

COMPARAZIONE DEI CONTENUTI DELLE DUE MOZIONI CONSIGLIARI IN MERITO AL PIANO REGIONALE SULLA MOBILITA', in discussione l'11 luglio

Il precedente Piano approvato nel 1998 aveva come orizzonte temporale il 2010. Molte cose sono cambiate da allora. A luglio 2016 è stato avviato dalla Giunta Regionale l'iter di approvazione. Ad oggi esiste un Documento Preliminare presentato pubblicamente su cui l'ultimo incontro pubblico è stato a marzo 2017.

COSA CHIEDONO LE RISOLUZIONI ALLA GIUNTA REGIONALE	
RISOLUZIONE GRUPPO PD	RISOLUZIONE Silvia Prodi (Articolo1), Gruppi M5S, Sinistra Italiana, l'Altra Emilia Romagna
<p>Completare la redazione dei documenti definitivi del PRIT avviando l'ITER di approvazione assembleare subito dopo l'estate 2018.</p> <p align="center">-----</p> <p align="center"><i>[nelle premesse si indicano gli obiettivi del Piano Energetico e del Piano Aria a cui il PRIT si rifarà ndr]</i></p> <p>Proseguire le politiche e strategie della Giunta che delineano un modello sostenibile di crescita e sviluppo che tiene assieme la necessaria competitività e attrattività dei territori e la salvaguardia ambientale</p> <p align="center">-----</p> <p align="center"><i>[OBIETTIVO NON INDICATO. nelle premesse si indicano alcuni "obiettivi operativi" ndr]</i></p> <p align="center">-----</p>	<p>presentare con urgenza un nuovo PRIT-Piano della mobilità, al passo coi tempi, esplicitando anche nella denominazione del provvedimento la sostenibilità come primo obiettivo;</p> <p align="center">-----</p> <p>che tale Piano parta dagli obiettivi di lotta ai cambiamenti climatici degli accordi di Parigi arrivando alla riduzione minima del 40% delle emissioni di CO₂ del settore entro il 2030 e dell'80 - 95% al 2050, così come indicato dagli obiettivi europei;</p> <p>Che sia coerente con gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento dell'aria nelle città, a livello regionale e nel bacino padano;</p> <p align="center">-----</p> <p>che il Piano fissi come obiettivo al 2030 una ripartizione modale (modal split) per gli spostamenti individuali con mezzi motorizzati nei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti, oltre a quelli appartenenti all'agglomerato di Bologna, almeno non superiore al 38%. Tale obiettivo deve essere accompagnato dalla definizione di step intermedi, verificati con un adeguato sistema di monitoraggio sull'andamento delle misure di Piano; [in sintesi si propone che nelle città si scenda sotto il 38% di uso auto entro il 2030 ndr]¹⁾</p> <p align="center">-----</p>

<p><i>[ndr non compaiono indicazioni sulle priorità di spese ma nelle premesse si indica quanto di seguito]</i></p> <p>Non si possono bloccare opere già finanziate e approvate o in stato avanzato di approvazione quali la “Bretella” Campogalliano Sassuolo, Il Passante di Mezzo di Bologna e la Cispadana opere che non sono in conflitto coi piani sopracitati <i>[ndr Piano Aria ed Energia]</i> e che rappresentano infrastrutture moderne che rendono competitiva la nostra economia e servono distretti industriali tra i più importanti al mondo</p> <p>Sollecitare il governo a non venir meno agli impegni assunti precedentemente in relazione alle opere strategiche che devono essere realizzate in Emilia Romagna, necessarie per il proseguire il percorso definito nel Patto per il lavoro, in quanto fondamentali per la tenuta economica, ambientale del nostro territorio.</p>	<p>che il Piano determini poi le priorità infrastrutturali e di spesa in stretta conseguenza agli obiettivi di cui sopra; [le opere da realizzare devono discendere dagli obiettivi ndr]</p> <p>che vengano capovolti i rapporti di spesa, oggi sbilanciati su investimenti dedicati principalmente ad infrastrutture destinate al trasporto su gomma, verso un modello di trasporto sostenibile e affrancato dal mezzo privato, con l’incremento dei servizi su ferro ed elettrici a livello regionale, di bacino provinciale e metropolitano;</p> <p>che oltre alle previsioni pianificatorie anche l’azione politica amministrativa sia orientata all’implementazione di una rete efficace e funzionale di infrastrutture per la mobilità sostenibile;</p> <p>che il Piano punti alla crescita della mobilità condivisa, alla sua integrazione con il servizio di trasporto pubblico e al relativo miglioramento delle infrastrutture esistenti nonché alla sicurezza stradale;</p> <p>A dare seguito al documento preliminare PRIT 2025 fissando obiettivi puntuali e integrando adeguatamente il nuovo piano con le misure previste in particolare dall’articolo 14 della legge 10/2017 <i>“Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità”</i> in materia di mobility management e percorsi ciclabili casa-lavoro e casa-studio,</p>
--	---

1) il modal share del PUMS bolognese al 2030 prevede un uso dell’auto sotto il 20% degli spostamenti per il capoluogo ed Imola); la Regione Lazio ha già votato all’unanimità una legge a proposta consiglieri PD e M5S in cui si fissa il limite di stare sotto il 40% entro il 2021

Non sono presenti al momento proposte di risoluzioni da parte dei gruppi Lega Forza Italia o Fratelli d’Italia