

INCONTRO DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

SAN DONNINO

Centro Sociale Frassinetti – 07 settembre 2016 – Bologna

REPORT SINTETICO

Partecipanti all'incontro

Le persone presenti all'incontro sono state 132, la discussione si è svolta correttamente ed è stata rispettata la struttura prevista per l'incontro. Tutti i gruppi di discussione hanno condiviso almeno un quesito che è stato sottoposto pubblicamente da un portavoce di ogni gruppo di lavoro ai tecnici di Autostrade per l'Italia e agli amministratori presenti all'incontro.

Struttura dell'incontro

L'evento si è svolto in tre momenti collegati tra loro: nella prima fase si sono succeduti gli interventi programmati per l'introduzione ai lavori:

- Andrea Pillon, Responsabile del Confronto pubblico; Simone Borsari, Presidente del quartiere S. Donato-S. Vitale; Irene Priolo, Assessora alla mobilità del Comune di Bologna; Roberto Tomasi, Condirettore generale nuove opere e Mario Bergamo, Direttore ingegneria dell'infrastruttura di Autostrade per l'Italia;
- nella seconda fase sono stati attivati i gruppi di discussione per la condivisione e raccolta di domande e proposte da parte dei cittadini;
- ed infine, nella terza parte, sono state presentate ai tecnici le domande raccolte dai tavoli di lavoro e sono state fornite le relative risposte. Ad ogni tavolo è stato chiesto di individuare un referente che sarà chiamato a partecipare ai laboratori progettuali di Quartiere, che saranno convocati nelle prossime settimane, al fine di analizzare il progetto ed elaborare proposte concrete di intervento.

Svolgimento

La serata si è aperta con l'intervento del responsabile del Confronto pubblico **Andrea Pillon**, il quale ha chiarito che il suo ruolo all'interno del processo non è quello di prendere posizione sull'opera, ma di facilitarne la conoscenza da parte dei cittadini interessati organizzando incontri nei quartieri maggiormente coinvolti dal progetto. Inoltre, ha illustrato le fasi del confronto pubblico: una prima fase di presentazione del progetto (finalizzata ad informare i cittadini sulle caratteristiche dell'opera e sugli interventi previsti); una seconda fase, dove i cittadini potranno presentare le proprie proposte di miglioramento progettuale; una terza fase di approfondimento dei temi più delicati legati alla realizzazione dell'opera: i flussi di traffico e la capacità trasportistica dell'opera; gli impatti sulla salute e l'ambiente; le mitigazioni ambientali e l'inserimento urbanistico e paesaggistico dell'opera; la cantierizzazione dell'opera. Il confronto si conclude con la presentazione pubblica di una relazione che contiene quanto emerso nel corso del confronto

(critiche, proposte, soluzioni condivise e problemi ancora aperti) che sarà sottoposta al Comitato di monitoraggio che valuterà gli elementi migliorativi da inserire nel progetto.

È intervenuto di seguito il presidente di quartiere **Simone Borsari** che, dopo aver ringraziato i presenti, ha sottolineato l'importanza dell'opera non solo per quel che concerne la viabilità e la mobilità locale e nazionale ma anche in relazione al potenziale miglioramento che gli interventi potranno determinare sulla qualità urbana ed ambientale dei territori attraversati dall'infrastruttura. Ha ricordato, inoltre, il consenso attribuito al progetto in fase di competizione elettorale (poiché il Passante di mezzo era già stato inserito nel programma del Sindaco Merola) e ha incoraggiato la partecipazione al processo decisionale da parte della collettività al fine di produrre un documento congiunto - cittadini e quartiere - da sottoporre all'attenzione dell'amministrazione comunale.

Successivamente la parola è passata all'assessora **Irene Priolo** che ha ribadito l'importanza del percorso che si sta svolgendo e la necessità di rendere tale confronto costruttivo e proficuo. La fase conclusiva del suo intervento si è concentrata sull'obiettivo principale della serata, ovvero quello di rappresentare un'occasione per illustrare il progetto con un linguaggio chiaro anche ai non addetti ai lavori e di ascoltare i cittadini per raccogliere proposte su come migliorare gli interventi.

