

La viabilità che cambia

Forlì

# Corsini: «Collegamento veloce, servono ancora 52 milioni di euro»

L'assessore regionale ai Trasporti: «Qualcuno dimentica che i primi 7 arrivano da noi. E abbiamo già chiesto all'Anas di occuparsi dei prossimi lotti, sia a Forlì che a Cesena»

di Fabio Gavelli

«Per completare il collegamento veloce tra Forlì e Cesena occorre che i comuni coinvolti e la Provincia trovino un accordo e pongano la nuova strada come priorità». All'assessore regionale Andrea Corsini (che ha le deleghe alla mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo e commercio) chiediamo il punto della situazione, dopo che i sindaci di Forlì e Forlimpopoli, Gian Luca Zattini e Milena Garavini, nei giorni scorsi hanno presentato il progetto definitivo dei primi due lotti, fra via Mattei e la tangenziale forlimpopolese (1,3 km) e il pezzetto di San Leonardo (600 metri).

**Assessore, di un'alternativa alla via Emilia se ne parla da decenni e almeno ora c'è un passo avanti. Ma perché tutto questo tempo?**

«Prima vorrei chiarire una questione. Nella conferenza stampa i sindaci si sono dimenticati di citare la Regione. Mi dispiace un po', visto che è appunto la Regione ad aver finanziato l'opera con 7 milioni».

**Appurato questo...**

«...Mi fa piacere che finalmente si parta. Il progetto ha attraversato dei momenti difficili dal punto di vista tecnico, sia perché le procedure erano complicate, sia perché esistono tempi obbligatori per realizzare l'intervento».

**Quali sono? E cosa succede se non si rispettano?**

«Le risorse finanziarie provengono dal Fondo di sviluppo e coesione e se non si aprono i cantieri entro il 2022, i fondi si perdono. Ma a questo punto non vedo ragioni per preoccuparsi».

**Guardiamo avanti: il vero problema resta il pezzo tra Forlimpopoli e Cesena, dove in certi orari si procede a passo d'uomo e il traffico è sempre intenso. Quando sarà fatto?**

«Il passaggio da compiere, in questa fase, è la concertazione fra tutti gli enti interessati. Occorre condividere il progetto e ritenerlo prioritario affinché venga inserito all'interno della programmazione regionale di ope-

IL VALORE DELL'OPERA

**«È fondamentale per la Romagna, sono fiducioso. In passato ci sono stati ritardi, ma non sprechi»**



In alto, l'assessore Andrea Corsini. Sopra, una simulazione della nuova strada e, a fianco, un camion in transito a San Leonardo

re stradali del 2021-2026».

**Enzo Lattuca, sindaco di Cesena, ha dichiarato al Carlino di aver chiesto all'Anas di finanziare l'intervento. Qual è il bilancio più veloce?**

«In questo momento penso sia giusto tenere aperte entrambe le opzioni: la Regione e l'Anas. Ma se vogliamo parlare di tempi, deve essere chiaro che l'Anas è più lunga, anche perché deve includere l'infrastruttura nell'accordo di programma del governo. Attenzione però: il cosiddetto lotto zero, a Cesena, non è mai stato inserito nella programmazione Anas. Non corrisponde pertanto al vero, come qualcuno ha detto a Cesena, che ci fossero fondi stanziati a questo scopo fin dal 2010 e che non siano stati spesi».

**Quanti soldi servono per il tratto fra Forlimpopoli e Cesena?**

«Sono 52 milioni. Abbiamo chiesto che il lotto zero venga inserito, al pari del restante tratto forlivese, nel prossimo Contratto di programma con Anas».

«Tutti i restanti lotti valgono 52 milioni. Abbiamo chiesto che il lotto zero venga inserito, al pari del restante tratto forlivese, nel prossimo Contratto di programma con Anas».

**Non esiste un progetto esecutivo, dunque i tempi non sono neppure stimabili. Perché ci vuole così tanto tempo a fare una strada in Italia?**

«Una delle ragioni è che la valutazione d'impatto ambientale, o Via come si abbrevia di solito, viene fatta al ministero. Se passasse in capo alle Regioni, risparmierebbe anni».

