nessun beneficio né monetario né turistico anzi farà sì che tutto il territorio (case, terreni, fabbricati) subiranno una svalutazione cospicua con un possibile "esodo".
- Per quanto riguarda l'utilità della linea AV-AC : l'AV attualmente è già presente sulla linea Castel-bolognese-Ravenna con velocità ridotta per le criticità della linea storica che quindi richiederebbe interventi significativi post alluvionali e non; ma rispetto ai corridoi TEN-T in cui la velocità AV sarebbe di 160 km/h mentre per l'Ac di 100km/h quindi mi domando quale sia la motivazione di portare a 300 km/h l'alta capacità se troviamo già degli accordi preesistenti con valori completamente diversi. Sempre pensando all'utilità del progetto, osservando il traffico dei treni passeggeri, il flusso dei pendolari che usufruiscono dei viaggi in treno non è così

importante tolto dagli orari di punta per cui credo sia opportuno anche rivalutare i flussi dei pendolari e rapportarli al numero di treni nelle tratta Ravenna-Bologna e Faenza –Bologna con eventuale rimaneggiamento del numero dei treni;

- Premesso che l'opera viene definita da RFI come ecosostenibile, le cantierizzazioni ad impatto zero non esistono quindi invito a valutare anche l'inquinamento che potrebbero portare i mezzi su gomma per costruire i cantieri, considerando anche i cantieri "provvisori" lungo il tracciato citati da RFI in corso di Dibattito;
- Nella relazione di progetto non viene menzionato come il tracciato riesca ad essere così conformato prendendo in considerazione la centuriazione romana ad esempio ma anche le opere legate alle belle arti. Ad esempio Solarolo ha 7 Chiese di cui 6 legate da vincoli delle belle arti.
- Se l'obiettivo dell'AC è collegare il porto di Ravenna, si potrebbe valutare il tracciato che da Mirandola va in direzione Ferrara poi Ravenna e poi verso Rimini lungo la linea adriatica. Utilizzando questa alternativa si potrebbero recuperare vecchi siti già di proprietà di Rfi localizzati a Medicina e Massa lombarda contribuendo a salvaguardare il territorio. Questa alternativa in sede di discussione del Progetto Europeo Stoccolma Palermo ha visto i tecnici e i docenti trasportistici affermare come sia inopportuno intasare ulteriormente il nodo di Bologna.
- Invito a rivalutare anche lo sfiocco nel territorio di Solarolo in quanto credo sia poco conveniente valicare l'A14 nel punto più alto e farlo addirittura 2 volte, sia dal punto di vista economico che paesaggistico. Inoltre come affermato da RFI, non c'è attualmente un Global Project quantomeno regionale per capire l'opera nel suo insieme ma il contributo ministeriale dovrebbe essere appena sufficiente a coprire l'opera fino allo sfiocco e probabilmente iniziare i lavori adesso significherebbe lasciare un'opera incompiuta per anni. Un'altra cosa da verificare è il fatto che la linea sarebbe Bologna-Castel bolognese quando sul territorio castellano ci sarebbe ben poco e la cosa potrebbe creare confusione visto che il territorio ce verrebbe devastato con lo sfiocco totalmente solarolese.
- Per quanto riguarda la mia casa, capannone e poderi, verrebbero completamente distrutti da questa imponente infrastruttura e obbligherebbero me e la mia famiglia a cercare una nuova abitazione in breve tempo e che soddisfi le nostre esigenze. Io e la mia famiglia siamo cresciuti in questa casa e già con l'alluvione 2023 abbiamo rivolto tutto il nostro impegno a recuperare ogni briciolo della



nostra proprietà per il profondo legame che ci unisce ad essa. In virtù di ciò, è chiaro che il coinvolgimento emotivo legato alla nostra proprietà risulta elevatissimo. Il podere totalmente impiantato a vigneto verrebbe completamente distrutto dall'infrastruttura come del resto la mia casa e il mio capannone con anche conseguenti perdite economiche importanti.

In conclusione, chiedo cortesemente di rivalutare un reale potenziamento della linea storica visto le necessità di rimaneggiamento e le criticità già esistenti investendo la cifra stanziata dal Ministero per adeguare e migliorare la linea storica Bologna-Ravenna.

Inoltre, chiedo cortesemente la rivalutazione dell'utilizzo per l'AC della linea passante da Bologna a Ferrara- Ravenna in quanto potrebbe risultare meno impattante dal punto di vista del consumo di suolo e dell'ecosistema. Nelle rivalutazioni da me richieste penso sia importante il coinvolgimento più capillare di enti, associazioni di categoria, comitati e popolazione per l'ideazione di una soluzione più conservativa dal punto di vista del consumo di suolo, migliorativa per i trasporti e compatibile a livello ambientale ed economico.

**Contributo:** in nome e per conto della ditta AZ. AGR. XXXXXXXX SOCIETA' AGRICOLA, proprietaria dei terreni in Dozza interessati dal tracciato di rfi, c.f. xxxxxxxxxxxxxx, siamo a ricordare che è una azienda storica fondata nel 1858, il suo core business è la produzione vitivinicola, con cantina, e clubhouse per degustazione, l'enoturismo è un fenomeno esperienziale, i clienti vengono perché il paesaggio dei vitigni con sguardo sulle colline dell'appenino è parte stessa del servizio offerto, la proprietà è già stata interessata dall'ampliamento della 4 corsia dell'autostrada che come da allegato chiude e soffoca ancor di più. è chiaro che una situazione simile può determinare la cessazione dell'attività con conseguente indennizzo relativo, si chiede la totale revisione del progetto e ripensarlo altrove.

**Contributo:** CASSE DI ESPANSIONE A CASTEL SAN PIETRO

Volevo segnalare alla vostra attenzione un progetto di casse di espansione per il fiume Sillaro sia a nord che a sud dell'autostrada, zona da voi presa in considerazione per il passaggio dei 3 corridoi nella zona del casello autostradale a Castel San Pietro Terme.

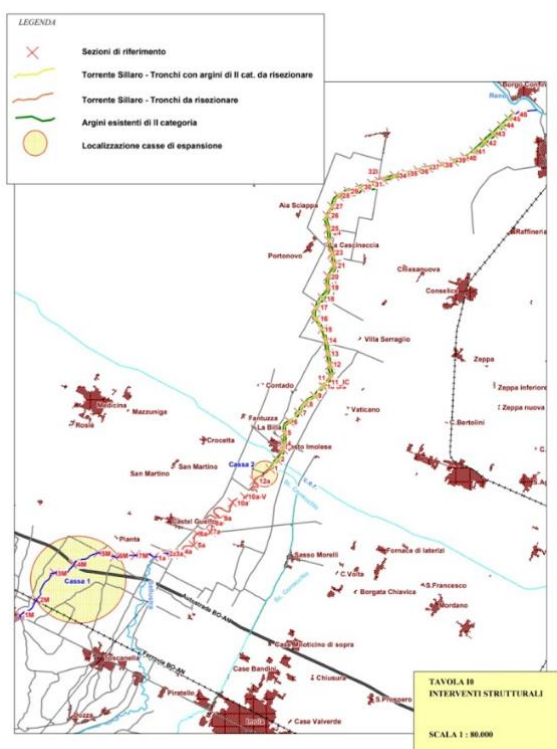
Come descritto nella relazione che vi inoltro questa cassa di importanza primaria dovrebbe mitigare l'impatto del fiume sui paesi a valle, in primis Castel Guelfo, già colpita più volte dalle alluvioni negli ultimi due anni. Quest'opera risulta di vitale importanza, mi chiedo quindi come il corridoio da voi individuato per passare a nord dell'autostrada non

interferisca sulla realizzazione di tali invasi. Stessa domanda verrà chiaramente inoltrata anche in Regione visto che dopo gli ultimi eventi alluvionali la gestione dei corsi d'acqua dovrebbe avere la priorità per salvaguardare la popolazione.

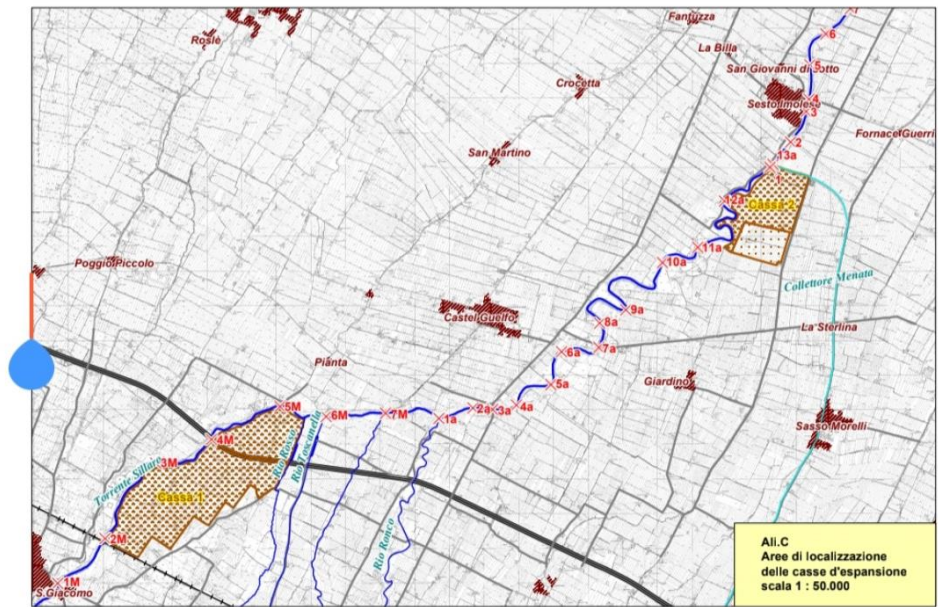
#### TUNNEL A FERRARA

Un'altra osservazione riguarda la realizzazione del tunnel ferroviario a Ferrara (CirconFe) che dovrebbe diventare operativo entro l'anno. Malgrado la città risulti a criticità idrica elevata ci si è mossi in una direzione che nel caso di Imola viene invece scartata, optando per la costruzione di un ecomostro come il viadotto. Malgrado gli ingenti capitali stanziati per l'opera sembra quindi che prevalga una scelta al risparmio più che una scelta tecnica auspicata dai comuni interessati e dai comitati.

