

Delibera Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica 26 ottobre 2012, n. 105
Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa.
Gazzetta Ufficiale 17/01/2013, n. 14

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 29 dicembre 1969, n. 1042, che all'art. 2 prevede l'acquisizione del parere della Commissione di cui all'art. 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, appositamente integrata, ai fini dell'approvazione dei progetti di massima e dei progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane;

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211, concernente «Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa», e in particolare gli articoli 9 e 10, che prevedono contributi per la realizzazione degli interventi di trasporto rapido e sulle ferrovie concesse;

Viste le leggi 30 maggio 1995, n. 204, 4 dicembre 1996, n. 611, 27 febbraio 1998, n. 30, 18 giugno 1998, n. 194, 23 dicembre 1998, n. 448 (legge finanziaria 1999), 7 dicembre 1999, n. 472, 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000), 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), 6 agosto 2008, n. 133, con le quali, tra l'altro, è stata rifinanziata la citata legge n. 211/1992 ed è stato previsto un apporto finanziario statale nel limite rispettivamente del 60 per cento del costo delle opere per i sistemi di trasporto rapido (metropolitane, filobus, impianti a fune, ecc.) e sulle ferrovie concesse e del 100 per cento per gli interventi sulle ferrovie in gestione governativa;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, recante «Devoluzione delle funzioni dei Comitati interministeriali soppressi ai sensi dell'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537», e visto, in particolare, l'art. 3, comma 1, che attribuisce a questo Comitato le funzioni del soppresso Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), competente ad assumere determinazioni in ordine ai programmi da finanziare ai sensi della citata legge n. 211/1992;

Visto l'art. 4 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, con il quale, presso l'allora Ministero dei trasporti e della navigazione, è stata istituita la Commissione di alta vigilanza (C.A.V.) con il compito di supportare il titolare di quel Dicastero nell'attività di coordinamento degli interventi di cui alla citata legge n. 211/1992, in particolare nelle attività di predisposizione delle graduatorie per il riparto dei fondi assegnati alla stessa legge e nel monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi di trasporto rapido di massa;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha assegnato le risorse di cui alle leggi citate in esordio, ammettendo a finanziamento numerosi interventi sulla base di apposite graduatorie redatte dalla C.A.V., e provveduto a rimodulare le stesse risorse;

Vista la nota 14 settembre 2012, n. 32385, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere favorevole formulato dalla C.A.V. nella seduta del 30 maggio 2012: ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della rimodulazione del finanziamento dell'intervento da realizzare nel Comune di Venezia, dell'autorizzazione all'utilizzo dei ribassi di gara per gli interventi da realizzare nei Comuni di Spoleto e di Avellino, della variazione delle modalità di utilizzo dei contributi già destinati all'intervento da realizzare nel Comune di Genova, dell'autorizzazione all'utilizzo dell'importo accantonato e inizialmente destinato ad IVA per l'intervento relativo alla Ferrovia Circumetnea di Catania, dell'autorizzazione all'utilizzo degli interessi bancari maturati sulle somme accantonate per l'intervento da realizzare nel Comune di Ferrara e delle iniziative da adottare per l'intervento da realizzare nel Comune di L'Aquila, trasmettendo la relativa documentazione istruttoria; ha rappresentato di aver rinviato l'esame delle problematiche relative agli interventi da realizzare nei Comuni di Lecce e Latina, per i quali, dopo l'esame della C.A.V., i predetti Enti hanno fatto pervenire notizie aggiornate, che richiedono ulteriori approfondimenti istruttori;

ha precisato, in relazione allo stato del suddetto intervento da realizzare nel Comune di Lecce, di aver informato la Procura della Corte dei Conti, nel rispetto di quanto previsto dalla delibera di questo Comitato 6 dicembre 2011, n. 90 (G.U. n. 59/2012);

Vista la nota 9 ottobre 2012, n. 35462, con la quale il suddetto Ministero ha reiterato la richiesta d'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'esame dei citati argomenti, confermando il rinvio dell'esame delle problematiche attinenti gli interventi da realizzare nei Comuni di Lecce e Latina;

Vista la nota 24 ottobre 2012, n. 7088, con la quale il Ministero sopra richiamato ha fornito ulteriori elementi istruttori in merito agli interventi da realizzare nei Comuni di Venezia, Spoleto, Avellino e Genova;