A quel punto Andrea Pillon ha informato i partecipanti dell'insediamento di un **comitato di esperti**, il cui compito è di monitorare e supervisionare tutte le fasi di realizzazione dell'opera, composto dalla dott.ssa Fiorella Belpoggi, Direttrice dell'Area Ricerca dell'Istituto Ramazzini di Bologna, dal prof. Luigi Bobbio, già Professore ordinario di Scienza Politica presso l'Università di Torino e maggior esperto italiano di negoziazione e mediazione ambientale, prof. Pier Paolo Diotallevi, docente di infrastrutture presso l'Università di Bologna e il prof. Giovanni Leoni, docente di storia dell'architettura presso l'Università di Bologna. Ha chiarito che il comitato è aperto anche alla partecipazione dei comitati locali – anche quelli che si oppongono al passante - che tuttavia fino ad allora non avevano ancora segnalato nessun rappresentante (successivamente, nel corso dell'incontro, si è potuta registrare la designazione di due esperti espressi dal Coordinamento dei comitati contrari alla realizzazione dell'opera: il prof. Alberto Bucchi e il prof. Gian Battista Vai).

Prima di passare agli interventi tecnici di illustrazione del progetto da parte degli esperti di Società Autostrade, è stato proiettato un video informativo sul progetto preliminare, sui principali interventi e sugli incontri del Confronto pubblico previsti nei prossimi mesi (disponibile sul sito www.passantedibologna.it).

La sezione più tecnica dell'incontro si è strutturata in due momenti: il primo, esposto dall'ing. **Roberto Tomasi**, relativo ad un inquadramento generale dell'opera in merito alle 3 soluzioni di progetto che si sono succedute nel tempo, riportando vantaggi e svantaggi delle diverse ipotesi (si veda slide allegate). L'ingegnere ricorda che il progetto del Passante di Bologna risponde a due fondamentali esigenze del territorio: risolvere le problematiche del traffico in un orizzonte di lungo termine, abbinando l'intervento a una significativa riqualificazione paesaggistica delle aree urbane attraversate dall'infrastruttura. L'attuale soluzione, rispetto alle alternative esaminate negli anni precedenti (Passante nord e Passante sud), assicura i maggiori benefici per la collettività. Tra i principali vantaggi: minor tempo di percorrenza e minori consumi di carburante; minore consumo di suolo e movimentazione di materiali; riduzione dei tempi di realizzazione (almeno 2 anni in meno rispetto alle altre proposte). Complessivamente, Autostrade stima un risparmio

nell'area interessata dal progetto, a beneficio degli automobilisti, di 5 milioni all'anno di ore di viaggio. Inoltre, con le opere previste nel progetto, si conseguirà un diffuso miglioramento del clima acustico. Importanti risultati sono attesi anche in termini di qualità dell'aria: la maggiore fluidità del traffico e il rinnovo del parco auto contribuiranno a una riduzione delle emissioni che per alcuni inquinanti supererà anche il 40%. Inoltre, è stata data comunicazione del coinvolgimento nella progettazione degli aspetti ambientali, paesaggistici ed architettonici di tre professionisti di fama internazionale: Carlos Llop dello studio JORNETLLOPPASTOR arquitectes (per gli aspetti di progettazione urbanistica), Andreas Kipar dello Studio LAND (per gli aspetti di progettazione del paesaggio), Paolo Desideri del gruppo ABDR (per gli aspetti di progettazione architettonica). Il secondo momento, relativo all'esposizione dettagliata degli aspetti tecnici ed ambientali del progetto preliminare che interessavano l'area di San Donnino, è stato curato dall'ing. **Mario Bergamo** (si veda slide allegate).

Al termine della fase introduttiva ha preso avvio la seconda parte dell'incontro nella quale i partecipanti, suddivisi in gruppi e assistiti da facilitatrici e facilitatori, hanno elaborato le domande da sottoporre ai tecnici ed altri amministratori. Ai quesiti a cui non è stato possibile rispondere per mancanza di tempo sarà fornita una risposta scritta che sarà pubblicata sul sito del progetto www.passantedibologna.it

Di seguito sono riportate le domande e risposte presentate durante l'incontro.

Domanda tavolo 2: *L'inquinamento rappresenta una emergenza sanitaria, quali sono le proposte per affrontarla valorizzando le risorse presenti nel quartiere? Lo spostamento delle due rotonde attualmente previste nella parte nord, è fattibile? Quale monitoraggio verrà comunque posto a tutela degli abitanti della zona anche in fase di cantierizzazione?*