**Secondo lei è importante questa nuova strada?**

«Sì, è un'infrastruttura fondamentale per la Romagna. E tutto sommato resto ottimista sulla sua realizzazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALLARME TRAFFICO

## Rivolta a Provezza e San Cristoforo

«Quarant'anni fa questa zona era aperta campagna e via San Cristoforo era una strada di campagna. Ora si sono insediate molte aziende che generano un notevole traffico di camion e autotreni, ma la strada è sempre uguale, senza marciapiedi e ciclabili». È forte il malcontento a San Cristoforo e Provezza, frazioni cesenati confinanti con Santa Maria Nuova di Bertinoro: un comitato che segnala i problemi del traffico. «A Case Scuola Vecchia la Secante sfocia in via San Cristoforo, che è una strada comunale: un controsenso. L'altra sera c'è stato un incidente con quattro veicoli... C'è un divieto per i camion, ma nessuno controlla». Il Comitato lancia una proposta: «Finché non ci sarà il lotto zero si chiuda il tratto finale della Secante e si realizzi una bretella che scarichi il traffico pesante da via San Cristoforo».

Confindustria

## «Primo passo cruciale, Villa Selva aspettava da anni»

Il vicepresidente in quota Forlì-Cesena: «Ora si dia seguito in tempi ragionevoli»

«Questo lotto è finalmente un primo passo cruciale verso una mobilità davvero sostenibile, intensa come più rapida e meno impattante, a cui occorre dare però seguito in tempi ragionevoli: una volta arrivate a qui, merci e persone devono essere in grado di proseguire speditamente

il proprio percorso». Questa la posizione di Confindustria Romagna sul collegamento veloce Forlì-Cesena, espressa attraverso il suo vicepresidente Giovanni Giannini. Si tratta di «un'opera attesa e invocata da anni, indispensabile per tutta la comunità produttiva che gravita attorno allo scalo di Villa Selva e che avrà un impatto positivo su tutta la cittadinanza».

**Per questo** Confindustria Romagna «da tempo richiama l'attenzione sull'urgenza di migliorare le infrastrutture: due esempi su

tutti, l'alta velocità e l'adeguamento dell'E45. E non a caso il tema della mobilità è stato protagonista del primo intervento del progetto Città Romagna, nella convinzione che le connessioni siano la priorità delle priorità e non conoscano confini amministrativi o geografici. Strade, scali portuali e aeroportuali, ferrovie: per rendere la nostra terra più attrattiva e competitiva non si può prescindere da una strategia lungimirante e una visione ampia e integrata dei collegamenti».



Giovanni Giannini di Confindustria

## Forlì e provincia

### IPOTESI A CONFRONTO

# Alta velocità, Corsini: «Manca la linea, è prematuro parlarne»

Alcuni consiglieri regionali del Pd propongono fermate alternate a Forlì e a Cesena. Gli Industriali privilegiano un'alternativa intermedia a Casemurate

#### FORLÌ

CHIARA BISSI

L'alta velocità in Romagna al momento è un miraggio e ancor prima che diventi realtà desta l'attenzione di tutti il tema della linea e della collocazione di una stazione intermedia.

Le soluzioni avanzate finora divergono; l'ultima in ordine di tempo presentata con un'interrogazione in Regione da alcuni consiglieri del Pd, primo firmatario Massimo Bulbi, si allontana dal progetto presentato nei mesi scorsi da Confindustria Romagna, acuendo le distanze politiche. La proposta dem infatti, chiede un collegamento Bologna-Rimini da inserire nel Pnrr con «una stazione baricentrica rispetto alle città principali, con fermate alternate dei treni tra le stazioni di Forlì e Cesena». Mentre gli industriali, guidati da Paolo Maggioli, hanno fissato come obiettivo quello di collegare Milano alla Romagna in 1 ora e 40 minuti con una nuova linea e una stazione intermedia tra Bologna e Rimini, chiamata Città Romagna e collocata a Casemurate, nel territorio ravennate.



Secondo Corsini non c'è nulla di concreto al momento per l'alta velocità

Soluzione questa che darebbe un po' di respiro a Ravenna, esclusa storicamente da ogni direttrice, meno a Forlì e Cesena che mirano a potenziare il proprio ruolo e che non hanno mai sofferto tempi lunghi per raggiungere Bologna.