Ritenuto che questo Comitato, come previsto dalla richiamata legge n. 211/1192, approva i programmi d'intervento, individua le fonti di finanziamento a carico dello Stato e determina i contributi da destinare annualmente ai singoli interventi;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 25 ottobre 2012, n. 4353, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare: per quanto concerne il Comune di Venezia:

che, il sistema di trasporto in corso di realizzazione è costituito da un tram su gomma a guida vincolata, articolato nelle due linee Favaro - Mestre - Venezia e Mestre - Marghera aventi un tracciato a T, e che parte dell'intervento è già in esercizio dal dicembre 2010;

che, l'intervento è stato oggetto di esame di questo Comitato in più occasioni e ha ricevuto un finanziamento complessivo, in termini di volume d'investimenti, di 100,4 milioni di euro, di cui 2,7 milioni di euro per il finanziamento di varianti per «interventi migliorativi», il costo delle quali ammontava a 19,9 milioni di euro; che, a seguito di perizie di variante recentemente intervenute, alcune delle varianti per «interventi migliorativi» sopra citate sono state stralciate e alcune sono state modificate, determinando una riduzione del costo complessivo delle varianti stesse pari a 1,2 milioni di euro;

che, sono state inoltre previste nuove opere del maggior costo di 7,9 milioni di euro, che si chiede di inserire tra quelle finanziabili a valere sul citato contributo di 2,7 milioni di euro; che, il Ministero istruttore ritiene la proposta ammissibile, in quanto alcune delle predette nuove opere possono essere considerate «interventi migliorativi» alla stregua di quelli stralciati o ridotti, atti a incrementare la funzionalità della tranvia nel suo complesso;

per quanto concerne il Comune di Spoleto:

che, per l'intervento denominato «Mobilità alternativa per Spoleto, città aperta all'uomo», derivante dall'accorpamento di tre stralci, a fronte di un costo complessivo aggiornato pari a 49,7 milioni di euro, il Ministero istruttore nel 2010 ha valutato ammissibile a finanziamento l'importo di 48 milioni di euro, determinando il massimo contributo riconoscibile in 28,8 milioni di euro, corrispondente al 60 per cento del predetto costo ammissibile;

che, attualmente sono in esercizio il 2° e il 3° stralcio, mentre è in corso la realizzazione del 1° stralcio, dal costo finanziabile di 25,7 milioni di euro;

che, il Comune ha poi ritenuto opportuno inserire, lungo il percorso meccanizzato del citato 1° stralcio, due nuove uscite, che comportano un incremento di costo di 2 milioni di euro;

che, al costo dell'opera si aggiunge inoltre l'importo di 0,6 milioni di euro inserito tra le somme a disposizione, determinando un aumento complessivo di 2,6 milioni di euro rispetto al costo di 25,7 milioni di euro di cui sopra;

che, a seguito della relativa procedura di gara, sono state realizzate economie per 2 milioni di euro;

che, per il finanziamento di quota parte dei maggiori costi sopra descritti, il Comune ha quindi chiesto di utilizzare il succitato ribasso di gara di 2 milioni di euro, e che tale proposta è ritenuta ammissibile dal citato Ministero, in quanto le opere aggiuntive migliorano la funzionalità dell'intero intervento;

che, il quadro economico aggiornato del 1° stralcio dell'opera presenta quindi un costo complessivo finanziabile di 26,3 milioni di euro;

per quanto concerne il Comune di Avellino:

che, l'iniziale progetto dal costo di 24,7 milioni di euro, denominato «Sistema innovativo», cui questo Comitato ha assegnato un contributo di 14,8 milioni di euro, consisteva nella realizzazione di un sistema di trasporto a basso impatto ambientale, caratterizzato dall'utilizzo di veicoli innovativi, a guida parzialmente vincolata nella fase di marcia con alimentazione da linea di contatto e a guida libera durante le fasi di marcia autonoma;

