



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 20

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

INTERROGAZIONI

104^a seduta (antimeridiana): mercoledì 8 ottobre 2014

Presidenza del vice presidente ESPOSITO Stefano

I N D I C E**INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 7
BOCCHINO (<i>Misto-ILC</i>)	4
* NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 5
TONINI (<i>PD</i>)	7
ALLEGATO (<i>contiene i testi di seduta</i>)	8

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NCD; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Per l'Italia: PI; Scelta Civica per l'Italia: SCpl; Misto: Misto; Misto-Italia Lavori in Corso: Misto-ILC; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Nencini.

I lavori hanno inizio alle ore 9.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-00728, presentata dal senatore Bocchino e da altri senatori.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, in base agli elementi forniti dai competenti uffici, informo che, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e previa concertazione con la Regione siciliana, il CIPE, il 20 gennaio 2012, con deliberazione n. 6 del medesimo anno, ha acquisito agli atti gli elenchi che costituiscono il II Programma stralcio di interventi urgenti sul patrimonio scolastico. Tali interventi sono finalizzati alla messa in sicurezza, alla prevenzione e alla riduzione del rischio connesso alla vulnerabilità degli elementi, anche non strutturali, degli edifici scolastici. Con la suddetta delibera, il Comune di Monreale ha ricevuto un finanziamento di euro 80.000. Successivamente il Ministero, ottenuta la registrazione del decreto di impegno, ha disposto il pagamento di una prima *tranche* di euro 36.000 a favore del conto di tesoreria intestato al Comune di Monreale. L'ordinativo di pagamento è stato emesso in data 3 aprile 2014.

Per quanto concerne, invece, la richiesta di notizie sugli esiti del sopralluogo tecnico, il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche riferisce che, vista la convenzione del 19 aprile 2013 stipulata con il Comune di Monreale, lo stesso provveditorato assumeva l'onere di svolgere le funzioni di stazione appaltante per i lavori di risanamento strutturale dell'immobile per un importo complessivo di euro 80.000. L'ufficio tecnico del provveditorato prendeva immediatamente contatti con l'ufficio tecnico del Comune e, nel maggio 2013, effettuava un sopralluogo con propri funzionari incaricati della progettazione unitamente a un delegato del Comune medesimo. In tale sede si accertava che le condizioni strutturali dell'immobile erano tali da non consentirne l'uso: infatti, il Comune aveva preferito trasferire le attività scolastiche ad altra sede considerato che l'edificio era inagibile per le precarie condizioni delle strutture. Pertanto, la somma programmata di 80.000 euro non poteva in alcun modo essere sufficiente al recupero, anche parziale, della funzionalità statica nel rispetto delle norme sismiche vigenti nel territorio dell'isola.

In occasione del sopralluogo, il tecnico delegato dal Comune ha fatto presente che lo stesso Comune aveva in corso di redazione un progetto per il risanamento strutturale e per l'adeguamento sismico della scuola, progetto da realizzare con un finanziamento già richiesto di importo pari ad un milione di euro. Quindi, l'intervento da realizzare con il finanziamento di 80.000 euro avrebbe potuto costituire solo un complemento al progetto di cui stiamo parlando.

In questo quadro, l'ufficio tecnico del provveditorato, per quanto concordato con il tecnico comunale, è rimasto in attesa di conoscere lo sviluppo per la parte progettuale formulata dal Comune al fine di integrarla per quanto di propria competenza. Infatti, appare evidente che la mera sostituzione di un solaio piano, così come previsto nella scheda di vulnerabilità fornita dal Comune di Monreale, non consente l'agibilità della scuola, che necessita invece di interventi di adeguamento sismico e di una profonda ristrutturazione dalla copertura al piano terra dell'immobile.

Naturalmente, per ogni ulteriore finanziamento, ovvero l'inserimento in un nuovo programma di finanziamento, dovrà essere interessata la Regione siciliana, che, anche in relazione alla specifica tipologia di intervento, ne valuterà l'eventuale inclusione in una delle diverse tipologie di finanziamento disponibili.

BOCCHINO (*Misto-ILC*). Signor Presidente, dal punto di vista strettamente informativo ringrazio naturalmente il vice ministro Nencini che ci ha fornito ampi ragguagli relativamente al sopralluogo effettuato.

Debbo dire che la vicenda della scuola di Monreale è in parte sintomatica di tante altre realtà, siciliane e non, in cui si situano edifici scolastici che richiedono manutenzione più o meno urgente e che all'atto pratico rimangono chiusi per mesi, se non per anni, creando così le condizioni per lo sviluppo di un mercato dell'affitto alternativo, a cui spesso le pubbliche amministrazioni fanno riferimento, il che naturalmente svilisce l'immagine dello Stato quale effettivo fornitore di un servizio scolastico pubblico e gratuito e a minore spesa possibile per lo stesso Erario (occorre infatti considerare che questi affitti spesso gravano sul bilancio dello Stato in misura non indifferente).