A chiudere c'è Rimini che rivendica la propria centralità in ogni progetto. Il presidente di Confindustria Romagna Paolo Maggioli, raggiunto al telefono, non ha commentato il contenuto dell'interrogazione Pd.

#### No ai campanili

Al protagonismo dei municipi risponde l'assessore regionale ai trasporti Andrea Corsini che non polemizza direttamente con i consiglieri del Pd, ma lascia poco spazio alle interpretazioni: «Il tema non è dove fare la stazione dell'alta velocità ma realizzare il corridoio Adriatico dell'alta velocità Bari-Bologna che potrà prevedere una stazione Av in Romagna. Ma parliamo di un'opera che non si può pensare solo in chiave romagnola, una dorsale alta velo-

cità Adriatica non c'è e i finanziamenti del Pnrr sono rivolti a collegare il Sud a Roma. Comunque abbiamo scritto al Governo con le Regioni Marche, Abruzzo e Puglia per chiedere la realizzazione di uno studio. Solo così si può arrivare a pensare una stazione Av in Romagna».

E nell'ipotesi che il sogno diventi realtà e che la scelta su dove collocare la stazione vada fatta, l'assessore frena. «Stiamo parlando per ora di suggestioni, non c'è nulla di concreto all'orizzonte». Nell'agenda dell'assessore regionale ai trasporti al momento ci sono sfide non da poco: la non facile realizzazione della metropolitana di superficie costiera tra Ravenna e Rimini per rispondere alle necessità dei flussi turistici estivi, fra spiagge e città d'arte e l'eterno potenziamento della Ravenna-Castelbolognese, per rendere accettabili tempi di percorrenza da e per Bologna, ancora oggi superiori all'ora. «Per la Romagna siamo impegnati con Trenitalia a potenziare ulteriormente i collegamenti ferroviari che già durante l'estate sono stati incrementati del 20% rispetto al 2019».

[Via Emilia bis / 1](#)

## Con i primi due lotti si torna a sperare

**Andrea Alessandrini**



**N**ei canonici quaranta minuti di percorrenza di quegli appena 20 km della via Emilia dal centro di Forlì a quello di Cesena e viceversa - parliamo dei momenti di maggior traffico, tipo le 7.30 del mattino - mentre si procede a passo d'uomo forse è meglio pensare ad altro, piuttosto che alla lunga storia gestionale della mai partorita via Emilia bis, oggi denominata collegamento veloce alternativo tra le due città capoluogo di Provincia. Grande opera attesa e invocata dal distretto delle imprese e da tutti noi comuni automobilisti mortali, che attraversa un lunghissimo rettilineo, ma solo di proclami e promesse. Eppure qualcosa di importante si è mosso, con l'approvazione del progetto dei primi due dei sei lotti da Forlì a Cesena: 1.500 metri del lotto 1 che dalla rotonda vicino alla Marcegaglia si immette sulla tangenziale ovest di Forlimpopoli e i 600 metri del lotto 2 da via a Selva a via del Bosco. Il fiero annuncio a trentadue denti dei sindaci di Forlì e Forlimpopoli è stato accolto con favore anche dal sindaco di Cesena Enzo Lattuca. L'opera non potrà che essere completata gradualmente, ha detto, rimpinguando la montagna di decennali auspici che l'Anas la immetta nel piano dei finanziamenti: significherebbe portare a casa anche il fatidico lotto zero, congiunzione con la secante monca. I sindaci dei quattro comuni coinvolti (Forlì, Cesena, Forlimpopoli e Bertinoro) si sono confrontati mesi fa in Provincia ma non è stata ancora sottoscritta la convenzione che sancisca il patto di ferro sull'opera congiunta. L'assessore regionale Andrea Corsini li bacchetta, spronandoli a darsi una mossa per trovare il benedetto accordo sulla nuova comune priorità condivisa. Che poi la Regione è pronta a porsi come referente per ottenere il finanziamento, più rapido di quello dell'Anas. Dichiarazione da cerchiare, in attesa della risposta dei sindaci di diverso colore politico chiamati a cooperare per procedere col nuovo collegamento veloce. Che di sinistra e destra avrà solo le carreggiate, e pure a seconda del senso di percorrenza.