che, a seguito di prescrizioni sul progetto preliminare formulate dalla citata Commissione interministeriale di cui alla legge 29 dicembre 1969, n. 1042, come integrata dall'art. 5 della legge n. 211/1992, nonché per disporre di un sistema di trasporto implementabile e destinato a servire un bacino d'utenza più ampio, il Comune ha approvato il progetto definitivo dell'opera, abbandonando l'iniziale tecnologia innovativa ad alto costo e passando a un sistema di trasporto con veicoli a tecnologia tradizionale (filobus), che consentiva, a parità di costo, la realizzazione di un tracciato più esteso e l'acquisto di un numero quasi doppio di veicoli;

che, all'intervento così modificato questo Comitato ha confermato il contributo di 14,8 milioni di euro, pari al 60 per cento del costo del progetto;

che, nel 2006, a seguito di un'importante ristrutturazione del centro storico della città, prima della gara per l'appalto dei lavori, il Comune ha individuato una diversa soluzione progettuale, che prevedeva la marcia autonoma dei veicoli per il 38 per cento del percorso e la conseguente presenza di accumulatori sui veicoli stessi;

che, a seguito della relativa gara d'appalto il costo dell'intervento si è ridotto a 22,4 milioni di euro, con economie per 2,3 milioni di euro, dovute anche alle minori opere per la riduzione della tratta alimentata;

che, peraltro la soluzione progettuale oggetto di gara non è stata ritenuta ammissibile dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, perché l'intervento modificato non risultava più in linea con le finalità della legge di finanziamento e i criteri di valutazione adottati in sede di concessione dei contributi;

che, conseguentemente, nel 2010, il medesimo Comune ha adeguato il progetto, tenendo conto del citato diverso assetto del centro città e della dislocazione dei sottoservizi, incompatibili, in alcune tratte del percorso, con la realizzazione dei pali di sostegno della linea elettrica di contatto;

che, il progetto in questione, dal costo di 24,7 milioni di euro, ritenuto ammissibile dal Ministero istruttore, è caratterizzato dalla riduzione delle tratte a marcia autonoma al solo 13 per cento del percorso e comprende, tra l'altro, lo spostamento di una parte di tracciato, la diversa modalità di alimentazione del veicolo in marcia autonoma, la modifica della linea aerea di contatto e della palificazione, la diversa collocazione del deposito officina (per il quale al momento sono stati indicati i massimi costi ipotizzabili, essendo il relativo progetto ancora da completare);

che, il Ministero istruttore propone l'adeguamento della denominazione dell'opera, da individuare ora come «Impianto filoviario per la città di Avellino», la conferma del contributo già concesso alla precedente versione progettuale e l'autorizzazione all'utilizzo delle economie di gara;

per quanto concerne il Comune di Genova:

che, l'iniziale intervento relativo alla metropolitana di Genova, comprensivo delle tratte Canepari - Brin e Brin - Brignole, aveva un costo approvato da questo Comitato di 388,4 milioni di euro;

che, attualmente la suddetta metropolitana è in esercizio per la tratta Brin - Principe - De Ferrari, mentre è in corso di realizzazione la tratta De Ferrari - Brignole;

che, per sopperire alle maggiori necessità finanziarie relative a tale seconda tratta, questo Comitato ha approvato la rimodulazione progettuale dell'intervento iniziale, stralciando la realizzazione del prolungamento Canepari - Brin e rinviando la realizzazione della stazione di Corvetto, e ha confermato le risorse già assegnate al progetto originario, integrandole con un contributo di 27,6 milioni di euro in termini di volume d'investimenti, che era stato attribuito ad altro intervento cui la Provincia di Savona aveva rinunciato (la linea di trasporto elettrificato Savona - Vado);

che, l'intervento così rimodulato, dal costo di 234,9 milioni di euro, risultava finanziato con risorse ex lege n. 211/1992 per complessivi 121,3 milioni di euro (circa il 51,6 per cento del costo aggiornato);

che, come all'epoca rappresentato dal Ministero istruttore, la quantificazione definitiva del contributo e l'erogazione delle relative risorse sarebbero state disposte dopo l'acquisizione del parere della citata Commissione interministeriale ex lege n. 1042/1969 e dopo la conseguente approvazione tecnico-economica dell'intervento stesso da parte del Ministero medesimo;