Sotto questo profilo, il caso della scuola di via Polizzi è emblematico, visto che l'affitto dei locali si protrae ormai da vari anni ed è stato mantenuto dal Comune anche quando il plesso era disponibile, prima degli eventi che, come il Vice Ministro ci ha ricordato, ne hanno causato l'inagibilità e la conseguente chiusura.

In ragione di quanto osservato, mi dichiaro quindi soltanto parzialmente soddisfatto della risposta; tengo anche a puntualizzare – e concludo, signor Presidente – che la vicenda della scuola di Monreale che, come abbiamo appena sentito, si trascinerà ancora chissà per quanto altro tempo (d'altra parte per la Regione Sicilia, stanti i tempi difficili, risulta piuttosto difficile reperire un finanziamento di un milione di euro) purtroppo rimarrà a testimoniare ancora, quasi come un simbolo, il parziale fallimento

del programma di risanamento degli edifici scolastici nella Regione da cui provengo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01106 (già 4-00684), presentata dai senatori Panizza e Tonini.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. In Italia il recepimento della direttiva europea 2002/49/CE, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, è avvenuto con l'emanazione del decreto legislativo n. 194 del 19 agosto 2005, che definisce le procedure per l'elaborazione della mappatura acustica e dei piani d'azione e, in particolare, le attività che competono ai gestori dell'infrastruttura nei confronti degli enti interessati (Regioni e Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare).

La mappatura acustica e i piani di azione vengono riesaminati e, se necessario, rielaborati ogni cinque anni e sono trasmessi dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare alla Commissione europea.

Nel rispetto di tale normativa, Rete ferroviaria italiana (RFI) ha eseguito le attività poste a suo carico e, in particolare, ha elaborato e trasmesso al Ministero, alle Regioni e ai Comuni interessati, inclusa la Provincia autonoma di Trento (PAT), la seguente documentazione: mappatura acustica degli assi ferroviari con più di 60.000 convogli all'anno (nota del 21 giugno 2007); piano d'azione degli assi ferroviari con più di 60.000 convogli all'anno (nota del 18 luglio 2008); mappatura acustica degli assi ferroviari principali con più di 30.000 convogli all'anno (nota del 25 giugno 2012); piano d'azione degli assi ferroviari principali con più di 30.000 convogli all'anno (nota del 17 luglio 2013).

Oltre alle attività ora elencate, il citato decreto legislativo all'articolo 4, comma 8, prescrive che il piano d'azione recepisca e aggiorni il piano di contenimento e abbattimento del rumore prodotto per lo svolgimento dei servizi pubblici di trasporto, come previsto dalla legge quadro sul rumore n. 447 del 1995 che Rete ferroviaria italiana ha adottato, nei casi di superamento dei valori limiti stabiliti per le infrastrutture ferroviarie dal decreto del Presidente della Repubblica n. 459 del 1998, secondo le direttive emanate con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 29 novembre 2000.

Tale piano d'azione, che prevede interventi distribuiti in un arco temporale di 15 anni e che il 1° luglio 2004 è stato approvato dalla Conferenza unificata Stato-Regioni, limitatamente ai primi quattro anni (2004-2008), è articolato secondo priorità valutate sulla base dei criteri stabiliti all'articolo 3 del citato decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in relazione alla numerosità e alla tipologia dei ricettori esposti, nonché all'entità del superamento del limite imposto per i livelli acustici.

A fronte della facoltà di modifica degli ordini di priorità che detto articolo attribuisce alle sole Regioni, in accordo con i Comuni interessati,

la Conferenza unificata, nell'intesa espressa il 1° luglio 2004, ha stabilito inoltre che «sono prioritari i progetti contenuti in precedenti accordi (progetti pilota) sottoscritti da Rete ferroviaria italiana e dalle Regioni, con la previsione anche di risorse aggiuntive».

Per quanto riguarda la Provincia autonoma di Trento, al momento dell'intesa della Conferenza unificata, era in essere il protocollo sottoscritto in data 12 dicembre 2001 per la realizzazione di interventi di risanamento acustico con barriere antirumore lungo la linea ferroviaria Verona-Brennero. Tale protocollo prevedeva un contributo economico del 35 per cento da parte della Provincia autonoma di Trento, per la progettazione e la realizzazione degli interventi di risanamento acustico individuati come prioritari dalla Provincia stessa che, per quanto appena detto, sono da ritenersi prioritari anche rispetto al piano redatto da Rete ferroviaria italiana.

