

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Rimodulazione e richiesta di proroga

Progetto RE-CLACS

Si espongono brevemente le motivazioni che hanno portato alla rimodulazione del POD del Progetto RE-CLACS e alla proroga dei termini di conclusione delle azioni previste.

Si riassume la tempistica antecedente l'inizio del progetto che coincide con la notifica del Decreto Direttoriale di approvazione del POD.

- 29.12.2016 Con Delibera di Giunta Comunale ID 278 de 12.2016 viene approvato il Progetto RE-CLACS
- 10.01.2017 viene spedita la domanda di partecipazione al Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro e i moduli A-B-C
- 17.10.2017 Decreto Ministeriale di ripartizione delle risorse ed individuazione degli Enti Locali beneficiari.
- 14.12.2017 inviato il POD del Progetto RE_CLACS senza effettuare modifiche come richiesto espressamente dal Ministero.
- 30.01.2018 Notifica del Decreto Direttoriale di approvazione del POD

Nel quadro delle opere approvate nel dicembre 2016 e presentate dal Comune di Reggio Emilia – vedi Domanda di partecipazione al Bando del 10/01/2017 e POD in atti al PG. n. 2017/131779 del 14/12/2017 - come quota parte di cofinanziamento del Comune di Reggio Emilia, è presente la *riprogettazione funzionale dell'area dedicata a parcheggio di uso pubblico e a fermata del Tpl di via Paterlini, finalizzata all'aumento della sicurezza e della fruibilità dell'area nonché dell'accessibilità del polo scolastico superiore Makallé favorendo gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con il mezzo pubblico (Tipologia V)*. Importo complessivo dell'azione B03 nel POD quantificato in complessivi €100.00,00

Per un mancato allineamento fra esigenze di attuazione dell'Amministrazione Comunale, tempistica intercorrente fra predisposizione del progetto e approvazione ministeriale, le opere in oggetto sono state realizzate nell'estate 2017 e i relativi atti amministrativi completati entro gennaio 2018, prima dell'approvazione definitiva del POD; non è stato altresì possibile per espressa richiesta ministeriale in fase iniziale sostituire questa azione con un'altra equivalente da un punto di vista sia economico sia emissivo.

Da qui nasce l'esigenza di rimodulare il POD che, garantendo l'equilibrio finanziario originario, porti a un miglioramento del quadro emissivo complessivo del progetto come richiesto dal Bando. Si sottolinea che non è stata alterata la percentuale fra finanziamento ministeriale e cofinanziamento comunale oltrechè l'importo complessivo del Progetto.

Di seguito si illustrano le modifiche apportate nel quadro della Rimodulazione.

Voce A-Spese Tecniche:

Voce A02 – è stata ridimensionato in modo significativo il campo Iva a favore dell'imponibile. In questa tipologia erano previste originariamente le spese tecniche per la ciclabile di Bagno (tipologia 3.3) – ad oggi completamente rendicontata - e per la progettazione e gestione delle agevolazioni tariffarie/incentivi ai lavoratori tipologia 8.1 "Buoni Mobilità e agevolazioni tariffarie" che si è programmato di realizzare prevalentemente con personale interno.

Voce B – Realizzazione dell'intervento

Come anticipato nelle premesse del documento, non è stato possibile, per un disallineamento legato alla tempistica progettazione/approvazione progetto RE-CLACS / realizzazione, rendicontare la riqualificazione del Terminal Tpl di Via Paterlini a Servizio del Polo Scolastico superiore di Via Makallè e della città (voce B03).

Al contempo il Terminal a servizio del Polo Scolastico Zanelli-Motti di Via Rosselli - azione **B04** - ha assunto caratteristiche economiche, dimensionali e infrastrutturali maggiori di quanto ipotizzato in sede di presentazione del Progetto Re-Clacs. E' stata quindi incrementata la previsione di spesa ipotizzata per questa voce e contestualmente è stata azzerata l'azione **B03**.