Risponde ing. Tomasi: Per quanto riguarda la qualità dell'aria, Autostrade per l'Italia si avvale delle statistiche di rilevazione dell'Arpa - campionamenti del 2010-2012 - che evidenziano criticità diffuse in diverse aree e un'assenza di criticità specifiche per la zona tangenziale. I principali agenti inquinanti sono rappresentati dagli ossidi di azoto (NOx), e dalle polveri sottili (PM10); i PM10, generati dal sistema tangenziale, stando agli studi effettuati, hanno un'incidenza del 2,6% sul valore complessivo del dato. L'intervento infrastrutturale prevede una diminuzione nel tempo pari all' 8% degli ossidi di azoto, grazie alla fluidificazione del traffico, a cui bisogna sommare una ulteriore riduzione di circa il 32% dovuto al miglioramento tecnologico del parco auto (nuovi motori con minori emissioni). Complessivamente, si stima nel lungo periodo una riduzione degli inquinanti di circa il 40%. Rispetto al quartiere si attiverà una collaborazione con le realtà locali per promuovere gli spostamenti intermodali con la costruzione di piste ciclabili e attraverso la realizzazione di spazi verdi, zone boschive e di mitigazione. Infine, Società Autostrade, in collaborazione con l'Arpa e con controllori individuati dal Ministero dell'Ambiente, provvederà ad effettuare dei campionamenti, in fase pre e post operam e in fase di cantiere, in modo da valutare gli impatti. L'ingegnere specifica inoltre come la Società sia obbligata a rispettare i parametri dichiarati in fase di progettazione (e che in caso di mancato rispetto i progettisti ne dovranno rispondere penalmente) e come vengano effettuati controlli sistematici per monitorare tali parametri.

In merito alla questione delle rotonde Andrea Pillon suggerisce che il portavoce sottoponga in forma scritta le proposte avanzate, in modo da raccoglierle per effettuare delle verifiche successive in merito. Cogliendo spunto da tali esigenze di approfondimento, Pillon ricorda che successivamente alle serate di confronto nei quartieri, si terranno degli incontri specifici nei quali si discuterà di salute pubblica e delle questioni relative alla realizzazione dei cantieri.

Domanda tavolo 8: *È possibile predisporre un organo terzo di controllo che non sia composto dagli stessi membri di quello di monitoraggio al fine di avere una garanzia e una tutela della effettiva realizzazione di quanto previsto negli accordi, non solo in fase di realizzazione dell'opera ma anche nei 3 anni successivi?*

Risponde ing. Tomasi: Viene ricordato che, per la prima volta in un progetto di questo genere, è prevista la presenza di un Comitato di monitoraggio a cui Società Autostrade deve riferirsi in tutte le fasi del progetto attraverso la presentazione di documenti, verbali, relazioni. Il Comitato di monitoraggio rimarrà in carica fino al completamento dell'opera ed è composto dal Ministero delle infrastrutture, dalla Regione Emilia Romagna, dalla Città metropolitana, dal Comune e da Autostrade per l'Italia. Il progetto sarà inoltre sottoposto alle formali procedure di VIA (valutazione impatto ambientale), con controlli di effettiva realizzazione di quanto dichiarato da Autostrade sia in fase pre che post operam.

Risponde ass. Priolo: Accoglie la possibilità di avere un organismo terzo non necessariamente composto dagli enti del Comitato di monitoraggio, che sia una garanzia di terzietà. Propone di istituire in fase di progettazione, di cantierizzazione e realizzazione dell'opera un osservatorio permanente diverso dal Comitato di monitoraggio, con valenza a livello locale e che sia punto di riferimento locale per i cittadini.

Domanda tavolo 3: *Il sistema tangenziale davvero non è banalizzabile?*

Risponde ing. Tomasi: in fase di studio dell'ipotesi progettuale per il Passante nord è stata approfondita la banalizzazione della tangenziale. Gli studi condotti, che si possono mettere a disposizione del Confronto pubblico, dimostrano che non era possibile trasformare l'autostrada in tangenziale (banalizzazione), anche se apparentemente poteva sembrare possibile, perché le due infrastrutture hanno, quote, sezioni di opere d'arte e idrauliche con differenti pendenze e curvature.

Tuttavia, anche laddove si volesse ipotizzare una banalizzazione possibile, si verrebbe a creare il blocco dei varchi delle tre autostrade – A14, A1, A13 – con forti rallentamenti a monte e contemporaneamente l'immissione nel sistema tangenziale di tutto il traffico pesante di passaggio (che ora invece resta nel sistema autostrada). Poiché i mezzi pesanti occupano prevalentemente la corsia di destra, ciò comporterebbe la creazione di nuovi ingorghi in ingresso e uscita della tangenziale creando una situazione particolarmente sfavorevole per il mezzo privato e il traffico locale.