che, l'intervento risulta avere ora un costo aggiornato di 260,7 milioni di euro, integralmente finanziato a valere sulle risorse della citata legge 211/1992, della Regione, del Comune e della legge 472/1999, comprensivo di un maggior costo riconducibile a varianti di linea della tratta De Ferrari - Brignole e all'incremento di spesa per l'ampliamento del deposito Dinegro;

che, a seguito della valutazione di congruità da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di alcune opere (le varianti alla tratta De Ferrari - Brignole e alla stazione Brignole, nonché il deposito Dinegro), il costo ammissibile del progetto ai fini del finanziamento a valere sui fondi della legge n. 211/1992, depurato quindi di oneri a carico del Comune (tra cui revisione prezzi e oneri della concessione), è stato quantificato in 219,8 milioni di euro;

che, il Ministero istruttore ha ritenuto di informare questo Comitato in merito alla intenzione del Comune di Genova di concentrare la quota complessiva di contributo ex lege n. 211/1992, di 121,3 milioni di euro (pari al 55,2 per cento del predetto costo ammissibile aggiornato di 219,8 milioni di euro) sulle opere in corso di realizzazione e destinare alle opere procrastinabili parte del contributo derivante dal citato definanziamento dell'intervento della Provincia di Savona;

per quanto concerne la Ferrovia Circumetnea di Catania:

che, il progetto iniziale prevedeva il potenziamento della tratta metropolitana Stesicoro - Giovanni XXIII e Borgo - Nesima, e Deposito;

che una rimodulazione dell'intervento, con riduzione del finanziamento da destinare al primo stralcio Deposito - Officina di Paternò, ha consentito di destinare le risorse liberatesi e ulteriori risorse derivanti da interessi attivi al completamento delle opere civili relative alla tratta Galatea - Giovanni XXIII, non inserita nel progetto iniziale, ma essenziale per completare il percorso tra Stesicoro e Nesima, in quanto compresa tra le stazioni intermedie di Giovanni XXIII e Borgo;

che, il costo dell'intervento è stato quindi rideterminato in 141,5 milioni di euro, interamente finanziati a valere sulle risorse della citata legge 211/1992;

che, successivamente, per il finanziamento di una variante, questo Comitato ha autorizzato l'utilizzo delle economie di gara concernenti le due tratte Borgo - Nesima e Stesicoro - Giovanni XXIII e delle economie derivanti dalla rimodulazione della voce «somme a disposizione» di cui al quadro economico aggiornato delle medesime tratte;

che, come ora rappresentato dal Ministero istruttore, nei quadri economici dei progetti esecutivi delle tratte sopra richiamate è incluso l'importo originariamente destinato ad IVA (11,2 milioni di euro), accantonato per il venir meno dei presupposti al relativo rimborso;

che, viene ora proposta l'autorizzazione all'utilizzo di tale accantonamento per fronteggiare il costo di ulteriori varianti, senza modificare il citato costo complessivo dell'opera (141,5 milioni di euro);

che, le varianti includono, tra l'altro, lo stralcio di opere non più realizzabili e l'introduzione di nuovi interventi per la modifica di un tratto di galleria, per l'utilizzo di una diversa tipologia di consolidamenti e per urgenti e indifferibili lavori per la sicurezza;

che, il suddetto Ministero ha formulato parere favorevole all'utilizzo della somma in questione;

per quanto concerne il Comune di Ferrara:

che, gli interventi denominati «Servizio ferroviario ad uso metropolitano della città di Ferrara» e «Impianto ferroviario affiancamento linea Ferrara - Codigoro alla linea F.S. Ferrara - Rimini e interramento» costituiscono, rispettivamente, il 1° e il 2° lotto di un'opera già finanziata da questo Comitato e finalizzata, in particolare, all'adeguamento di una tratta della linea ferroviaria Ferrara - Codigoro per la realizzazione di un servizio suburbano nella città di Ferrara (1° lotto) e alla realizzazione del collegamento diretto tra le linee ferroviarie Rimini - Ferrara (di competenza di RFI S.p.A.) e Ferrara - Codigoro (di competenza di Ferrovie Emilia Romagna - FER s.r.l.), provenienti da est, con la linea Suzzara - Ferrara (di competenza di FER s.r.l.), nonché la realizzazione di un tratto interrato di circa 1,5 km, che consente l'eliminazione di due passaggi a livello in area urbana (2° lotto);