[Via Emilia bis / 2](#)

## Collegamento veloce necessità per le imprese

**Giovanni Giannini\***



**I**l collegamento veloce Forlì-Cesena è un'opera attesa e invocata da anni, indispensabile per tutta la comunità produttiva che gravita attorno allo scalo di Villa Selva e che avrà un impatto positivo su tutta la cittadinanza. Per questo Confindustria Romagna da

tempo richiama l'attenzione sull'urgenza di migliorare le infrastrutture - due esempi su tutti, l'alta velocità e l'adeguamento dell'E45 - e non a caso il tema della mobilità è stato protagonista del primo intervento del progetto Città Romagna, nella convinzione che le connessioni siano la priorità delle priorità e non conoscano confini amministrativi o geografici. Vanno dunque completati al più presto tutti i tasselli di questo mosaico che al momento è ancora scomposto: dallo studio che l'associazione ha commissionato nell'ambito di Città Romagna alla fondazione ITL - istituto trasporti e logistica, emerge in particolare che le carenze del sistema ferroviario spiegano in parte come mai si continui ad utilizzare il trasporto su gomma

in modo preponderante per accedere alle province romagnole. Lo studio ha contribuito a identificare quindi una serie di suggerimenti per il miglioramento dell'accessibilità a scala vasta al territorio romagnolo, con riferimento alle diverse modalità di trasporto. Abbiamo identificato l'idea progettuale Nuova Linea AV/AC della Romagna e Metro Romagna quali interventi più significativi per ridurre le criticità esistenti e rilanciare lo sviluppo economico della nostra terra. Un contributo in totale sinergia e piena coerenza con i principi contenuti nelle strategie e nei piani internazionali, nazionali e regionali, a cominciare dal Pnrr.

**\*vicepresidente Confindustria Romagna**



L'intasata via Emilia all'altezza dell'incrocio con le strade che portano a Bertinoro e a Santa Maria Nuova

[Via Emilia bis / 4](#)

## C'era il progetto, che errore bloccarlo

**Massimo Bulbi\***



**L'**approvazione del progetto definitivo dei primi due lotti del collegamento veloce tra Forlì e Cesena è un fatto positivo. Voglio rimarcare il ruolo avuto dalla Regione, in primis dall'assessore ai Trasporti, Mobilità e Infrastrutture, Andrea Corsini e dal presidente Stefano Bonaccini, che hanno seguito l'iter - partito, ricordiamolo, nel 2016 - e risolto le difficoltà sorte tra gli enti in questi anni. Certamente l'obiettivo era quello di dare una risposta a un tema che era assolutamente

importante, anche se arriviamo in ritardo. Senza fare nomi e cognomi, se il progetto si è fermato le responsabilità ci sono e sono di chi amministrava. Non possiamo nascondere che il territorio di Cesena la sua parte l'ha sempre fatta. Il progetto della via Emilia bis - questa sì una strada davvero a scorrimento veloce -, con il riadeguamento dell'attuale via Emilia, da destinare al trasporto pubblico e agli spostamenti ciclopedonali, era già pronto. Per cui, ripeto, il progetto si bloccò perché nel territorio non c'era condivisione. Tornando all'attuale collegamento veloce, è un progetto importante, perché toglierà traffico da zone congestionate, dove lavorano attività che necessitano di avere un nuovo accesso veloce. Da non sottovalutare dunque è anche l'impatto ambientale che avrà, con un conseguente miglioramento della qualità dell'aria. In conferenza stampa, così ho letto, non sono mancate

le stoccate al Comune di Cesena. Se da un lato dico che è importante lavorare tutti insieme, non posso non ricordare che Cesena aveva già fatto tutto per il suo lotto, il cosiddetto lotto 0, trovando anche i fondi. La Regione Emilia Romagna, nella trattativa col Governo, ha inserito la richiesta per ottenere i soldi per finanziarlo - parliamo del tratto che va dallo svincolo di Cesena a Diegaro - con 36 milioni di euro, così come di quanto servirà per gli altri lotti. Dalle mie parti si dice 'è meglio piuttosto, che niente'. Per cui è positivo avere un progetto definitivo, ma ci tengo a dire nuovamente che bisogna smettere di vedere il muro a Capocolle che separa Forlì e Cesena. Continuare a ragionare in questa maniera rappresenta un limite per la nostra provincia. Dobbiamo lavorare tutti insieme. Come non farlo proprio su un tema cruciale come quello della infrastrutture?