*NDR: il contributo è stato inviato nuovamente in data 27/01/2025. Oltre alle immagini riportate di seguito, il contributo è stato corredato dalla Relazione di Rischio Idraulico e Assetto Rete Idrografica relativa al Bacino del torrente Sillaro, tratta dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico a cura dell'Autorità di Bacino del Reno.*



66/78



70/78

**Contributo:** Buonasera. In merito alle alternative di tracciato fino a qui proposte, vorrei chiedere per quale motivo non sia stato preso in considerazione un corridoio di passaggio che preveda l'innesto sulla viabilità di Bologna in corrispondenza dello scalo merci San Donato. Qui i treni merci potrebbero proseguire il percorso in superficie per andare ad innestarsi sulla linea di cintura già attualmente destinata al traffico merci, mentre la realizzazione di uno sdoppiamento in galleria consentirebbe alle percorrenze AV di raggiungere la stazione sotterranea di Bologna, garantendo così l'integrazione con le altre percorrenze AV. Sdoppiando il traffico merci da quello AV in questo punto si eviterebbe il collo di bottiglia attualmente presente in tutte le varianti di percorso prospettato, dovuto all'innesto in zona V.le Lenin sulla rete attuale, in quanto impossibile aumentare da lì verso il centro di Bologna la sede ferroviaria.



La linea, mantenendosi a nord della San Vitale, sarebbe già indirizzata verso la direttrice del porto di Ravenna, evitando le problematiche derivanti dal susseguirsi delle zone industriali presenti lungo l'asse autostradale con relative future difficoltà di superamento e con la concreta possibilità di una realizzazione del piano rotabile a quote inferiori rispetto a quanto ipotizzato in fase di presentazione del progetto.





## Contributi del 27/01/2025

**Contributo:** In ottica Global project, quindi pensando allo sviluppo che l'opera di quadruplicamento avrà in futuro, mi chiedevo quali fermate AV prevederete tra Solarolo e Rimini, nello specifico Forlì e Cesena.

Per quanto so (e si può vedere anche dalle mappe) alla stazione di Forlì sono già stati costruiti binari e banchina per l'AV in affiancamento alla vecchia linea e questo contrasta col progetto di viadotto che proponete nella tratta Bologna-Castelbolognese (anche per evitare centri abitati di una certa dimensione).

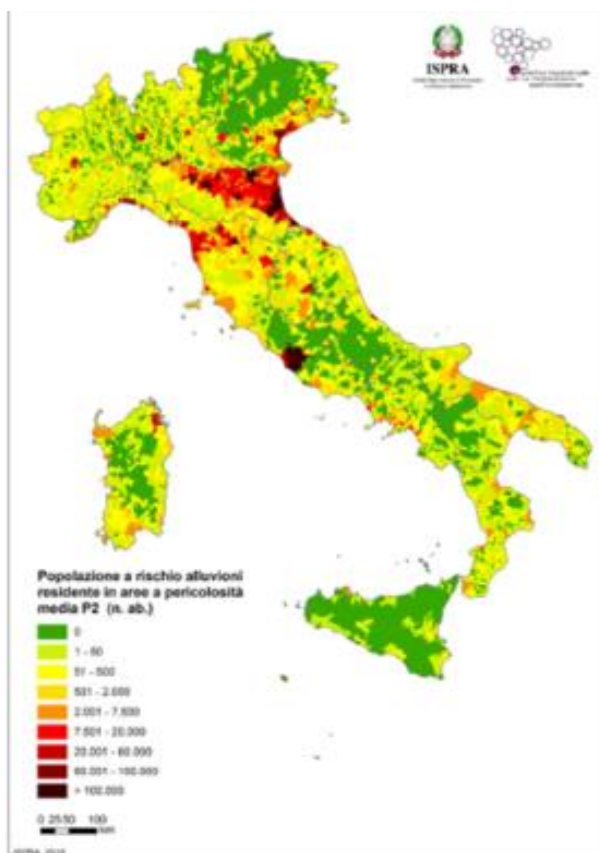
Prevedete quindi di "rientrare" in affiancamento dopo Faenza o si continuerebbe in viadotto fino a Rimini, costruendo al max nuove stazioni AV/AC nelle campagne di Forlì e Cesena?

**Contributo:** RFI sta realizzando il quadruplicamento della linea ferroviaria Milano Venezia, che prevede anche in questo caso una percorrenza quasi interamente in zona pianeggiante. Nella tratta Brescia Verona, in fase di avanzata realizzazione, noto che sono strati previsti ampi tratti di percorrenza in trincea, che a lavori ultimati ritengo andranno a restituire una qualità ambientale analoga a quella preesistente, sia a livello di impatto acustico che visivo.



Parliamo anche in questa situazione di zone a rischio alluvionale elevato come sotto evidenziato, non ritengo quindi comprensibili scelte progettuali totalmente differenti derivanti da valutazioni di rischio idraulico, scelte che andrebbero fortemente a penalizzare le aree interessate alla nuova tratta Bologna-Castelbolognese in fase di studio, con un impatto viadottistico fortemente penalizzante per il territorio e per l'economia locale.



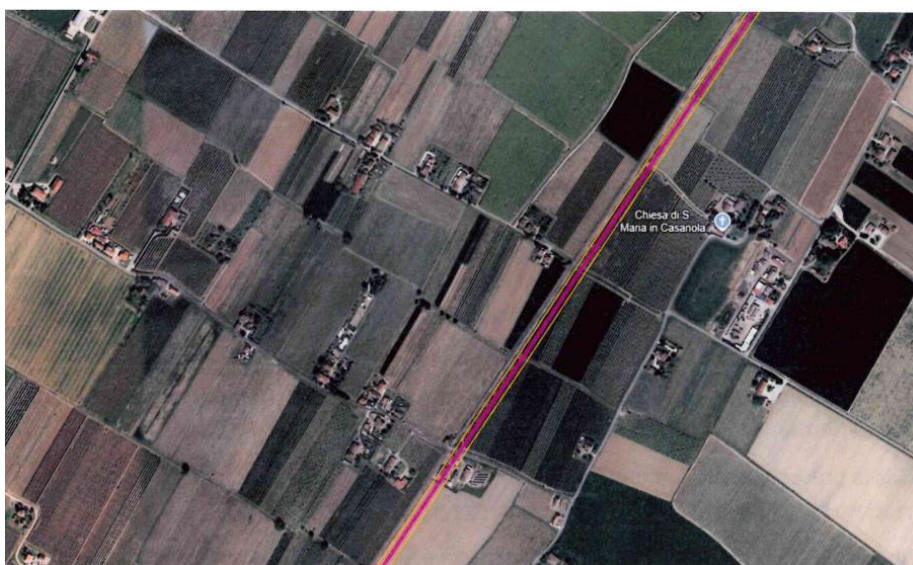


Mappe della popolazione a rischio alluvioni P2

l'Italia è fortemente a rischio idrogeologico; secondo l'ultimo rapporto dell'ISPRA (2021) le rocce con elevate possibilità di frane o alluvioni od erosione costiera rappresentano circa il 1,4% della superficie totale (55,609 kmq) e su queste zone è localizzato il 94% dei Comuni alliani (7.423 su 7.904). **Verona non è da meno.** Secondo i dati Cresme contenuti nello studio l'Ance e Confindustria territoriali Verona 2010, solo nel circondario cittadino, più di **1.000 persone abitano in zone a rischio elevato di alluvione, in provincia salgono ad almeno 20.000.** La possibilità di accadimenti di questo genere non è quindi così remota, anzi, occorrono interventi preventivi come Ance Verona, già nel 2010, aveva evidenziato proponendo un piano a medio-lungo termine per la manutenzione del territorio. Aspiro constatare che dopo tredici anni poco si sia mosso in termini di prevenzione.

Noto, inoltre, che la collocazione del nuovo tracciato Brescia-Verona è in gran parte in stretta aderenza con la sede autostradale, mentre nelle ipotesi presentate per il tratto di nostro interesse si parla di una distanza tra sede autostradale e ferroviaria di 200 metri, creando di fatto una larghissima fascia all'interno della quale le abitazioni interessate subirebbero una perdita pressoché totale del proprio valore commerciale. Quale motivazione c'è alla base di ueste scelte progettuali totalmente differenti? Qui di seguito il link dove visionare l'opera in fase di realizzazione: <https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=D37lmUa6eXE>

**Contributo:** Lo scrivente Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx il xx/xx/xxxx, residente a Solarolo in via Xxxxxx Xxxxxx xx, in qualità di proprietario dei terreni correnti in comune di Solarolo foglio xx particelle xx, xx, xx Terreno condotto direttamente dallo scrivente tramite la società Xxxxxx Xxxxxx e Xxxxxx Xxxxxx. Invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto. L'ipotesi di tracciato come riportato nell'allegata estrapolazione, determina le seguenti criticità: Qualora il tracciato si sviluppi ad EST dell'attuale linea ferroviaria Solarolo-Castel Bolognese, verrebbe compromesso irrimediabilmente un vigneto meccanizzato, un pescheto specializzato e un impianto di susino specializzato tutti in piena efficienza produttiva e dotati di impianto di micro irrigazione localizzata a goccia. Il transito in quell'area collocherebbe la nuova linea ferroviaria ad una distanza di circa 50 metri dal fabbricato abitativo di nuova ristrutturazione determinandone una rilevante riduzione del valore immobiliare. Qualora il tracciato si sviluppi ad OVEST dell'attuale linea ferroviaria Solarolo-Castel Bolognese, sarebbe interessato un piccolo appezzamento di mq 18.000 circa coltivati a seminativo, che qualora fosse attraversato dall'opera subirebbe una sconfigurazione tale da rendere impossibile una proficua coltivazione. Il tracciato medesimo comprometterà anche la rete scolante che recapita le acque meteoriche in direzione sud/nord nonché la linea principale adduzione acque irrigue in pressione alimentata dall'idrante del Canale Emiliano Romagnolo. Per tutti questi motivi si chiede di rivedere l'ipotesi progettuale in quanto il potenziale produttivo e il valore fondiario verrebbe irrimediabilmente compromesso dal passaggio dell'opera.



**Contributo:** La scrivente Xxxxxx Xxxxxx, nata a Xxxxxx il xx/xx/xxxx, residente a Solarolo in via Xxxxxx xx, in qualità di proprietario dei terreni correnti in comune di Solarolo foglio xx particella xx Terreno condotto direttamente dalla medesima. Invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto.

L'ipotesi di tracciato come riportato nell'allegata estrapolazione, determina le seguenti criticità: viene attraversato un appezzamento e sconfigurato in due parti un vigneto meccanizzato dotato di impianto di micro irrigazione localizzata a goccia che in seguito alla realizzazione dell'opera risulterà impossibile proseguire un'opportuna attività agricola. Inoltre, la nuova linea sopraelevata si troverà in adiacenza della abitazione principale della scrivente, occupata da 5 persone. Il tracciato medesimo comprometterà anche la rete scolante che recapita le acque meteoriche in direzione sud/nord nonché la linea principale adduzione acque irrigue in pressione alimentata dall'idrante del Canale Emiliano Romagnolo. Per tutti questi motivi si chiede di rivedere l'ipotesi progettuale in quanto il potenziale produttivo e il valore fondiario verrebbe irrimediabilmente compromesso dal passaggio dell'opera.