che, i lavori del 1° lotto sono quasi conclusi (al 3° trimestre 2011, lo stato di avanzamento era del 93,7 per cento), mentre quelli del 2° lotto sono in corso;

che, in particolare, è stata completata la 1ª fase del 2° lotto, che prevede la realizzazione di un raccordo provvisorio per lo spostamento, fino a Ferrara centrale, dell'esercizio della linea Rimini - Ferrara sulla linea Ferrara - Codigoro;

che, una volta liberato dal traffico, il sedime della predetta linea Rimini - Ferrara sarà interessato dalla realizzazione di un tunnel a due binari, uno in uso a RFI S.p.A. e l'altro a FER s.r.l., e su tale sedime sarà spostata la tratta iniziale della linea Ferrara - Codigoro, abbandonando l'attuale percorso, che sarà poi demolito;

che, nel corso dei lavori è emersa la necessità di adeguare il progetto sia per caratteristiche geometriche, sia per normativa di sicurezza nelle gallerie ferroviarie, sia per la nuova normativa antisismica in vigore;

che, il costo dei suddetti adeguamenti ammonta a complessivi 8,7 milioni di euro, al cui finanziamento contribuiranno 2 milioni di euro quali somme residue già stanziati ai sensi della legge 22 dicembre 1986, n. 910 (legge finanziaria 1987) e in corso di trasferimento alla Regione Emilia-Romagna, 0,7 milioni di euro quale anticipo da parte di FER s.r.l., recuperabile tramite la vendita di un immobile, e 1 milione di euro quale cofinanziamento del Comune di Ferrara;

che, i residui 5 milioni di euro possono essere reperiti, come da proposta del Ministero istruttore, utilizzando gli interessi sul conto corrente vincolato a favore del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sul quale sono state depositate le somme assegnate al suddetto Comune a valere sulla legge n. 211/1992, interessi che coprirebbero il 57 per cento del costo della variante, rientrando quindi nel limite massimo di contribuzione statale del 60 per cento;

che, il citato Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha formulato parere favorevole in merito alla proposta, precisando che gli interessi maturati al 3° trimestre 2011 ammontano a complessivi 5,1 milioni di euro (di cui 1,3 milioni di euro per il 1° lotto dell'intervento, già pressoché completato, e 3,8 milioni di euro per il 2° lotto) e che possono essere integralmente utilizzati per il citato 2° lotto;

per quanto concerne il Comune di L'Aquila:

che, l'intervento già approvato da questo Comitato riguarda la realizzazione di una linea tranviaria su gomma il cui costo, pari a 33,6 milioni di euro, è stato finanziato per 20,1 milioni di euro, pari al 60 per cento del costo stesso;

che, l'opera è stata inserita nel Programma triennale delle opere pubbliche del Comune, tra gli interventi suscettibili di finanziamento da parte dei privati ex art. 37-bis dell'allora legge 11 febbraio 1994, n. 109;

che, dopo l'espletamento della gara, la concessione di realizzazione e gestione è stata affidata al raggruppamento CGRT (Costruzione e gestione reti di trasporto), individuato quale «promotore»;

che, i lavori avrebbero dovuto essere conclusi entro il mese di aprile 2005;

che, l'intervento è stato oggetto di una variante (c.d. «variante assestamento»), che non ha apportato modifiche progettuali sostanziali e ha reso necessario rimodulare il quadro economico, a parità di spesa, ed è poi stato oggetto di una procedura d'infrazione comunitaria, conclusasi con la dichiarazione che l'appalto dei lavori di realizzazione e gestione dell'infrastruttura era stato attribuito

dal Comune con una procedura diversa da quelle previste dalla direttiva 14 giugno 1993, n. 93/37/CEE, concernente le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici;

che, in ottemperanza agli esiti della citata procedura, nel gennaio 2009 la concessione sopra richiamata è stata annullata;

che, in seguito all'evento calamitoso del 6 aprile 2009, il Ministero istruttore ha interessato il Comune a relazionare sullo stato delle opere già realizzate e sulla fornitura del materiale rotabile, nonché sulla situazione contrattuale e sulla programmazione del completamento delle opere;

che, rilevata la mancanza di riscontro a tale richiesta e ai successivi solleciti, il citato Ministero ha inizialmente ipotizzato la revoca del residuo contributo, da rendere disponibile per altri interventi;

che, tuttavia, accogliendo le indicazioni della C.A.V., formulate in funzione della particolarità della situazione venutasi a determinare a seguito del sopra citato evento calamitoso, il Ministero stesso ha interessato questo Comitato, al fine di valutare la realizzabilità di uno stralcio funzionale dell'intervento, impiegando le opere già costruite e ancora utilizzabili dopo il sisma;