**\*consigliere regionale Partito democratico**

I nodi della viabilità

Cesena

# «Via Emilia, fate il progetto e la Regione lo sosterrà»

L'assessore Corsini invita alla concertazione tra gli enti locali in tempo per inserire il piano nella programmazione delle opere stradali 2021-2026

di Fabio Gavelli

«Per completare il collegamento veloce tra Forlì e Cesena occorre che i comuni coinvolti e la Provincia trovino un accordo e pongano la nuova strada come priorità». Ad Andrea Corsini, assessore regionale alla mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo e commercio, chiediamo il punto della situazione, dopo che i sindaci di Forlì e Forlimpopoli, Gian Luca Zattini e Milena Garavini, nei giorni scorsi hanno presentato il progetto definitivo dei primi due lotti, fra via Mattei e la tangenziale forlimpopolese (1,3 km) e il pezzetto di San Leonardo (600 metri).

**Assessore, di un'alternativa alla via Emilia se ne parla da decenni e almeno ora c'è un passo avanti. Ma perché tutto questo tempo?**

«Prima vorrei chiarire una que-

stione. Nella conferenza stampa i sindaci si sono dimenticati di citare la Regione. Mi dispiace un po', visto che è appunto la Regione ad aver finanziato l'opera con 7 milioni».

**Appurato questo...**

«...Mi fa piacere che finalmente si parta. Il progetto ha attraversato dei momenti difficili dal punto di vista tecnico, sia perché le procedure erano complicate, sia perché esistono tempi obbligatori per realizzare l'intervento».

**Quali sono? E cosa succede se non si rispettano?**

«Le risorse finanziarie provengo-

L'ALTERNATIVA

**«Il tratto cesenate è costoso, ma rivolgersi solo all'Anas per i finanziamenti allunga i tempi»**

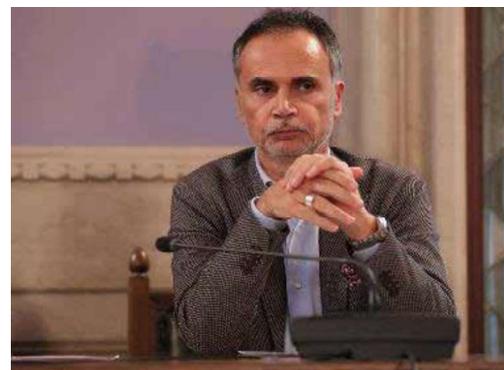
no dal Fondo di sviluppo e coesione e se non si aprono i cantieri entro il 2022, i fondi si perdono. Ma a questo punto non vedo ragioni per preoccuparsi.

**Guardiamo avanti: il vero problema resta il pezzo tra Forlimpopoli e Cesena, dove in certi orari si procede a passo d'uomo e il traffico è sempre intenso. Quando sarà fatto?**

«Il passaggio da compiere, in questa fase, è la concertazione fra tutti gli enti interessati. Occorre condividere il progetto e ritenerlo prioritario affinché venga inserito all'interno della programmazione regionale di opere stradali del 2021-2026».

**Enzo Lattuca, sindaco di Cesena, ha dichiarato al Carlino di aver chiesto all'Anas di finanziare l'intervento. Qual è il bilancio più veloce?**

«In questo momento penso sia giusto tenere aperte entrambe le opzioni: la Regione e l'Anas.



Andrea Corsini, assessore regionale a mobilità, trasporti, infrastrutture e turismo

Ma se vogliamo parlare di tempi, deve essere chiaro che l'Anas è più lunga, anche perché deve includere l'infrastruttura nell'accordo di programma del governo».

**Quanti soldi servono per il tratto fra Forlimpopoli e Cesena?**

«Mi sembra di ricordare che si parli di almeno una decina di milioni solo per il pezzo nel territorio comunale cesenate».

**Non esiste un progetto esecutivo, dunque i tempi non sono neppure stimabili. Perché ci**

**vuole così tanto tempo a fare una strada in Italia?**

«Una delle ragioni è che la valutazione d'impatto ambientale, o Via come si abbrevia di solito, viene fatta al ministero. Se passasse in capo alle Regioni, risparmierebbe anni».