**Contributo:** La scrivente Xxxxxx Xxxxxx, nata a Xxxxxx il xx/xx/xxxx, residente a Faenza in via Xxxxxx xx, in qualità di proprietario dei terreni correnti in comune di Solarolo foglio xx particella xx Terreno condotto in forza di contratto di affitto alla società Xxxxxx AS Società Agricola Invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto. L'ipotesi di tracciato come riportato nell'allegata estrapolazione, determina le seguenti criticità: viene attraversato un appezzamento e sconfigurato un vigneto meccanizzato dotato di impianto di micro irrigazione localizzata a goccia che in seguito alla realizzazione dell'opera risulterà impossibile proseguire un'opportuna attività agricola. Il tracciato medesimo comprometterà anche la rete scolante che recapita le acque meteoriche in direzione sud/nord nonché la linea principale adduzione acque irrigue in pressione alimentata dall'idrante del Canale Emiliano Romagnolo. Per tutti questi motivi si chiede di rivedere l'ipotesi progettuale in quanto il potenziale produttivo e il valore fondiario verrebbe irrimediabilmente compromesso dal passaggio dell'opera.





**Contributo:** Intendiamo esprimere la nostra valutazione in merito alla individuazione dei corridoi per il quadruplicamento della linea Bologna-Castel Bolognese. Nel documento integrativo datato ottobre 2024, risultato di un primo lavoro di analisi, vengono confrontate e valutate la soluzione del corridoio in stretto affiancamento, la soluzione del corridoio in viadotto in affiancamento e del corridoio in viadotto nord dell'autostrada. La soluzione del corridoio in stretto affiancamento viene giudicata non percorribile. Al capitolo 4.1 viene analizzata la soluzione del corridoio in viadotto in affiancamento. Sviluppandosi a breve distanza dai binari esistenti, minimizza le aree intercluse e sostanzialmente sottrae al territorio una fascia di 15-20 m in adiacenza all'area ferroviaria, ed utilizza un viadotto relativamente basso, che comunque in relazione ai successivi studi idraulici può essere localmente sostituito da un normale rilevato con fornice di trasparenza. Questa soluzione, tuttavia viene giudicata difficilmente percorribile, per i seguenti motivi:

- il fatto che il sistema di alimentazione AV 25 kV ca genera interferenze con le correnti di ritorno del sistema 3 kV cc, che potrebbero essere superate solo adottando anche per la linea AV/AC lo stesso sistema 3 kV, cosa che però comporta una velocità max non superiore a 250 km/h.

- la probabile difficoltà a contenere entro i limiti di legge il livello del rumore all'interno dell'abitato di Imola, con le sole barriere, comportando la necessità di intervenire anche sui recettori

- il fatto che la prosecuzione verso Faenza andrebbe ad incontrare una area intensamente urbanizzata, ovvero che per allinearsi all'autostrada dovrebbero attraversare con un percorso inclinato rispetto alla centuriazione numerose proprietà agricole.

- le ricadute in termini di rumori e polveri per i lavori in ambito urbano, e la necessità di intervenire sui cavalcavia esistenti

Al capitolo 4.2 viene analizzata la soluzione del corridoio in viadotto a Nord dell'autostrada. Il corridoio prevede un percorso in affiancamento alla linea esistente per un tratto iniziale a valle della nuova interconnessione di scavalco, e successivamente l'allontanamento dalla ferrovia esistente a partire da uno dei tre possibili punti di sfiocco, per portarsi verso nord, scavalcare l'autostrada e proseguire sempre a nord dell'autostrada fino alle successive interconnessioni verso Rimini e verso Ravenna, in comune di Solarolo, dove termina l'intervento di prima fase. I 3 punti di sfiocco sono individuati al km 6, 10,2, 16; allo stato attuale la distanza minima dall'autostrada è di 60 m. Il corridoio si sviluppa quasi totalmente in territorio agricolo, superando in punti di interferenza facendo leva sull'altezza dei viadotti.

Considerazioni



Non si condividono le conclusioni del documento, a motivo del fatto che la soluzione individuata tra le tre possibili come più idonea è quella che si sviluppa lontano dalla ferrovia attuale, e comporta un grande utilizzo di territorio agricolo, e con un impatto visivo diffuso e rilevante. Considerando delle 3 ipotesi di sfiocco, quella C, che è la più breve, nella tratta che va dal punto di sfiocco fin all'attraversamento della ferrovia Castel Bolognese-Ravenna si sviluppa ad una considerevole estesa a notevole distanza dell'autostrada. Le tratte con distanza superiore a 100 m (da sfiocco C a scavalc. A14, da scavalc. A14 a SP30, da Ortodonico a ponte Santerno, da ponte Santerno a scavalcamiento ferrovia C.Bolognese - RA) hanno una lunghezza complessiva di 20,3 km con una distanza media dall'autostrada di 610 m. Inoltre nel tratto terminale le bretelle per l'interconnessione verso Rimini prevedono la posa di ulteriori 2 binari, che iniziano 2,45 km ad ovest del Santerno, e proseguono fino alle zone di scavalco, 3,6 km ad est del Santerno in questo tratto di 6 km il viadotto è a 4 binari per circa 4,9 km, e quindi largo circa il doppio del viadotto a 2 binari. Poi nell'ultimo km si allarga per fare posto ai binari del raccordo verso Ravenna con un totale di 6 binari per una estesa di circa 1,1 km, con una larghezza complessiva che è circa il triplo del viadotto a 2 binari. Le bretelle proseguono per circa 3,5 km a fianco della ferrovia C.Bolognese-Ravenna, prima di arrivare alla interconnessione con la linea Bologna-Rimini. I viadotti hanno quote elevate perché la linea AV deve superare la ferrovia esistente, la bretella dispari deve superare la linea AV poi anche l'autostrada, la bretella pari, affiancata, deve superare la sola autostrada, e questo vicino al punto in cui l'autostrada stessa scavalca la ferrovia C.Bolognese-Ravenna. L'insieme di queste opere occupa molto spazio, e, per la sua altezza ha anche un notevole impatto visivo. Nell'analisi viene anche considerato il tratto successivo fino alla SP8, non oggetto dell'attuale intervento, con due possibili soluzioni: la soluzione A (verde) che passa vicino all'autostrada ma incontra diversi cavalcavia (SP7, via Celletta, SP62, via Bisaura, raccordo uscita autostrada, mentre la soluzione B (arancione) si trova a sua volta a notevole distanza (circa 580m) dall'A14 taglia diverse proprietà agricole. Per contro la conclusione del paragrafo 4.1 che tratta la soluzione del viadotto in affiancamento, è che essa sia difficilmente percorribile per motivazioni che però non appaiono realmente significative, a fronte invece di un impatto sul territorio molto più contenuto, che non viene invece valutato. Per gran parte del suo sviluppo essa comporta una occupazione di territorio contenuta in 15-20 m, ed essendo contigua alla proprietà già ferroviaria genera una fascia di rispetto da un solo lato. In alcuni tratti utilizza aree già

ferroviarie o in stato di scarso utilizzo proprio a causa della presenza della ferrovia. Di seguito si espongono i motivi per cui alcune considerazioni in merito a dette criticità non si possono considerare realmente significative.

- L'adozione della tensione 3kVcc per il tratto di linea in affiancamento oltre il punto di sfiocco fino all'interconnessione di Castel Bolognese comporta un contenimento della velocità a 250 km/h. Questo determina rispetto alla soluzione a nord dell'autostrada un allungamento del tempo di percorrenza dei treni che viaggiano solo sulla linea AV/AC che va da 1' 23" per sfiocco in A a 59 " per lo sfiocco in C. Si tratta di una limitazione che non sussiste nella prima fase di attivazione perché nella tabella a pag. 42 (§ 4.5) è specificato che la velocità sarà comunque limitata a 250 km. In questa fase, inoltre, si deve tenere presente che la lunga bretella di collegamento per l'interconnessione linea AV/AC - linea storica comporta, con la soluzione a nord dell'autostrada un non trascurabile allungamento della percorrenza rispetto alla soluzione in affiancamento. Infatti essa è lunga circa 12 km, deve essere percorsa ad una velocità di 100 km/h agli innesti e presumibilmente di 120 km/h sul resto della sua estesa. Il percorso è più lungo di circa 3,2 km rispetto alla soluzione in affiancamento. Questo determina per il corridoio a nord dell'autostrada un allungamento del tempo di percorrenza di 2'40" per i treni AV e di 1'50" per i treni merci a 100 km/h rispetto al corridoio in affiancamento.

Vediamo ora come cambia la situazione con il prolungamento del quadruplicamento fino a Rimini ed oltre. Nell'offerta dei servizi a lunga percorrenza di Trenitalia per il giorno 28/01/25 sono previsti 28 treni (Freccia Rossa), di questi 12 non fanno fermate tra Rimini e Bologna, mentre gli altri 16 fanno servizio in una o più stazioni di Cesena, Forlì, Faenza. Questi treni che costituiscono oggi oltre il 50% del totale devono necessariamente percorrere tra Rimini e Faenza la linea storica, poi la interconnessione tra Faenza e Castel Bolognese. Quindi anche in prospettiva, ammettendo che il mix di servizi offerti non si modifichi in modo significativo, il corridoio a nord dell'autostrada non dà luogo, in media, ad alcuna velocizzazione per i treni LP.

- La demolizione e ricostruzione cavalferrovia presenti sulla tratta: nella tratta che va dal punto di sfiocco C fino alla interconnessione oltre Castel bolognese (km 45) sono presenti 3 cavalferrovia, pertanto un numero sicuramente non rilevante, mentre tutti gli altri attraversamenti sono sottopassi.

- Impatto dei cantieri sulle aree urbanizzate: le aree a nord della ferrovia a Castel S.Pietro sono aree agricole, lo stesso a Castel Bolognese, dove però è presente anche una vecchia distilleria A Imola nel tratto di 3 km che interessa l'edificato sono presenti principalmente piazzali e capannoni industriali, poi insediamenti abitativi ed anche alcuni appezzamenti agricoli.
- La prosecuzione verso Faenza, per evitare l'area fortemente urbanizzata ed allinearsi all'autostrada viene a tagliare diverse aree agricole, è vero con una inclinazione rispetto alla centuriazione, ma l'estesa su cui si va ad incidere, 6 km non è sostanzialmente diversa da quella della soluzione B (arancione) del corridoio a Nord dell'autostrada molto.
- Barriere antirumore: poiché la stazione di Imola si trova ad una quota alquanto più alta rispetto al fiume Santerno, (a 300 m dal FV c'è il sottovia di via Selice, con edifici praticamente alla stessa quota del sottoattraversamento), è verosimile che con attento studio idraulico si possa evitare la soluzione del viadotto, per adottare localmente quella del rilevato con fornici di trasparenza (§ 4.1 p.16). Il piano del ferro del corridoio, pur in una sede separata e segregata può così avere una quota non molto diversa da quella del piano ferro esistente, e di conseguenza le barriere antirumore hanno un impatto visivo meno elevato, e ne migliora anche il comportamento acustico.