L'infrastruttura di Via Rosselli è attualmente in fase di ultimazione e, compatibilmente con la situazione sanitaria del paese, potrà essere aperta al servizio degli studenti e della città dalla primavera 2021. Le dimensioni e le caratteristiche di sicurezza del Terminal portano a stimare anche una diversione modale verso il trasporto pubblico, meglio esplicitata nel *modulo C-Stima dei benefici ambientali*, migliorativa rispetto alle ipotesi di progetto prevedendo di coinvolgere nella rete di trasporto pubblico locale ulteriori 200 nuovi utenti, prevalentemente studenti, ma anche residenti nel quartiere proprio per le elevate caratteristiche di sicurezza e standard qualitativo che la nuova autostazione assume per il Polo scolastico e per la zona sud ovest della città.

Da questa infrastruttura, a regime, transiteranno 3 linee urbane e 5 linee extraurbane alcune esclusivamente a servizio del Polo Zanelli-Motti.

Da evidenziare che questo Polo Superiore negli ultimi anni presenta numeri in continuo aumento (Zanelli: a.s.2015-2016: 1174 studenti- as 2019-2020: 1196 studenti Istituto Tecnico Alberghiero e per la Ristorazione Motti: a.s.2015-2016: 1.169 studenti - as 2019-2020: 1180 studenti) e prossimamente il trend continuerà per la realizzazione della contigua Scuola Tecnica per Geometri che porterà alla creazione del Polo Tecnico legato al Territorio. Ci si aspetta quindi che possa accogliere da solo lo split modale verso il tpl originariamente stimato su due posizioni.

Voce B06 La voce "Rete dei Mobility Manager Scolastici" è stata riattribuita alla tipologia 7.1 ATTIVITA' DEI MOBILITY MANAGER ed è stata decurtata della quota relativa alla sistemazione dei cortili scolastici con creazione di aree sosta biciclette che sono state spostate nella nuova tipologia 2.2 CICLOSTAZIONI con attribuzione dell'azione B07.

Nella riattribuzione delle tipologie di intervento che accompagna la rimodulazione del POD è stata creata la **nuova tipologia 2.2 CICLOSTAZIONI** e le è stata attribuita l'azione **B07** "coperture e portabiciclette sicuri" ; la nuova azione deriva in quota parte dell'azione B06 che prevedeva "[...] di pari passo si lavorerà sui cortili scolastici riqualificando le aree di

sosta biciclette. Si considera di intervenire su circa 10 parcheggi biciclette presso altrettante strutture scolastiche” e da nuove risorse. Verranno quindi acquistate e posizionate rastrelliere e coperture per rastrelliere da posizionare nelle scuole”.

Parallelamente vengono previste risorse per dotare la città di portabiciclette sicuri. Attualmente sono presenti nel panorama cittadino solo in minima parte e come evidenziato più volte dai cittadini la paura del furto è uno dei principali deterrenti all'utilizzo della bicicletta sui percorsi ricorrenti.

Reggio ha il primato per infrastrutture dedicate alla ciclabilità urbana nel panorama nazionale al quale non corrisponde un pari primato per utilizzo della bicicletta negli spostamenti quotidiani. Dotare la città di rastrelliere dove sia possibile fissare il telaio della bicicletta e non solo la ruota risulta il primo passo per garantire sicurezza e conquistare ciclisti sulle tratte ricorrenti del casa-scuola e casa-lavoro.

Voce C – Promozione e Comunicazione

Voce C01 Promozione e comunicazione del Casa-Lavoro: è stato ridimensionata la cifra destinata a questa attività ritenendola sovradimensionata rispetto alle esigenze dell'azione da promuovere

Voce D – Azioni di Monitoraggio

Voci D01 e D02 la pari cifra stornata dalla voce C01 è stata divisa in parti uguali su queste due voci -Azioni di monitoraggio Poli Superiori e Azioni di monitoraggio scuole obbligo -che risultavano sottodimensionate al fine di prevedere una significativa sessione di monitoraggio al termine di tutte le azioni B dedicate al casa-scuola.