**Secondo lei è importante questa nuova strada?**

«Sì, è un'infrastruttura fondamentale per la Romagna. E tutto sommato resto ottimista sulla sua realizzazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LOTTO ZERO

«Nessun fondo stanziato nel 2010»

«Il cosiddetto Lotto zero della Via Emilia Bis non è mai stato inserito nella programmazione Anas. Non è vero che ci fossero fondi stanziati a questo scopo fin dal 2010 e che non siano stati spesi». E' la puntualizzazione dell'assessore Corsini rispetto all'intervista all'ex consigliere comunale Stefano Angeli («il finanziamento fu annunciato dal sindaco»). Corsini ribadisce anche l'impegno della Regione per il completamento del collegamento veloce Forlì-Cesena: «Abbiamo infatti chiesto che il cosiddetto Lotto zero venga inserito, al pari dei restanti lotti del tratto forlivese, nel prossimo Contratto di programma con Anas, per un valore di 52 milioni di euro». «Stiamo lavorando su questo. Il 24 novembre è previsto un incontro con Anas e con il ministro delle Infrastrutture Giovanni. Confidiamo che la richiesta della Regione venga accolta».

## «San Cristoforo soffre per il traffico: meglio chiudere la Secante»

Provocatoria richiesta del comitato dei residenti per garantire la sicurezza e la vivibilità della frazione cesenate

di Paolo Morelli

«Quarant'anni fa questa zona era aperta campagna e via San Cristoforo era una strada di campagna larga 4,80 metri. Ora è una zona produttiva dove si sono insediate molte aziende che generano un notevole traffico di camion e autotreni, ma la strada è sempre uguale. Oggi come allora non ci sono marciapiedi né piste ciclabili, nonostante l'Amministrazione comunale sbandieri ai quattro venti la sua intenzione di favorire la mobilità alternativa all'auto. Bisogna trovare una soluzione che tenga in considerazione i problemi della sicurezza e dell'ambiente». Questa è, in estrema sintesi, la posizione del Comitato di via San Cristoforo, al quale si sono aggiunti numerosi abitanti di Provezza, che ieri pomeriggio hanno voluto esporre le ragioni della loro protesta e le proposte che hanno già inoltrato al Comune e alla Prefettura, competente per la sicurezza.

**«Il problema vero»** - ci hanno detto - è che il Comune investe solo in centro: spendono sette milioni di euro per abbellire due piazze, ma trascurano le frazioni. A San Cristoforo e Provezza



Uno dei Tir che intasano spesso via San Cristoforo provenendo dalla secante

non passa neppure un autobus! Ma è meglio così, se si incrociasse con un autotreno nelle curve di Provezza non si saprebbe come fare». Il nodo centrale è a Case Scuola Vecchia, dove la Secante sfocia in via San Cristoforo. «Una superstrada che si immette in una strada comunale -

**L'ACCUSA**  
**«Una superstrada che si immette in una strada comunale è un controsenso, troppo pericolosa»**

spiega il Comitato di Via San Cristoforo - è un controsenso. E in effetti gli incidenti sono all'ordine del giorno, l'altra sera sono stati coinvolti quattro veicoli e ci sono stati feriti, prima o poi ci scappa il morto». «Io abito proprio lì - ha aggiunto un membro del Comitato - e l'assicurazione mi copre i danni all'edificio, ma non alla recinzione perché i danneggiamenti sono troppo frequenti». Difficile stare dietro a tutti gli interventi dei membri del Comitato, eccone una sintesi: «Si parla da tanti anni di Via Emilia Bis, Forlì e Forlimpopoli hanno già fatto la loro parte, Ce-

senza è ancora al palo e il sindaco Enzo Lattuca non trova niente di meglio che scaricare le responsabilità sull'Anas. In realtà nel 2011 l'intervento per realizzare il Lotto Zero della Secante veniva dato per imminente, poi non se ne è fatto niente. Ben vengano le aziende che portano lavoro e occupazione, ma prima si realizzino le infrastrutture». «Per darsi un contegno il Comune ha messo segnali di divieto per i mezzi pesanti nel tratto finale della Secante e tra le rotonde San Cristoforo e Maccanone, ma nessuno li rispetta e nessuno vigila. Perché mettono le telecamere attorno alla zona pedonale o ai semafori? Le mettano qua, avrebbero di che divertirsi!». Il Comitato non si limita a protestare, ma lancia due proposte collegate fra loro: visto che nessuno fa rispettare i divieti, fino a che non ci sarà il Lotto Zero si chiuda il tratto finale della secante e si realizzi, con una spesa molto inferiore, una bretella che scarichi il traffico pesante da via San Cristoforo. «Se queste cose non si fanno adesso che vi sono i soldi del Pnrr, non si faranno mai».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ravenna