#### Complessità delle interconnessioni

Per il corridoio a Nord dell'autostrada la interconnessione sul lato est risulta particolarmente complessa poiché è multipla costituita da una interconnessione verso la linea Bologna-Rimini ed una verso la linea C.Bolognese-Ravenna che si accavallano, e sono collocate in prossimità della ferrovia C.Bolognese-Ravenna e dell'autostrada A14 molto vicino al punto in cui la stessa autostrada a scavalca la ferrovia esistente. Ciò determina la necessità di piani sfalsati per non avere interferenze. Anche la doppia interconnessione a Castel Bolognese (verso Ravenna e Verso Rimini) è relativamente complessa, anche se non c'è la presenza dell'autostrada. Si può però pensare ad una sua semplificazione.

#### Semplificazione della interconnessione

Con il corridoio in affiancamento, l'interconnessione può essere semplificata, rispetto a quella illustrata nell'incontro del 12/06, sfruttando il fatto che il binario della ferrovia esistente da Ravenna incrocia e sottopassa la linea AV/C e pertanto si può utilizzare questo binario per i treni pari diretti alla linea AV/AC aggiungendo un allacciamento dalla radice del fascio di circolazione fino alla linea AV/AC. Si elimina così la bretella pari, il cui tracciato sottopassa la linea AV/C e compie un ampio spanciamento sul terreno agricolo. Oltre ad il risparmio di terreno, si rende disponibile lo spazio lasciato libero sotto alla linea AV/AC che può essere destinato al passaggio del binario di interconnessione dispari verso Rimini anziché farlo passare sopra la nuova linea veloce. Inoltre, una ulteriore ed interessante possibilità scaturisce dal fatto che la distanza tra le opere in elevazione della nuova variante della via Emilia e la ferrovia è maggiore di 130 m. In una striscia di questa larghezza può trovare posto la linea AV/AC con i binari dei raccordi verso la Bologna-Rimini, e l'allacciamento per i treni pari da Ravenna di cui sopra. Per il raccordo di allacciamento dei treni dispari, si deve invece passare a Nord delle opere in elevazione della variante.

#### Richiesta

In base alle considerazioni sopra esposte si chiede di rivedere la valutazione delle alternative individuate per il corridoio da destinare alla nuova infrastruttura. Privilegiando la scelta del corridoio in viadotto in affiancamento che comporta un consumo di territorio complessivamente molto più contenuto, una minore estesa dei binari, una minore complessità delle interconnessioni, sfrutta in modo ordinato un corridoio che di fatto già esiste, senza peraltro procurare alcuna penalizzazione in termini di capacità di trasporto. Questo verosimilmente determinerà anche un contenimento dei costi e lascia un maggiore spazio ad interventi di riqualificazione ambientale, che sono necessari per bilanciare le ricadute di un'opera che è prioritaria ma è anche, allo stesso tempo, molto impattante sul territorio.

**Contributo:** La scrivente Xxxxxx Xxxxxx, nata a Xxxxxx xx/xx/xxxx residente a Solarolo in via Xxxxxx xx in qualità di attuale proprietaria ed erede di Xxxxxx Xxxxxx dei terreni correnti in comune di Solarolo foglio xx particella xxx. Invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto. L'ipotesi di tracciato che ci è stato fornito dall'associazione determina le seguenti criticità: Il fondo viene intercettato nella sua totalità, il terreno è coltivato a vigneto specializzato ad alta vocazione produttiva interamente meccanizzato e dotato di impianto ad irrigazione a goccia. Il tracciato medesimo comprometterà anche la rete scolante che recapita le acque meteoriche in direzione sud /nord nonché la linea principale adduzione acque irrigue in pressione alimenta dall'idrante del canale Emiliano romagnolo. Inoltre il tracciato è particolarmente prossimo all'abitazione della scrivente con conseguente danno patrimoniale legato alla presenza troppo ravvicinata dell'infrastruttura dove la stessa vive con il suo nucleo familiare composto da 4 persone. Per tutti i motivi elencati si richiede di rivedere totalmente il passaggio dell'opera perché il potenziale produttivo e il valore fondiario verrebbe irrimediabilmente compresso dal passaggio dell'opera.

**Contributo:** Introduzione

Il progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese, previsto nel piano di RFI, rappresenta un intervento infrastrutturale di grande importanza per il miglioramento della mobilità e dell'efficienza del sistema ferroviario. Tuttavia, nell'ambito del dibattito pubblico, si ritiene fondamentale evidenziare alcune criticità legate all'alternativa progettuale presentata nell'ottobre 2024, in particolare per l'area di Solarolo, un centro abitato che rischia di subire impatti significativi e irreversibili, non solo a livello ambientale, ma anche sociale ed economico.

Criticità Legate allo Sfiocco di Solarolo

Una delle problematiche principali riguarda la presenza di uno "sfiocco" ad altezza elevata che attraversa l'area di Solarolo, situata in prossimità di una zona di espansione urbanistica fondamentale per il paese. Il progetto di quadruplicamento, in alcune delle sue ipotesi di tracciato, prevede infatti l'occupazione di terreni limitrofi all'unica area che ha continuato a contribuire, in maniera costante negli anni, all'ampliamento urbanistico di Solarolo, con particolare riferimento alla nuova zona residenziale recentemente sviluppata sita in Piazza Artemisia Gentileschi.

Criticità sulla mancanza di visione generale del progetto

Procedere con la realizzazione di questa porzione di progetto (Bologna – Castel Bolognese) senza avere una visione complessiva dell'intera opera che dovrà percorrere la costa adriatica, rischia di compromettere in modo irreversibile l'area di Solarolo e la sua popolazione, senza la certezza che il progetto venga completato in futuro e quindi senza la certezza che si possano ottenere i benefici finali auspicati.

Conseguenze sulla nuova area residenziale sita in Piazza Artemisia Gentileschi a Solarolo

Negli ultimi anni, quest'area di Solarolo ha visto la costruzione di numerosi edifici residenziali, con un significativo impegno da parte delle istituzioni locali e regionali per rispondere alla domanda di abitazioni, in particolare per il sociale. Infatti, una parte consistente delle nuove abitazioni è stata finanziata attraverso un contributo regionale per il social housing (Bando Housing Sociale 2019), che ha contribuito a rendere più accessibile la casa per molte famiglie. Tali edifici, completati nel dicembre del 2024, e che sono quasi totalmente già venduti ed abitati, si trovano ad essere in prossimità del tracciato ferroviario previsto e rischiano di essere gravemente danneggiati da questa nuova infrastruttura a viadotto.

Implicazioni per la qualità della vita dei residenti

L'impatto sull'area di Solarolo non si limita solo alla perdita di possibili ulteriori espansioni residenziali, ma include anche gravi rischi per la qualità della vita dei residenti. Il rumore, le vibrazioni e l'inquinamento atmosferico derivanti dal quadruplicamento della linea ferroviaria comprometterebbero significativamente l'abitabilità delle nuove abitazioni, compromettendo così gli sforzi per migliorare il benessere sociale e la qualità urbana.

Rischi per il Programma di Social Housing

Inoltre, l'eventuale realizzazione del progetto, con l'impatto diretto sulla zona di espansione sita in Piazza Artemisia Gentileschi, rischia di vanificare gli investimenti pubblici e privati nel programma di social housing. Le politiche regionali hanno puntato sull'ampliamento della disponibilità di case a costi accessibili per le fasce più vulnerabili della popolazione, e l'intervento ferroviario rischia di compromettere non solo la disponibilità di spazi residenziali, ma anche la vivibilità delle nuove abitazioni. Questo scenario, oltre a danneggiare direttamente i cittadini, potrebbe minare la fiducia degli abitanti nei confronti delle politiche di sviluppo urbano sostenibile.



## Proposte per una Soluzione Alternativa

Alla luce di queste considerazioni, si chiede che il progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria venga ripensato in modo tale da evitare la costruzione di un viadotto nell'area limitrofe al nuovo complesso residenziale di Piazza Artemisia Gentileschi, sita in Solarolo. Sarebbe auspicabile esplorare soluzioni alternative che permettano di realizzare l'opera in maniera alternativa alla costruzione di un viadotto, oppure valutare tratte alternative come quelle ipotizzate nella prima versione "magenta" (vedi immagini) o la versione "azzurra" dell'aprile 2024 (di cui non trovo purtroppo più riferimenti su questo sito).

## Conclusioni

Il progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese è sicuramente una scelta strategica per migliorare il trasporto ferroviario, qualora questa parte di opera venga progettata insieme all'intero progetto nella sua totalità della costa adriatica, ma non deve essere realizzato a scapito di territori e comunità che hanno già investito risorse significative per il loro sviluppo. L'area di Solarolo in prossimità della nuova Piazza Artemisia Gentileschi, in particolare, merita attenzione, poiché la realizzazione di questo intervento nelle sue vicinanze potrebbe compromettere l'unica zona di espansione residenziale del paese, dove sono state recentemente costruite abitazioni a sostegno del programma Bando Housing Sociale 2019. Pertanto, si richiede che il progetto venga rivisitato per tutelare i diritti dei cittadini e garantire uno sviluppo sostenibile per la comunità.

**Contributo:** sono residente con la mia famiglia nell'abitazione sita in via Xxxxxx n. x a Solarolo (Ra) e l'ipotesi di tracciato color magenta dovrebbe passare da queste parti, nel punto in cui scavalcherà il fiume Santerno, in direzione Solarolo. Con la presente sono a chiedere, possibilmente, di non passare direttamente sulla nostra abitazione. La nostra osservazione è mossa sia da un desiderio personale, ma in parte anche territoriale. In fase di ristrutturazione abbiamo dovuto rispettare alcuni vincoli per mantenere inalterata la struttura e l'estetica della casa e delle sue pertinenze, in quanto l'abitazione rientra in un ambito di rilievo paesaggistico rurale (è una casa di campagna con le pertinenze di stalla, fienile, forno per la cottura del pane, caseggiato un tempo adibito all'alloggio del mezzadro, porcilaia,...), pertanto ci permettiamo di condividere il pensiero che, se si potesse, sarebbe bello e importante preservare costruzioni caratteristiche che rappresentano l'identità e la storia di un territorio.