Inoltre, la banalizzazione risulterebbe sfavorevole anche dal punto di vista trasportistico in quanto sarebbe una scelta che non modificherebbe l'attuale capacità di carico ma aumenterebbe il passaggio di mezzi pesanti sulla corsia di destra della tangenziale, andando quindi a penalizzare entrambi i sistemi.

Domanda tavolo 6: *Quale è l'impatto del nuovo limite di velocità sui flussi di traffico? Come è stato calcolato questo nuovo limite che abbassa quello attuale, considerando che la sezione viene aumentata di un terzo?*

Risponde ing. Tomasi: Si sono studiati scenari simili a quanto già realizzato sulla tangenziale di Napoli. I sistemi a velocità costante di 80km/h - detta velocità plotone - funzionano meglio perché danno continuità ai flussi evitando il rallentamento e l'acceleramento con conseguente abbattimento delle emissioni. Inoltre, migliorano la capacità di passaggio del traffico del sistema tangenziale

A questo punto – su richiesta del Coordinamento dei comitati contro il Passante, così come concordato con il coordinatore del Confronto pubblico, viene data la parola ai comitati che pongono sei domande ai relatori (tre delle quali vengono trattate in questo primo intervento, mentre le altre tre saranno presentate al termine del confronto).

Domande dei comitati, tramite il portavoce sig. Francesco Tornatore:

Viene riproposta la questione della mancanza di fiducia nel confronto pubblico, che dovrebbe basarsi su principi di trasparenza e accettazione del contraddittorio; si invitano i progettisti per tale ragione a consultare e riportare i dati della rilevazione Arpa anche del 2015, basate su due centraline mobili posizionate nella zona di Parco Nord. Al termine di un breve intervento introduttivo vengono poste le seguenti domande:

1. *Come è possibile che una riduzione della velocità a 80 km/h porti ad una riduzione delle emissioni del 40%? la stessa agenzia europea per l'ambiente mostra come siano molte le variabili in gioco, non solo relative alla diminuzione di velocità*
2. *È vero che oggi l'Italia ha una procedura di infrazione aperta con la Commissione Europea per la mancata applicazione della "Direttiva Aria" e che nell'ambito di questa procedura la Regione Emilia Romagna, per l'agglomerato di Bologna, ha richiesto una deroga all'applicazione dei limiti degli NOx fino al 2016?*
3. *Il livello di traffico atteso sarà differente rispetto a quello attuale?*

Risponde ing. Tomasi: per quanto riguarda gli NOx è possibile stabilire una correlazione diretta tra la velocità e la combustione di questo inquinante. Dopo lo studio dei dati dell'Arpa sugli NOx del 2010-2012, c'è una previsione che la quantità diminuirà nel tempo. Rispetto alla trasportistica, le analisi svolte dimostrano che se si aumenta il sistema tangenziale e se si raddoppia la capacità di traffico i risultati attesi sono quelli di una miglior fluidificazione del traffico e un miglior sistema di ingresso e di uscita dalla tangenziale.

Dal pubblico si sottolinea nuovamente l'importanza di far riferimento anche alle rilevazioni del 2015 svolte dall'Arpa relativa all'asse autostradale.

Per quanto riguarda la domanda relativa alla procedura di infrazione, prende dunque la parola una cittadina che partecipa al tavolo, sostenendo che la misura di infrazione non riguarda l'agglomerato di Bologna ma l'intera regione.

Andrea Pillon interviene a tale proposito e, in considerazione della carenza di informazioni precise in merito all'argomento e dell'impossibilità di fornire nell'immediato delle risposte accurate, rassicura i partecipanti sul fatto che sarà chiesta risposta in merito alla questione al Comitato di monitoraggio e che sarà fornita risposta in forma scritta, sul sito del progetto.

Domanda tavolo 5: *È possibile, come da noi auspicato, la realizzazione di due tunnel a nord e a sud dell'ampliamento allo scopo di ottenere una metropolitana parallela al tracciato della tangenziale?*

Risponde ing. Tomasi: In merito alla realizzazione dei tunnel per le possibili tramvie è un problema complesso da affrontare sia dal punto di vista tecnico che trasportistico. Il Comitato di monitoraggio conosce la proposta avanzata dal tavolo e sta cercando di capire con gli enti interessati quali sono le esigenze trasportistiche multimodali e quali sono i flussi di traffico effettivi che interessano l'area lungo l'asse della tangenziale. Entrando nel merito della questione sorgono dubbi relativi ai tunnel in quanto creando una doppia tramvia lungo gli assi tangenziali è necessario creare una doppia stazione, con conseguente raddoppio di costi. È comunque una ipotesi aperta da approfondire.