IPOTESI A CONFRONTO

## Dibattito sulla stazione dell'alta velocità Corsini: «E' prematuro, manca la linea»

Alcuni consiglieri regionali del Pd propongono fermate alternate a Forlì e a Cesena  
Gli Industriali privilegiano invece quella di un'alternativa intermedia a Casemurate

**RAVENNA**  
**CHIARA BISSI**

L'alta velocità in Romagna al momento è un miraggio e ancor prima che diventi realtà desta l'attenzione di tutti il tema della linea e della collocazione di una stazione intermedia.

Le soluzioni avanzate finora divergono; l'ultima in ordine di tempo presentata con un'interrogazione in Regione da alcuni consiglieri del Pd, primo firmatario Massimo Bulbi, si allontana dal progetto presentato nei mesi scorsi da Confindustria Romagna, acuendo le distanze politiche.

La proposta dem infatti, chiede un collegamento Bologna-Rimini da inserire nel Pnrr con «una stazione baricentrica rispetto alle città principali, con fermate alternate dei treni tra le stazioni di Forlì e Cesena». Mentre gli industriali, guidati da Paolo Maggioli, hanno fissato come obiettivo quello di collegare Milano alla Romagna in 1h40' con una nuova linea e una stazione intermedia tra Bologna e Rimini, chiamata Città Romagna e collocata a Casemurate, nel territorio ravennate.

Soluzione questa che darebbe un po' di respiro a Ravenna, esclusa storicamente da ogni direttrice, meno a Forlì e Cesena che mirano a potenziare il proprio ruolo e che non hanno mai sofferto tempi lunghi per raggiungere Bologna. A chiudere c'è Rimini che rivendica la propria centralità in ogni progetto.

Il presidente di Confindustria Romagna Paolo Maggioli, raggiunto al telefono, non ha commentato il contenuto dell'interrogazione Pd.



L'assessore regionale ai trasporti smorza la querelle: «Stiamo parlando di suggestioni, per ora non c'è nulla di concreto all'orizzonte»

**No ai campanili**

Al protagonismo dei municipi risponde l'assessore regionale ai trasporti Andrea Corsini che non polemizza direttamente con i consiglieri del Pd, ma lascia poco spazio alle interpretazioni: «Il tema non è dove fare la stazione dell'alta velocità ma realizzare il corridoio Adriatico dell'alta velocità Bari-Bologna che potrà prevedere una stazione Av in Romagna. Ma parliamo di un'opera che non si può pensare solo in chiave romagnola, una dorsale alta velocità Adriatica non c'è e i finanziamenti del Pnrr sono rivolti a collegare il Sud a Roma. Comunque abbiamo scritto al Governo con le Regioni Marche, Abruzzo e Puglia per chiedere la realizzazione di uno studio. Solo così si può arrivare a pensare una stazione Av in Romagna».

E nell'ipotesi che il sogno diventi realtà e che la scelta su dove collocare la stazione vada fatta, l'assessore frena. «Stiamo parlando per ora di suggestioni, non c'è nulla di concreto all'orizzonte». Nell'agenda dell'assessore regionale ai trasporti al momento ci sono sfide non da poco: la non facile realizzazione della metropolitana di superficie costiera tra Ravenna e Rimini per rispondere alle necessità dei flussi turistici estivi, fra spiagge e città d'arte e l'eterno potenziamento della Ravenna-Castelbolognese, per rendere accettabili i tempi di percorrenza da e per Bologna, ancora oggi superiori all'ora. «Per la Romagna siamo impegnati con Trenitalia a potenziare ulteriormente i collegamenti ferroviari che già durante l'estate sono stati incrementati del 20% rispetto al 2019».