**Contributo:** Originaria di Solarolo, residente in un comune limitrofo, esprimo rammarico perché gli ultimi progetti presentati ad ottobre 2024 non sono semplici aggiornamenti dei progetti precedenti, bensì nuovi progetti, e non hanno avuto la possibilità di essere discussi in dibattiti pubblici. È stato quindi impossibile per i cittadini solarolesi avere un confronto con i rappresentanti di RFI, cosa che ritengo poco trasparente e di notevole disparità rispetto a quanto avvenuto in altri comuni del territorio. I dubbi sulla parte di progetto che interessa il comune di Solarolo, (in particolare il color magenta) sono numerosi: primo fra tutti la previsione di lunghi tratti sopraelevati (in alcuni punti anche a 16/18 metri di altezza dovendo oltrepassare l'A14 che in alcuni punti scavalca già l'attuale ferrovia). Questo comporterà una invasiva rovina del paesaggio, una totale distruzione della capacità produttiva di alcune famiglie che vivono solo di agricoltura, un impatto paesaggistico, ambientale, sociale, economico di proporzioni mai viste. Un progetto incompleto che termina verso sud con un "moncone" che deturperà il territorio senza nemmeno fornire utilità. Perché non affiancarsi alla linea già esistente Bologna - Rimini e gestire il trasporto merci su Ravenna con un'altra direttrice dedicata? La tratta Solarolo- Ravenna serve per lo più il traffico passeggeri ed è già compromessa da ritardi, rallentamenti e non risulta implementabile in dimensioni tali da portare le migliori prospettate

**Contributo:** Sono Xxxxxx Xxxxxx, residente in via Xxxxxx X a imola, (ore 23.55 del 27 gennaio 2025) nell' immobile che vede indicato in questa immagine ommessa altrimenti doc troppo pesante che verrebbe espropriato e raso al suolo o azzerato nel valore se prendesse piede l'ipotesi di affiancamento alla storica. Vivo qui da 40 anni, è l'unica casa che ho, e non vorrei andare via.

*NDR: si è allegato un link per la visualizzazione della proprietà su Google Maps, che qui si omette.*

MA perché le scrivo: la ragione "personale" la ho appena illustrata, ma sono anche referente, insieme con Xxxxxx Xxxxxx del comitato "no affiancamento della AV alla linea storica nel tratto urbano di IMOLA". Lei ha ricevuto in data 21.1.25 il documento PDF ufficiale del nostro Comitato che andrà pubblicato nel capitolo "Osservazioni".

Poche ore fa al centro sociale "La Stalla" in si è conclusa una riunione in IMOLA convocata dal sig, Armando Martignani del "Comitato dei Comitati" (mancava solo lo slogan Unione fa la forza, per dare una nota "retrò") con 200 presenti e i media da lui invitati per sostenere delle tesi che le perverranno domani mattina, 28.1.25 nella "zona Cesarini" ...e poi il Dibattito Pubblico sarà chiuso. Nei pochi minuti finali dove il pubblico poteva presentare domande, io ho fatto presente la posizione nostra a Lei nota, e la risposta è stata "E chi ha mai parlato di affiancamento?", quando fu lui a paventare questa ipotesi in giugno e che poi è stata ripresa nel documento portato al Dibattito Pubblico (enti locali datato 30.12.24) sempre su quello puntano... "Affiancamento" che libera dalla spada di Damocle tutte le frazioni e le campagne...certo ...parlano di galleria, o di altre ipotesi che RFI ha già esaminato e dichiarato non fattibili (rimando al DOCFAP) ma...che dire ...io come privato cittadino, le mando questo ultimissimo appello perché mi sono letto tanti contributi privati che le sono giunti, e tra essi, tra i più "frappanti" ho selezionato questi due, al limite della commozione. E chiedo scusa per usare il "copia incolla" perché nelle parole di questi concittadini mi ci ritrovo "totalmente". Spero che decidiate per il corridoio Nord nord A14.

*NDR: si riportano di seguito le citazioni di alcuni contributi allegati alla presente osservazione.*

"Contributo: l'ipotesi di raddoppio della linea ferroviaria affiancandola alla linea esistente prevede uno stravolgimento impressionante del tessuto cittadino, ....omissis...La stessa RFI, riguardo all'alternativa in affiancamento alla linea storica, ha dichiarato che "Gli studi condotti hanno rilevato che questa soluzione, risulta meno efficace rispetto alle alternative in variante, in quanto: causerebbe interferenze significative sul tessuto urbano rendendo necessari espropri e demolizioni; presenterebbe una notevole complessità realizzativa che comporterebbe interruzioni del servizio ferroviario e numerose opere di adeguamento; in caso di situazioni emergenziali, l'infrastruttura avrebbe limitata resilienza causando disagi per gli utenti del servizio ferroviario. Le criticità rilevate, sommate all'evoluzione dell'offerta, hanno portato a valutare la soluzione progettuale inefficace e, pertanto, a scartarla". Consideriamo anche che in caso di situazioni emergenziali il rischio, legato alla contiguità di abitazioni civili, aumenterebbe esponenzialmente in relazione alla complessità della struttura necessaria per garantire il raddoppio della linea (linee aggiuntive sopraelevate di otto metri, più l'altezza dei convogli e delle strutture fonoassorbenti). Ultima considerazione: in genere le linee AV già costruite sono collocate in aree non densamente abitate."

“Ringraziando per questa possibilità, vorrei sottolineare alcune criticità riguardo l’attraversamento del territorio del comune di Imola e limitrofi...omissis....Vorrei però portare alcune osservazioni rispetto alla proposta di affiancamento a nord della linea storica (che sembra essere emersa dall’ultimo confronto pubblico in comune ad Imola). Le stesse motivazioni che hanno portato a ripensamenti sulle proposte di affiancamento alla linea autostradale possono e devono essere valide anche per l’affiancamento alla linea storica: 1. Presenza di imprese e attività industriali: a nord della linea esistente ci sono realtà industriali e capannoni (Simei, GLS, ...) 2. Demolizione edifici residenziali: la proposta a nord della ferrovia ‘eliminarrebbe’ la frazione di Pontesanto, oltre che decine di case 3. Impatto su terreni agricoli: presenza di attività agricole e lotti con centuriazione anche a ridosso della linea ferroviaria, loc. Cà del Vento e Zello 4. Impatto su centri abitati: è banale dirlo ma tutta la zona a sud della ferrovia è densamente abitata e l’ipotesi di un viadotto sopraelevato avrebbe un impatto devastante per i tanti residenti lungo la linea ferroviaria; la presenza di barriere acustiche non può essere un giustificativo in quanto non attenua le vibrazioni (già molto importanti all’attuale passaggio di treni merci e AV); il rischio derivante dal passaggio di treni merci a velocità sostenuta è troppo elevato per pensare di posizionare la linea dentro la città di Imola; soprattutto, la presenza di un viadotto con barriere porterebbe ad avere un vero e proprio muro, una barriera architettonica a pochissimi metri da finestre e giardini. Su questo ultimo punto vorrei anche aggiungere che, se l’ipotesi di viadotto in città può essere accettabile per una grande città/situazione metropolitana, non può esserlo per una realtà come Imola. La nostra città presenta, a differenza delle frazioni vicine, la linea ferroviaria a ridosso del centro storico, in una zona urbana e assolutamente non industriale o periferica. Questo pone fuori luogo, sia in termini di vivibilità, sia in termini di impatto ambientale, la realizzazione dell’opera in affiancamento.”

## **Contributi del 28/01/2025**

**Contributo:** Lo scrivente Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx il xx/xx/xxxx, residente a Xxxxxx in via Xxxxxx xx in qualità di Proprietario dei terreni correnti in comune di Solarolo foglio xx particelle xxx, xxx, xxx, xxx, xxx, xxx, xxx, xxx, xxx. Terreno condotto in proprietà dal signor Xxxxxx Xxxxxx. Invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato come riportato nell'allegata estrapolazione, determina le seguenti criticità: l'intero fondo interessato viene intercettato all'incirca nella metà della propria lunghezza determinando una sconfigurazione che renderà difficilmente praticabile la successiva coltivazione. I terreni sono coltivati a frutteto, in particolare Pesco. I frutteti sono interamente coperti da rete antigrandine le cui orditure principali si troveranno suddivise dal tracciato ferroviario, l'ipotesi di tracciato andrà a intercettare anche presidi per la difesa delle produzioni dalle gelate primaverili. Il tracciato medesimo comprometterà anche la rete scolante che recapita le acque meteoriche in direzione sud/nord nonché la linea principale adduzione acque irrigue in pressione alimentata dall'idrante del Canale Emiliano Romagnolo. Per tutti questi motivi si chiede di rivedere l'ipotesi progettuale in quanto il potenziale produttivo e il valore fondiario verrebbe irrimediabilmente compromesso dal passaggio dell'opera.

*NDR: il contributo riporta un'immagine satellitare della proprietà oggetto del contributo, che qui si omette poiché riporta il nome dello scrivente.*

**Contributo:** Lo scrivente Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx il xx/xx/xxxx, residente a Xxxxxxx in via Xxxxxx xx, in qualità di affittuario dei terreni correnti in comune di Solarolo foglio xx particella xxx; la scrivente Xxxxxx Xxxxxx nata a Xxxxxx il xx/xx/xxxx, residente a Xxxxxxx in via Xxxxxx xx, in qualità di proprietario dei terreni medesimi. Terreno condotto in affitto dal signor Xxxxxx in forza di contratto che si allega. Invia la presente quale formale osservazione al dibattito pubblico relativo all'ipotesi di tracciato per la realizzazione delle opere in oggetto. L'ipotesi di tracciato come riportato nell'allegata estrapolazione, determina le seguenti criticità: l'intero fondo interessato viene intercettato all'incirca nella metà della propria lunghezza determinando una sconfigurazione che renderà difficilmente praticabile la successiva coltivazione. I terreni sono coltivati a frutteto, in particolare Pesco e Albicocco. I frutteti sono interamente coperti da rete antigrandine le cui orditure principali si troveranno suddivise dal tracciato ferroviario, l'ipotesi di tracciato andrà a intercettare anche presidi per la difesa delle produzioni dalle gelate primaverili. Il tracciato medesimo comprometterà anche la rete scolante che recapita le acque meteoriche in direzione sud/nord nonché la linea principale adduzione acque irrigue in pressione alimentata dall'idrante del Canale Emiliano Romagnolo. L'ipotesi di tracciato comprometterà, inoltre, l'integrità della linea elettrica che alimenta l'impianto irriguo e una linea di rilancio di acqua ad uso civile utilizzata nel magazzino confezionamento frutta. Per tutti questi motivi si chiede di rivedere l'ipotesi progettuale in quanto il potenziale produttivo e il valore fondiario verrebbe irrimediabilmente compromesso dal passaggio dell'opera.