Domanda tavolo 9: *Su quali basi previsionali di sviluppo urbanistico si fonda questa opera infrastrutturale? Perché le previsioni di traffico non hanno preso in considerazione lo sviluppo di un sistema ferroviario metropolitano, così come richiesto dalla cittadinanza già da molti anni?*

Risponde ing. Tomasi: Si prevede un tasso di crescita dell'aumento di traffico dell'1%; si fa riferimento a tassi di crescita estremamente bassi. Si prevede anche una modifica della tecnologia dei mezzi di trasporto, questione che contribuirà ad abbattere i livelli di inquinamento. Per quel che riguarda il traffico di mezzi pesanti, non è possibile prevedere un completo passaggio al sistema ferroviario in considerazione delle tratte medie percorse dai camion in autostrada (70 km), difficili da coprire con solo la modalità di trasporto su rotaia.

Risponde ass. Priolo: Sul tema del trasporto pubblico locale l'assessore afferma che il potenziamento del trasporto su ferro, anche se fosse notevolmente incrementato, non sarebbe in grado di risolvere i problemi di congestionamento che interessano la tangenziale. Per poter risolvere i problemi di mobilità nell'area metropolitana di Bologna è necessario intervenire in modo integrato (trasporto su ferro, trasporto pubblico locale e miglioramento della viabilità locale) perché il potenziamento di uno solo di questi sistemi non è in grado di migliorare la situazione attuale.

Domanda tavolo 7: *È possibile prolungare il tunnel acustico di San Donnino fino a viale Europa? Quali misure sono previste per evitare che si creino punti di concentrazione delle emissioni in atmosfera e di emissioni acustiche?*

Risponde ing. Tomasi: Il tunnel viene realizzato prevalentemente per la riduzione del rumore in prossimità di nuclei abitati consistenti, non per ragioni estetiche. Se il tunnel è efficace per ridurre il rumore tuttavia non può assorbire o ridurre le emissioni, infatti non vi sono ancora sistemi tecnologici che catturano gli agenti inquinanti (NOx) se non al momento della loro produzione. Pertanto non appaiono esserci soluzioni tecniche per evitare la produzione delle emissioni e la loro concentrazione all'interno del tunnel e dunque non sarebbe utile prolungarlo se non per l'impatto acustico come sopra spiegato.

Domanda tavolo 4: *Quali sono le garanzie rispetto alle opere accessorie (parchi, aree verdi e piste ciclabili) in termini di effettiva realizzazione delle medesime, rispetto alla loro manutenzione, e in termini di sicurezza delle aree?*

Risponde ass. Priolo: I progettisti incaricati da Autostrade hanno elaborato una proposta preliminare che si prevede possa essere arricchita con i contributi del territorio; in questo specifico progetto esiste il finanziamento per eventuali modifiche apportate dalle proposte

emerse dal coinvolgimento dei cittadini. Gli interventi di rimboschimento riguarderanno i raccordi ed i parchi di proprietà pubblica. Viene inoltre ricordato come tra gli obiettivi del Piano della Mobilità Sostenibile, ci sia quello di potenziare il sistema ferroviario metropolitano. Attualmente ci sono ottantamila spostamenti e l'obiettivo è di potenziarlo del 20% al 2030; tuttavia, anche se si raddoppiasse il servizio, previsto non si riuscirebbe a soddisfare le esigenze dei due milioni di spostamenti registrati nell'intera area metropolitana.

Domanda tavolo 1: *Sono previste strutture atte alla limitazione del rumore e dell'inquinamento nelle zone ad alta intensità abitativa? Quali misure si intendono adottare per mitigare l'inquinamento acustico e atmosferico in fase cantieristica?*

Risponde ing. Tomasi: La parte di cantierizzazione – ancora da approfondire - è una parte specifica del progetto, in cui è necessario rispettare dei limiti in termini di livello di rumore e delle polveri prodotte, che per tale ragione vengono di continuo monitorate durante i lavori. Nel caso in cui tali limiti, dichiarati nel progetto, non siano rispettati i responsabili ne rispondono penalmente.