Si è programmato che per le azioni di monitoraggio destinate alla voce D01“Azioni dedicate al Casa-Lavoro” una parte consistente sarà svolta da personale interno.

La **richiesta di proroga dei termini** è dovuta a una serie di concause esplicitate nei SAP presentati con cadenza semestrale nel campo “note”.

Una delle prime difficoltà incontrate è legata alla rendicontabilità nel primo SAP presentato di una quota consistente dei lavori della ciclopista di Bagno (azione B01, del valore complessivo di € 200.000,00) che per un mero errore materiale dei colleghi che ne seguivano l'attuazione non riportava la dicitura obbligatoria per la rendicontabilità dei documenti contabili. Fra la domanda sull'ammissibilità della documentazione presentata e la relativa risposta sul POD presentato è passato un lasso di tempo consistente. La mancata risposta fino all'approvazione del POD e alla riapertura della piattaforma per la rendicontazione ha paralizzato l'andamento del progetto non avendo chiaro se proseguire nell'impegnare la quota parte di risorse provenienti dal Ministero.

Un altro reale motivo di rallentamento della tempistica progettuale è dovuto alle pesanti modifiche organizzative e di pianta organica che si sono susseguite negli ultimi quattro anni nel Comune di Reggio Emilia.

Il Progetto RE-CLACS è stato progettato dai tecnici del *Servizio Mobilità* con Dirigente l'Arch Alessandro Meggiato; il POD. è stato presentato dal *Servizio Mobilità e Progetti Speciali*,

con Dirigente il Dott. Stefano Poma; con lo stesso assetto è stata presentata la prima rendicontazione. Le successive due rendicontazioni sono state presentate come *Servizio Mobilità, Ambiente e Progetti Speciali* con Dirigente l'Ing David Zilioli e l'attuale rimodulazione viene presentata come *Struttura Tecnica di Policy Mobilità Sostenibile* con Dirigente l'Arch. Paolo Gandolfi.

I cambi di pianta organica e di dirigenza sono stati accompagnati da un clima di incertezza sia nella conduzione del progetto che nei tecnici coinvolti nell'attuazione e questo ha portato a consistenti rallentamenti dell'iter programmato. Oggi il Comune di Reggio ha trovato un suo assetto definitivo ed è in grado di proseguire nel raggiungimento degli obiettivi fissati dal Progetto RE-CLACS.

Infine non è trascurabile l'effetto della pandemia da Covid-19 che ha sensibilmente rallentato l'attività amministrativa nella primavera 2020 e si ripresenta ora, con un semi lockdown.

Il periodo di sospensione delle attività nella primavera 2020 è stata quantificata in 82 giorni da parte del Ministero ed è stata preceduta e seguita da periodi di rallentamento delle normali attività.

Alla ripresa delle attività, causa Covid-19, le risorse delle amministrazioni sono state dirottate verso obiettivi inediti rispetto a quanto ipotizzato nei Piani Triennali degli investimenti. Nell'estate 2020 in particolare, tutti gli uffici tecnici degli enti locali hanno dovuto ridefinire i propri obiettivi perseguendo una ripresa delle città.

Da marzo 2020 inoltre anche gli Enti Locali hanno dovuto affrontare il tema della non sovrapposizione del personale negli uffici quale misura per scongiurare la pandemia. Questo ha significato un ricorso massiccio alla modalità del lavoro agile che ha alcuni aspetti positivi quali la ricaduta sanitaria, ma crea al contempo dei rallentamenti nella modalità lavorativa che vede nei gruppi di lavoro multidisciplinari la modalità per perseguire obiettivi complessi quali quelli previsti dal Re-Clacs.

La sommatoria delle difficoltà incontrate nell'attuazione del progetto RE-CLACS portano a stimare un recupero dei tempi per la conclusione pari a 24 mesi e si propone quindi di terminare il progetto il **30.01.2023**, fatto salvo miglioramenti nella situazione sanitaria del Paese in tempi rapidi. Diversamente sarà difficile centrare gli obiettivi con la tempistica originariamente dichiarata.