*NDR: il contributo riporta un'immagine satellitare della proprietà oggetto del contributo, che qui si omette poiché riporta il nome dello scrivente.*



**Contributo:** Sono Xxxxxx Xxxxxx, un cittadino di Castel San Pietro Loc. Poggio Grande interessato dal quadruplicamento della linea ferroviaria. Volevo portare alla vostra attenzione che nella zona del casello autostradale a Castel San Pietro Terme, sia a nord che a sud dell'autostrada sono in progetto casse di espansione per il fiume Sillaro... Queste casse dovrebbero mitigare l'impatto del fiume sui paesi a valle, in primis Castel Guelfo, già colpita più volte dalle alluvioni negli ultimi due anni. Quest'opera risulta di notevole importanza, mi chiedo quindi come il corridoio individuato da RFI per passare a nord dell'autostrada non contrasti sulla realizzazione di tali invasi. Allego mappe correlate, e ritengo che lo "SFIOCCO" sia più consono dopo Castel San Pietro Terme in quanto si eviterebbe queste zone destinate a vasche di espansione, inoltre non si entrerebbe più in conflitto con il PUG di Castel San Pietro Terme in sviluppo a SUD del casello autostradale.

**Contributo:** Io sottoscritto Xxxxxx Xxxxxx, nato a Xxxxxx il xx/xx/xxxx e residente a Xxxxxx in via Xxxxxx xx, sono ad esporre le mie osservazioni sul progetto in oggetto. L'ipotesi di tracciato, non ancora definitivo, sarebbe ad alto impatto a livello ambientale, acustico, per la nostra salute e qualità di vita, che verrebbero irrimediabilmente danneggiate. L'azienda di circa 10 ettari a frutteto, vigneto e seminativo, che ci assicura il sostentamento e l'abitazione in cui viviamo e sarebbe molto vicina alla struttura, subirebbero un danno economico molto rilevante. La qualità di vita con l'impatto acustico, le vibrazioni e le polveri derivanti sia dai lavori per la messa in opera della struttura, sia dal passaggio dei treni ad alta velocità, avrebbe un danneggiamento non quantificabile, soprattutto per i minori che con me abitano. La nostra famiglia che qui risiede da cento anni, si sostiene con l'attività agricola. L'abitazione e i terreni circostanti sarebbero sicuramente svalutati economicamente dall'impatto di un'opera così devastante. I livelli di inquinamento anche da metalli pesanti derivati dai lavori e dal passaggio dei treni comporterebbero un danno a livello di salute, a livello ambientale per i terreni e le sue produzioni. La conformazione dell'opera avrebbe sicuramente un'incidenza negativa anche sulle correnti naturali dell'ambiente, comportando ulteriori danni economici alle coltivazioni. Sono quindi a richiedere una modifica progettuale, adottando soluzioni meno impattanti a livello ambientale. Se non ci fossero soluzioni migliori a quelle in essere, sono a richiedere un equo risarcimento per le pesanti ripercussioni altamente negative sulla nostra salute, sul valore dei terreni e immobili che costituiscono il lavoro e il sacrificio di tante vite, sul futuro dei nostri figli che vedrebbero irrimediabilmente compromessa la qualità di vita futura in questa zona.

**Contributo:** Affiancamento “a raso” a nord della linea esistente e limitazione dell’impatto sociale ed economico su cittadini e imprenditori interessati dalle demolizioni.

Mi riferisco al contributo che ho inviato in data 16/1/2025 in cui esprimo convinto apprezzamento per la proposta alternativa espressa dagli Enti Locali coinvolti (8 Comuni, Città Metropolitana di Bologna e Provincia di Ravenna) nel loro contributo del 30/12/2024: “di rivedere l’impostazione progettuale valutando un tracciato in affiancamento orientato alla banalizzazione del fascio dei 4 binari, con una V max di 200 km/h, coerente con la programmazione pregressa consolidata a livello nazionale, con potenziamento ulteriore degli impianti esistenti lungo la linea ma anche per raggiungere il porto di Ravenna e, infine, ma non in ordine di importanza, del nodo di Bologna” (cito testualmente dal contributo al dibattito pubblico degli Enti Locali del 30 dicembre 2024). Vorrei aggiungere 2 considerazioni aggiuntive:

1) Quattro binari paralleli, tutte adatti per la velocità fino a 200 Km/h, sono possibili “a raso” (cioè a terra complanari) in affiancamento a nord alla linea ferrovia esistente (non come contenuto nella prima proposta RFI di maggio 2024 che prevedeva l’Alta Velocità “nuova” sul tracciato oggi esistente e quindi a sud di una nuova linea “lenta” da costruire ex novo). Questa soluzione, in breve “affiancamento a raso a nord della linea esistente”, con in più la possibilità di banalizzazione delle linee, permetterebbe di ampliare fortemente il numero di treni giornalieri (regionali, veloci, merci) con benefici maggiori per tutti i tipi di traffico e garantendo contemporaneamente maggiore flessibilità e continuità di esercizio rispetto alle soluzioni “in variante” su viadotto.

2) l’affiancamento “a raso” riduce l’impatto ambientale ed economico sulle attività produttive, in particolare quelle agricole, mentre pone il problema degli edifici residenziali e produttivi da abbattere: al capitolo 11 del documento “2\_Relazione generale” del DOCFAP, datato 30 aprile 2024, reperibile in rete all’indirizzo [https://condivisionext.rfi.it/mimse/Documenti%20condivisi/DocFAP%20Quadruplicamento%20Bologna-Castelbolognese/2\\_Relazione%20generale.pdf](https://condivisionext.rfi.it/mimse/Documenti%20condivisi/DocFAP%20Quadruplicamento%20Bologna-Castelbolognese/2_Relazione%20generale.pdf)

RFI scrive che il numero di fabbricati da demolire nella tratta Bologna-Castel Bolognese sono 72 di cui 31 residenziali e 41 agricoli/industriali. Per limitare al massimo l'impatto sociale ed economico su residenti e imprenditori credo doveroso da parte delle istituzioni (al livello governativo, ministero e RFI, e anche in collaborazione con gli Enti Locali) provvedere, a scelta del cittadino, al risarcimento al valore di riacquisto/ricostruzione degli edifici da abbattere, oppure la fornitura di abitazioni equivalenti nelle vicinanze; entrambe le modalità da attuarsi necessariamente in anticipo rispetto all'esproprio e demolizione.

**Contributo:** Il sottoscritto Xxxxxx Xxxxxx, (codice fiscale xxxxxxxxxxxxxxxx), nella propria qualità di legale rappresentante della società Immobiliare Xxxxxx Xxxxxxx Srl, CF. Xxxxxxxxxxxxxx P.I. Xxxxxxxxxxxxxx proprietaria degli immobili ad uso produttivo e residenziale siti in Comune di Castel San Pietro, Via Xxxxxxxx n. xxxx identificati al N.C.T. del Comune di Castel San Pietro Terme Foglio n. xx, mappale xx, al N.C.E.U. dello stesso comune:

- Foglio xx part. X sub x categoria xx
- Foglio xx part. X sub x categoria xx
- Foglio xx part. X sub x categoria xx
- Foglio xx part. X sub xx categoria xx
- Foglio xx part. x sub xx categoria xx
- Foglio xx part. x sub xx categoria xx
- Foglio xx part. x sub xx categoria xx

operando anche nell'interesse di:

- a) Xxxxxx Xxxxxx Srl, azienda conduttrice degli immobili ad uso produttivo individuati al Foglio xx part. xx sub xx e xx; importante realtà vitivinicola dedita alla produzione e commercializzazione di vino, insediata nel Comune di Castel San Pietro;
- b) Sig.ri Xxxxxx Xxxxxx e Xxxxx Xxxxxx, conduttori e domiciliati nell'unità ad uso residenziale identificata al Foglio xx part. X sub x;
- c) Sig.ra Xxxxxx Xxxxxx conduttore e residente nelle unità ad uso residenziale identificate al Foglio xx part. x sub x e x;

che sottoscrivono il presente documento, ed infine, nell'interesse generale della comunità, specificatamente e particolarmente per quanto riguarda la tutela dell'ambiente naturale e del tessuto storico esistente, e quella degli equilibri socioeconomici ormai instaurati e stabilizzati, presenta la seguente osservazione alla nuova soluzione avanzata del progetto di fattibilità della nuova tratta ferroviaria ad alta velocità tra Bologna e Castel Bolognese di cui al "Documento Integrativo – Analisi e approfondimento dei corridoi" pubblicato nell'ottobre 2024.

Premessa. Una nuova linea ad Alta velocità non è paragonabile ad una semplice rotatoria o una pista ciclabile; è una grande opera, lineare, destinata a segnare nel lunghissimo periodo il territorio che attraversa. Condizionando pesantemente, talvolta generando un radicale stravolgimento nella vita delle persone che vivono e/o utilizzano gli spazi che verranno attraversati; oggi e poi tutte le prossime generazioni. Spazi sui quali sono stati riposti sogni e speranze, oltre a investimenti economici importanti. Agli espropri, alle demolizioni, alla delocalizzazione della vita e del lavoro delle persone, generati dal progetto, si sommano tutte le conseguenze indotte derivanti dalla svalutazione immobiliare delle aree contigue a quelle di intervento; ma soprattutto alla perdita di valore contestuale, storico e paesaggistico di un territorio che conserva ancora importanti tracce. La costruzione di una nuova linea ad alta velocità, se non opportunamente ponderata, modificherà infatti l'equilibrio delle aree interessate dall'opera, sotto tutti i possibili profili immaginabili: ambientale, sociale, economico ed anche immobiliare. In esito all'opera, molti edifici verranno "cancellati", spazi naturali e luoghi incontaminati verranno definitivamente persi, molte famiglie e molte aziende saranno costrette a lasciare la loro casa mentre altre lo faranno per non subirne i conseguenti disagi. Non ultimo, il compendio di proprietà della Immobiliare Xxxxxx Xxxxxxo Srl è già stata oggetto di due procedure di esproprio, successivi negli anni, sul fronte autostradale, per la realizzazione della terza e della quarta corsia dell'A14. Condizione che ha già portato al limite le possibilità operative dell'azienda Xxxxxx Xxxxxx Srl. Qualsiasi ulteriore azione di riduzione delle capacità aziendali e dell'immagine comporterebbe una necessaria delocalizzazione dell'attività al di fuori del compendio medesimo. All'interno dello stesso compendio sono presenti tre unità residenziali, abitate, riconducibili agli edifici storici preesistenti l'attività produttiva, orientati a sud, est ed ovest, che si ritroverebbero circondati dalla nuova linea ferroviaria, con evidenti conseguenze sotto il profilo del benessere visivo, acustico e percettivo.