A questo punto si dà nuovamente la parola al **Coordinamento dei comitati contrari al passante**, che pone ulteriori domande. In questa fase, inoltre, il comitato nomina:

- Prof. Alberto Bucchi, già Professore Ordinario di “Strade” e già Direttore del Dipartimento di “Strade”, presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna
- Prof. Gian Battista Vai, già Professore Ordinario di Geologia Stratigrafica, Università di Bologna, attualmente direttore del Museo Geologico Giovanni Capellini

come rappresentanti nel Comitato di esperti deputato a monitorare e supervisionare tutte le fasi del Confronto pubblico.

Le ulteriori domande poste dal Coordinamento dei comitati sono:

4. *Si chiede la sospensione dell'accordo del 14 aprile 2016, tra Regione Emilia- Romagna, Comune di Bologna, e Ministero dei Trasporti per permettere una revisione del progetto.*
5. *Si domanda inoltre a che punto è l'iter di approvazione delle centraline che monitorano la qualità dell'aria?*

Il comitato inoltre ha criticato la struttura del Confronto pubblico, lamentando che viene lasciato spazio solo alle domande e non alle proposte, e procede con l'ultima domanda per gli esperti:

6. *Si è molto parlato dell'impatto ambientale della struttura, come invece viene presa in considerazione la salute dei cittadini?*

Risponde l'ass. Priolo: L'Arpa si è data disponibile alla predisposizione di un rilevamento stabile degli agenti inquinanti, in modo da poter avere un monitoraggio sistematico della qualità dell'aria.

Risponde l'ass. Priolo: È importante tenere in considerazione la salute dei cittadini e per tale ragione il Comitato di esperti ha coinvolto un'esperta dell'Istituto Ramazzini che si occupa di prevenzione e cura oncologica. Inoltre, il Piano della qualità dell'aria prevede obblighi e limiti da rispettare.

In conclusione Andrea Pillon ribadisce, riprendendo quanto affermato nell'ultimo intervento, che ogni tavolo ha individuato un referente che prenderà parte a successivi incontri per l'elaborazione delle proposte dei cittadini.

Queste erano le domande emerse durante la serata, alle quali è stato possibile dare una risposta immediata.

Alle ulteriori domande raccolte ai tavoli, verrà data risposta scritta sul sito www.passantedibologna.it

Elenco delle domande emerse dai tavoli di lavoro a cui sarà data risposta attraverso il sito del progetto

Tavolo 1

1. Autostrade SpA è a conoscenza di altri progetti di allargamento in sede che possano contribuire a migliorare ed arricchire il progetto presentato?

Tavolo 2

1. È possibile realizzare una pista ciclabile coperta sotto la tangenziale per facilitare l'uso anche ai ciclisti?

Tavolo 3

1. È vero che è prevista una riduzione del traffico? Su quali dati?
2. Quanta sede stradale occupa e dove sono collocati gli svincoli di San Donnino?

Tavolo 4

1. Quale sarebbe il confronto dei costi di realizzazione e gestione dei tre passanti a opera completata?
2. Quali sono i parametri sulla base dei quali sono state prodotte le simulazioni al 2025? È prevista la pubblicazione e la spiegazione pubblica?

Tavolo 5

1. Nelle valutazioni sull'impatto ambientale sono stati considerati eventuali potenziali danni alle strutture adiacenti l'opera? Che rischio di danno ha S. Donnino?

Tavolo 6

1. È stata presa in considerazione la possibilità di non ampliare l'autostrada visto che essa risulta già adeguata ai flussi di traffico?

Tavolo 7

1. In fase di cantiere come si pensa di ridurre gli impatti su aria e rumore derivanti dai maggior flussi di traffico locale, il maggior numero di mezzi pesanti e le attività di cantiere? Sono previsti e se sì quali sono, le misure per ridurre/compensare i disagi ad esempio: più servizi pubblici; abbonamenti bus gratuiti/ridotti; tempestività delle informazioni e strumenti per dare continuità di dialogo con i cittadini ecc.

Tavolo 8

1. Quanta apertura c'è rispetto a maggiori compensazioni? Ad esempio: copertura totale tra uscita 9 e 10 con reale raccordo parco, eventualmente con fotovoltaico, raccordo tra parchi con potenziamento ciclabili, integrazione con trasporto pubblico, fluidificazione traffico, miglior confort acustico e controllo qualità dell'aria.
2. Il 2025 è dopodomani: perché fare un progetto che sarà già superato?

Tavolo 9

1. È possibile individuare una sede per proporre le migliorie sul progetto? quando verrà presentato il progetto delle aree urbane coinvolte (fasce di ambientazione, dotazione ecologica ambientale, assetto delle viabilità di quartiere). In che misura questa ci si può aspettare che il progetto cambi?