Delibera:

1. Intervento di Venezia.

È autorizzato l'utilizzo di quota parte del contributo già assegnato all'intervento concernente la linea tranviaria «Favaro - Mestre - Venezia S. Marta» e «Mestre centro - Marghera con variante in sottopasso», pari a 1,2 milioni di euro, per il finanziamento delle nuove varianti di cui alla precedente presa d'atto.

2. Intervento di Spoleto.

È autorizzato l'utilizzo delle economie di gara, pari a 2 milioni di euro, relative all'intervento denominato «Mobilità alternativa per Spoleto, città aperta all'uomo», rimodulato come dalla precedente «presa d'atto».

3. Intervento di Avellino.

3.1 È confermato il contributo di 14,8 milioni di euro, inizialmente concesso all'intervento denominato «Sistema innovativo», a favore dell'attuale progetto aggiornato da denominare «Impianto ferroviario per la città di Avellino», risultante dalla rimodulazione di cui alla precedente presa d'atto e del costo di 24,7 milioni di euro.

3.2 È inoltre autorizzato, per la realizzazione dell'intervento di cui al precedente punto 3.1, l'utilizzo delle economie di gara, pari a 2,3 milioni di euro.

4. Intervento della Ferrovia Circumetnea di Catania.

È autorizzato l'utilizzo di 11,2 milioni di euro, derivanti dall'accantonamento dell'importo appostato a titolo di IVA nel quadro economico iniziale dell'intervento denominato «Ferrovia Circumetnea - potenziamento tratte metropolitane Borgo - Nesima, Stesicoro - Giovanni XXIII, deposito, opere civili Galatea - Giovanni XXIII», per il finanziamento delle varianti di cui alla precedente presa d'atto.

5. Intervento di Ferrara.

È autorizzato l'utilizzo di 5 milioni di euro, derivanti da interessi maturati sul conto corrente vincolato a favore del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui alla precedente presa d'atto, per il finanziamento degli adeguamenti progettuali, ugualmente illustrati nella precedente presa d'atto, relativi all'intervento denominato «Impianto ferroviario affiancamento linea Ferrara - Codigoro alla linea F.S. Ferrara - Rimini e interrimento».

6. Intervento di L'Aquila.

6.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti inviterà il Comune di L'Aquila a relazionare, sullo stato delle opere relative alla «tranvia su gomma» già realizzate e sulla fornitura del relativo materiale rotabile, nonché sulla situazione contrattuale e sulla programmazione del completamento delle opere stesse. La relazione dovrà altresì fornire notizie sulla realizzabilità di uno stralcio funzionale dell'intervento, impiegando le opere già costruite e ancora utilizzabili dopo il sisma.

6.2 In caso di mancata trasmissione della predetta relazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro 90 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale, il

suddetto Ministero potrà formulare a questo Comitato una nuova proposta di destinazione del finanziamento concesso per l'intervento di cui al precedente punto 6.1.

7. Clausole finali.

7.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigilerà sull'attuazione della presente delibera, sollecitando i soggetti interessati ad adottare tutte le misure per una tempestiva realizzazione delle opere in questione.

7.2 I soggetti aggiudicatori di interventi comprensivi di una spesa per rotabili, che siano almeno in parte a carico della finanza pubblica, dovranno assicurare che i rotabili stessi restino di proprietà pubblica, salvo che il servizio venga poi posto a gara.

7.3 Restano ferme le direttive formulate in precedenza e non esplicitamente modificate con la presente delibera, compreso l'onere di relazione annuale, da espletare entro il 31 gennaio di ogni anno fino alla completa realizzazione del programma di interventi.