Proposta maggio 2024. In questa direzione pareva indirizzarsi la proposta progettuale avanzata a maggio 2024. La lettura e l'analisi del Documento denominato "Relazione di Progetto (DocFAP maggio 2024 - Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali - capitolo 4 - A) permette di individuare le tre ipotesi progettuali (n. 1, 2 e 3), alternative tra loro, che presentano tutte un tracciato in sostanziale AFFIANCAMENTO all'AUTOSTRADA A14 ESISTENTE.

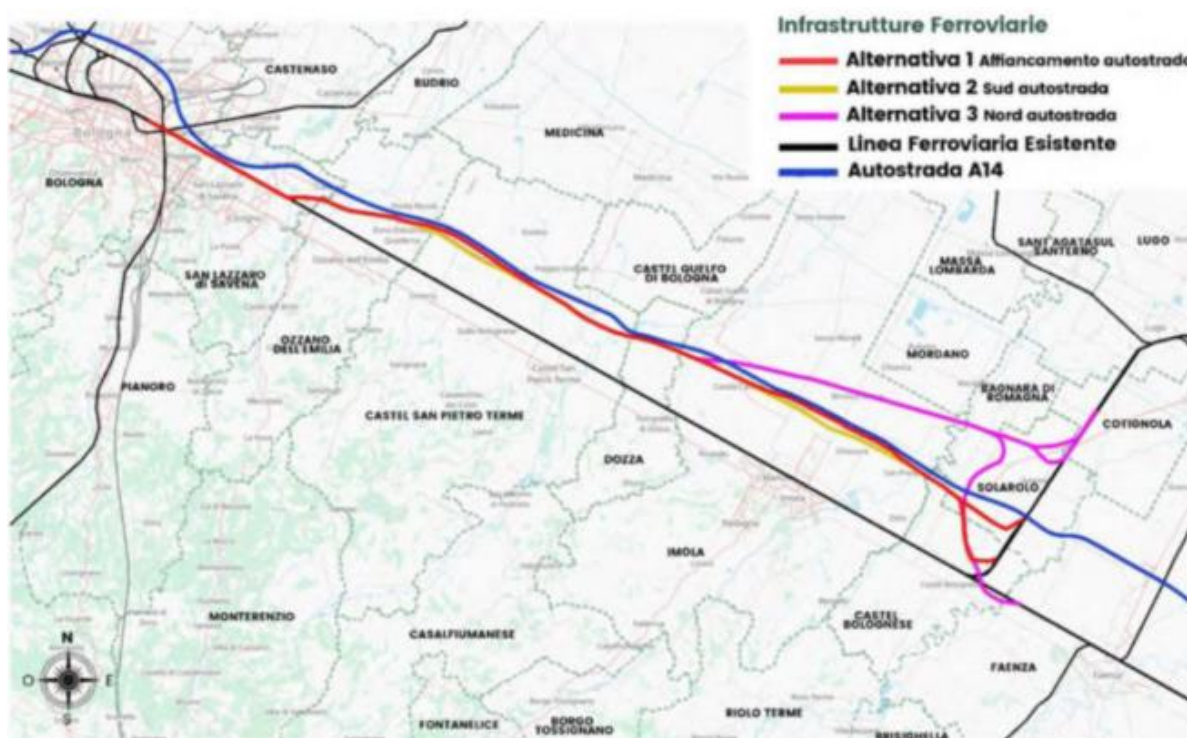


Figura 1 – Alternative di tracciato in variante presentate all'avvio del D.P. (DOCFAP maggio 2024)

Come per molti casi simili già in esercizio in Italia, presentano la prerogativa di dar vita ad un unico corridoio infrastrutturale. Sotto tutti gli aspetti maggiormente sostenibile. Riduce infatti l'impatto sul territorio, in termini di tutela del paesaggio, del consumo di suolo, oltre che limitare al minimo le aree compromesse e le intercluse destinate al sostanziale abbandono. In particolare, come da schema allegato alla DocFAP maggio 2024:

- l'alternativa n. 1, denominata Affiancamento Autostradale, pur risultando di maggior complessità infrastrutturale, proprio il suo maggiore allineamento al corridoio autostradale esistente permette di contenere l'impatto sul territorio analizzato, riducendo la creazione di aree intercluse (tra nuova alta velocità ed autostrada); riducendo inoltre il potenziale impatto paesaggistico e socio economico sul territorio; oltre che quello acustico sui recettori esposti;

- l'alternativa n. 2, denominata Sud Autostrada, in funzione di alcune lievi variazioni di tracciato, presenta un minore impatto visivo nel contesto paesaggistico ma di forte impatto dal punto di vista espropriativo sull'area industriale di Imola;

- la proposta n. 3, denominata Nord Autostrada, pur risolvendo alcuni aspetti costruttivi e il problema delle interferenze col l'area produttiva del Comune di Imola, nel tratto del Comune di Imola, risulta assai più critica per il consumo di suolo e di maggior impatto paesaggistico e ambientale.

Proposta ottobre 2024. Se i tracciati principali della prima versione progettuale perseguono, pur in modo diversificato, l'obiettivo di contenere l'uso di suolo, realizzando un corridoio infrastrutturale compatto e ridurre l'impatto sul paesaggio, la nuova proposta di cui al documento integrativo di Ottobre 2024 - "Documento Integrativo - Analisi e approfondimento dei corridoi" - prevede tre nuove soluzioni, denominate sfocchi A, B, C





Estratto del "Documento Integrativo – Analisi e approfondimento dei corridoi"

Il percorso che deriva dalla nuova proposta di realizzazione degli sfocchi A, B, o C, come facilmente verificabile dall'immagine precedente, risulta sensibilmente differente rispetto al tracciato presentato nel precedente DOCFAP maggio 2024. Le tre soluzioni proposte permettono l'attuazione del corridoio in viadotto a Nord dell'autostrada A14 ad est del Comune di Castel San Pietro; ancorchè scostandosi dall'autostrada per lunghi tratti, e creando quindi ampi spazi "interclusi". Altresì le soluzioni di sfocccio B e C si discostano da quanto originariamente proposto con un importante impatto negativo sul territorio. Nello specifico, tutte e tre le soluzioni prevedono l'attraversamento dell'autostrada, passando da sud a nord della stessa nel territorio di Castel San Pietro Terme in prossimità di Via Madonnina, con uno sviluppo planimetrico che compromette tuttavia ampie zone del territorio; allontanandosi in modo pronunciato rispetto all'infrastruttura esistente A14, le soluzioni producono una sensibile frammentazione del territorio, compromettendo non solo una larga fascia di tessuto agricolo posta lungo l'autostrada, ma anche generando una grave e sistemica interferenza con l'edificato sparso esistente e con l'ambiente perfluviale del fiume Sillaro che include alcune zone umide che verrebbero integralmente cancellate. Nel tratto che costeggia l'autostrada, tra la stazione di servizio dell'A14 fino ad oltre l'attraversamento del Sillaro, le tre soluzioni di sfocccio convergono in un unico tracciato di attraversamento dell'autostrada, estremamente impattante, che in rapida successione aggira lo svincolo dell'autostrada A14, attraversa il fiume Sillaro per poi dirigersi verso la zona in cui sarà realizzato il nuovo svincolo autostradale di Toscanella di Dozza, successivamente al quale, la linea si dispone parallela all'A14. Con espresso riferimento a quanto di specifico interesse della scrivente, di cui anche in premessa, si allega in appendice alla presente uno schema grafico, su base ortofoto, dell'area lungo l'A14 ricompresa tra via San Biagio ed il fiume Sillaro, su cui sono stati graficamente rappresentati:

- i tracciati di sfocccio A, B, C;
- in colore rosso: l'asse autostradale comprensiva della fascia di rispetto stradale di 60m (limite di norma che individua la distanza dall'autostrada per la nuova infrastruttura ferroviaria);
- con cerchio rosso: gli insediamenti residenziali sparsi di carattere storico (e non);
- con pallini celeste: il corso del fiume Sillaro e le relative aree di pertinenza fluviale e i bacini d'acqua artificiali che caratterizzano il paesaggio naturale e costituiscono "paesaggi" da salvaguardare.

- al centro, con cerchio colore azzurro chiaro, è stato individuato il complesso immobiliare di Immobiliare Xxxxxx Xxxxxx Srl di Via Xxxxxx n. xxx, sede della società Xxxxxx Xxxxxx Srl;
- con tratteggio diagonale bianco: le aree di territorio che restano intercluse tra autostrada e nuova ferrovia ad alta velocità;
- inoltre, ancorchè non rappresentato, si evidenzia che l'area a sud dell'autostrada, ricompresa tra la Strada Provinciale 19 e Via Madonnina è indicata dal Piano Urbanistico Generale (PUG) del Nuovo Circondario Imolese, di recente assunzione, quale "HUB metropolitano di San Carlo" capace di assolvere alle esigenze di sviluppo di aziende produttive e di logistica.

CRITICITA DELLA PROPOSTA "ottobre 2024". L'analisi dell'elaborato grafico in appendice permette di individuare alcune gravi criticità del nuovo tracciato proposto per la ferrovia alta velocità; criticità sostanzialmente condivise da tutte le soluzioni di sfiocco proposte: A, B e C.

a) la proposta di attraversare l'autostrada con angolo di incidenza a 45° poco più a est di Via Madonnina, ancorchè sia stata presumibilmente dettata dall'esigenza di evitare doppie interferenze di attraversamento e tratti autostradali sopraelevati, comporta un sacrificio in termini paesaggistici, ambientali e di tutela del patrimonio storico e sociale che si ritiene NON giustificato: appare evidente infatti come il tracciato proposto ignori integralmente il tessuto edilizio esistente, ignori la proprietà Immobiliare Torre Gaggio srl che si ritroverebbe l'ingresso dell'azienda e della cantina Xxxxxx Xxxxxx srl sotto un viadotto; ignori totalmente l'area umida a nord dell'autostrada; generi due ampie aree percettivamente e socialmente intercluse ove non sarà più possibile vivere o lavorare.

b) qualsiasi tracciato di sfiocco venga assunto, il tracciato andrà ad interferire con alcuni tessuti edificati e produttivi anche di nuovo sviluppo nel redigendo PUG; ma soprattutto "abbatte", idealmente, come fossero "birilli", in uno spazio ristretto, una lunga serie di fabbricati rurali esistenti, moltissimi con valenza storico testimoniale;

c) nonostante la presenza dell'area di servizio autostradale, di aree di accantieramento per la quarta corsia autostradale, dello svincolo di Castel San Pietro Terme, la proposta di tracciato si pone ingiustificatamente a grande distanza da queste infrastrutture, creando quell'ampia area tratteggiata che diventerà spazio "disperso" privo di rilevanza, difficile da coltivare, dove sarà impossibile restare a lavorare;

d) a nord dell'autostrada, il tracciato proposto attraversa un'area vasta perfluviale del Sillaro lambendo i due laghi e le aree boschive; distruggendo un ambiente che nonostante la presenza dell'autostrada, è riuscito a ricrearsi in un proprio equilibrio che non può essere declinato alle sole valutazioni di carattere economico procedurale;

e) la proprietà Immobiliare Torre Gaggio verrebbe irrimediabilmente compromessa dalla realizzazione della nuova infrastruttura: i piloni di sostegno del nuovo viadotto sarebbero posizionati in corrispondenza dello stradello privato di accesso; l'associazione percettiva tra ambiente agricolo e qualità di prodotto, condizione essenziale per questo genere di attività, verrebbe irrimediabilmente e definitivamente compromessa; l'accesso medesimo all'area produttiva potrebbe risultare compromesso, ma soprattutto potrebbe non essere più possibile realizzare interventi trasformativi o finalizzati alla crescita dell'azienda, con gravissimo danno sia per l'azienda proprietaria che per quella conduttrice;

f) le tre unità residenziali poste all'interno del complesso, al piano primo, con ampie terrazze affacciate alla campagna, verrebbero irrimediabilmente svalutate se non addirittura rese inabitabili dalla presenza della nuova ferrovia;

g) infine, ma non ultimo, il Piano Urbanistico Generale (PUG) del Nuovo Circondario Imolese, di recente assunzione, inquadra l'area sud dell'autostrada, quale "HUB metropolitano di San Carlo"; uno dei 4 ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo vocati ad ospitare la grande logistica, in quanto direttamente serviti da un casello autostradale, oltre che da una stazione ferroviaria, riconoscendone di fatto l'ottimale ubicazione rispetto alle reti infrastrutturali. L'eventuale realizzazione dello sfiocco in questa posizione comprometterebbe l'appetibilità di tutta l'area e la difficoltà di accettare trasformazioni, con gravissimo danno per le aziende che pianificavano uno sviluppo strategico.

In esito a tutto quanto sopra, con la presente, osserva che non compete alla società scrivente proporre soluzioni di tracciato differente, tuttavia si specifica quanto segue. Si propone di valutare una nuova soluzione di tracciato che preveda di attraversare l'autostrada ed il fiume in una posizione che arrechi il minor danno possibile al paesaggio ed all'ambiente agricolo e perfluviale oltre che al tessuto edificato. La nuova soluzione dovrà limitare al minimo la dispersione di terreno di risulta, favorendo le connessioni percettive e spaziali del territorio. Infine, fermo quanto sopra, non si riterranno ammissibili soluzioni che compromettano e sacrificino, in alcun modo possibile, la proprietà Immobiliare Xxxxxx Xxxxxx Srl e le attività in essa insediate; proprietà ed attività

già fortemente penalizzate dai due espropri attuati sulla proprietà per realizzare la terza e la quarta corsia dell'autostrada.

**Contributo:** Come residente nel comune di San Lazzaro di Savena, più precisamente in via Croce Idice 10/A, sono a scrivere la presente per manifestare la mia contrarietà alla soluzione "A" prevista dal DOCFAP Quadruplicamento tratta ferroviaria Bologna - Castel Bolognese Riolo Terme, Documento integrativo

Analisi e approfondimento dei corridoi di ottobre 2024. Ritengo che la scelta meno impattante per il territorio, l'attività dell'azienda agricola di famiglia nonché della nostra abitazione in cui vivono tre famiglie, consista in una delle due ipotesi B e C di nuovo corridoio. Inoltre, le ipotesi B e C porterebbero ad eventuali demolizioni che riguarderebbero immobili di proprietà di RFI (in parte abbandonati da anni) e le superfici che verranno utilizzate per la realizzazione dell'opera sono costituite in parte da una strada secondaria, in gestione al Comune di San Lazzaro di Savena.

**Contributo:** buonasera, all' Attenzione del responsabile del D P Sig.Pillon e il suo Staff . Facciamo seguito alla Ns.prima mail del 19 / 12 / 2024 e la seconda del 03 / 01 / 2025, sempre Xxxxxx Xxxxxx di Xxxxxx. Abbiamo trovato risposta al quesito della problematica della difficile convivenza di vicinanza fra le 2 alimentazioni elettriche dei treni convenzionali a 3 Kv e Alta velocità Alta capacita' da 25 Kv direttamente da un super esperto del settore. Pur rimanendo difficoltosa è possibile la vicinanza, quindi possiamo proporVi la NS. soluzione di linea sopraelevata. Soluzione scaturita dall' enorme impatto territoriale, paesaggistico e sociale di un viadotto come Vs. proposta iniziale dovunque sia collocata. Probabilmente tale Ns.soluzione non è praticabile in tutta la nuova linea, ad esempio, nelle gallerie già esistenti, che il continuo del percorso oltre Solarolo incontrerà, ma per molti tratti si può costruire il viadotto sopra alla linea esistente. Esattamente, un percorso al primo piano. Gli esperti di corrente elettrica ma non di ingegneristica delle costruzioni e organizzative, mi avvertono dell'impossibilità costruttiva che principalmente prevederebbe la fermata del traffico ferroviario esistente per potere edificare il sostegno dei binari in altezza. Pensiamo alla sola Cina o Giappone dove questo già esiste, Noi Italiani " se vogliamo " possiamo fare come e di più di altre Etnie. Rimandiamo a Voi la possibilità in alcuni tratti di adottare tale soluzione, a NS. avviso permetterebbe di spendere meno e

meglio le risorse già stanziare e le future per completare il lungo percorso previsto. Una Vs.risposta in merito a quanto scritto è graditissima.

**Contributo:** Scrivo la presente in qualità di residente nel comune di San Lazzaro di Savena in via Xxxxxx Xxxxxx xx, per manifestare la mia contrarietà alla soluzione "A" prevista dal DOCFAP Quadruplicamento tratta ferroviaria Bologna – Castel Bolognese Riolo Terme, Documento integrativo Analisi e approfondimento dei corridoi, dell'ottobre 2024. La scelta meno impattante per il terreno sul quale vivo (con altre due famiglie), e per l'attività dell'azienda agricola di famiglia in cui collaboro (e per la quale è in progetto un piano di sviluppo aziendale orientato al biologico), consiste in una delle due ipotesi B e C di nuovo corridoio. Inoltre queste due, porterebbero ad eventuali demolizioni di immobili di proprietà di RFI (in parte in disuso da anni) e le superfici che verrebbero utilizzate per la realizzazione dell'opera sono costituite in parte da una strada secondaria, in gestione al Comune di San Lazzaro di Savena.

**Contributo:** Come residente nel comune di San Lazzaro di Savena, in via Xxxxxx Xxxxxx xx, scrivo la presente per esprimere la mia contrarietà alla soluzione "A" prevista dal DOCFAP Quadruplicamento tratta ferroviaria Bologna – Castel Bolognese Riolo Terme, Documento integrativo Analisi e approfondimento dei corridoi dell'ottobre 2024. La scelta meno impattante per il territorio in cui risiedo, per l'attività dell'azienda agricola di famiglia su cui è ubicata la mia abitazione (in cui vivono due famiglie oltre alla mia) consista in una delle due ipotesi B e C di nuovo corridoio. Quest'ultime, infatti, causerebbero l'eventuale demolizione di immobili di proprietà di RFI (in parte abbandonati da anni) e le superfici che verrebbero utilizzate per la realizzazione dell'opera sono costituite in parte da una strada secondaria, in gestione al Comune di San Lazzaro di Savena.

**Contributo:** Ma i treni merci volano?? Dipende: guardando il progetto di viadotti proposto da RFI si può affermare che un treno merci che viaggia a 18 metri da terra in pianura padana può assolutamente "volare", sembra quasi una favola. Ma in una giornata di allerta rossa in Emilia Romagna x forte vento (raffiche che hanno superato i 100km/h a Ozzano Emilia e quasi i 190km/h sul crinale) continuo a chiedermi come si possa pensare di far circolare treni lunghi decine di metri con cisterne di GPL e altro a 18 metri di altezza...



Forse qualche treno, in condizioni poco peggiori di oggi, potrebbe DAVVERO volare, allora non sarebbe più una bella favola...probabilmente. Riporto link dove si parla di un merci ribaltato addirittura in stazione x raffica di vento "eccezionale" e di un tornado nella zona del ravennate... eventi accaduti negli ultimi 2 anni.

<https://www.la7.it/intanto/video/maltempo-treno-merci-si-ribalta-a-borgo-mantovano-per-raffiche-di-vento-immagini-impressionanti-17-05-2024-542889>

<https://www.ilrestodelcarlino.it/ravenna/cronaca/il-tornado-che-si-porto-via-un-territorio-57d7cebc>

In una giornata come oggi la domanda che dovremmo farci tutti è: "Andrei su un tetto di un palazzo alto 6 piani con questo vento?"

<https://www.facebook.com/share/15tEZibPs5/>

<https://www.facebook.com/share/p/1EU4eDYedP/>

...e la domanda che segue dovrebbe essere "Starei sotto un viadotto alto 18 metri mentre passa un treno?" o "Viaggerei su un treno alta velocità in queste condizioni?" Io non credo. Metterete barriere? Siamo di nuovo da capo...il rischio che volino via? Rimarco che la questione sicurezza per un'opera assolutamente fuori contesto andrebbe oltremodo approfondita e le soluzioni proposte dovrebbero essere condivise con chi sarà COSTRETTO ad abitare sotto un viadotto, sarebbe il minimo che un procedimento trasparente dovrebbe garantire. Scegliere solo sulla base di analisi costi-benefici tralascia vari aspetti imprescindibili dall'opera, una costruzione di un "palazzo alto 6 piani e lungo 30 km" dev'essere legato all'ambiente dove viene costruito, non deve peggiorare la sicurezza di chi ci abita, non deve deturpare il verde che rende le nostre campagne belle e produttive, non deve squarciare paesi, non deve essere visibile da decine di chilometri, non deve rendere notti insonni per il rumore, non deve creare degrado ambientale....non deve. Dovrebbe invece aumentare la circolazione delle merci e delle persone, ma pensando che fra 50 anni probabilmente questo modo di viaggiare sarà superato (<https://www.mobilitafutura.eu/terra/treni/hyperloop->

[india/36297/#:-:text=Nel%20frattempo%20un'altra%20start,%2C%20all'incirca%2016%20euro.](#) ) in tutto il resto del mondo l'ultima domanda che mi faccio è: "A chi porta vantaggio un opera del genere?"



Dibattito Pubblico  
**BOLOGNA**  
**CASTELBOLOGNESE**