Nella progettazione preliminare sviluppata dalla Provincia autonoma di Trento in conformità a uno studio del 2000 dell'Agenzia provinciale protezione ambiente (APPA), e posta alla base del suddetto protocollo d'intesa, sono state individuate diverse aree di intervento lungo la linea Verona-Brennero. Per tre di esse, segnatamente Trento Sud, Stella di Man e Matterello, selezionate dalla stessa Provincia, sono stati successivamente sviluppati i progetti esecutivi degli interventi che, allo stato attuale, sono in gran parte completati e solo per una frazione residua in via di completamento. Il costo totale di questi ultimi interventi ammonta a 17,5 milioni di euro, di cui 11,3 milioni a carico di Rete ferroviaria italiana.

Successivamente, nel 2011, la Provincia autonoma di Trento ha trasmesso a Rete ferroviaria italiana e al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare la delibera con cui la Giunta provinciale ha revisionato l'ordine di priorità degli interventi di mitigazione acustica previsti nel territorio della Provincia di Trento, lungo la linea ferroviaria Verona-Brennero. Tale revisione ha tenuto conto degli interventi in corso di realizzazione, finanziati e programmati dalla Provincia stessa, e suddivide gli interventi di risanamento acustico secondo i seguenti quattro gruppi. Gruppo I (interventi in corso), che comprende Trento Sud, Stella di Man e Matterello; gruppo II (interventi finanziati), che comprende Serravalle; gruppo III (interventi programmati), che comprende Canova, Zambana Nuova e Roncafort; gruppo IV (interventi da programmare).

Per quanto riguarda il tratto di linea ferroviaria prospiciente la zona di «Cristo Re», richiamato dagli onorevoli interroganti, il piano di contenimento e abbattimento del rumore elaborato da Rete ferroviaria italiana prevedeva, originariamente, una barriera antirumore di codice CI 022205050, di lunghezza pari a 1.400 metri e altezza variabile da 2 a 7,5 metri sul piano del ferro.

Tale intervento era programmato al secondo anno di piano e, pertanto, rientrava tra quelli dei primi quattro anni approvati dalla citata Conferenza unificata.

Nelle successive determinazioni della Provincia autonoma di Trento, la priorità dell'intervento in questione è stata rimodulata e, attualmente, lo stesso è inserito nel gruppo IV (interventi da programmare).

Infine, in ordine alla velocità di esercizio nel tratto ferroviario centrale della città di Trento, sia Rete ferroviaria italiana che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare segnalano di non avere notizie in merito ad una deroga ottenuta dalle Ferrovie dello Stato italiane circa la velocità di passaggio dei treni nel tratto cittadino. Rete ferroviaria italiana aggiunge che, nell'ambito della stazione di Trento, la velocità della linea è stabilita in funzione del suo andamento plano-altimetrico ed è tale da anni.

TONINI (PD). Signor Presidente, mi ritengo parzialmente soddisfatto della risposta del vice ministro Nencini; considerato che, con riferimento alla questione della pianificazione delle opere di protezione dai rumori e, quindi, di protezione acustica, il Governo ha fornito informazioni su uno stato dell'arte che già conoscevamo, ne consegue che non ho difficoltà a convenire con quanto è stato detto.

Il tema, però, è quello di valutare seriamente la possibilità di rallentare la velocità dei treni nel passaggio all'interno della stazione. Non dimentichiamo che la linea del Brennero è – come è noto – molto praticata dal traffico merci, che avviene quasi completamente nelle ore notturne. È quindi durante le ore notturne che il rumore colpisce il cuore della città, cioè la zona attorno alla stazione, nel tratto che va da Trento sud, dove in gran parte sono stati effettuati interventi di barrieramento acustico, verso nord ed è proprio in quel tratto centrale della città che i treni merci procedono ad una velocità *standard* come fossero in aperta campagna. Questo provoca gravi disagi a quanti risiedono in quella zona e anche qualche timore sul piano della sicurezza, basti in tal senso ricordare la tragedia di Viareggio. Ripeto, il transito a velocità elevata di pesanti convogli merci nel cuore della notte determina qualche preoccupazione tra gli abitanti.

Per questa ragione tengo a soffermarmi sulle battute finali della risposta del vice Ministro, laddove si segnala che non c'è nessuna deroga specifica che Rete ferroviaria italiana utilizzi per stabilire la velocità nel passaggio all'interno del centro urbano e, pertanto, reitero la richiesta di valutare seriamente l'opportunità di effettuare dei rallentamenti nel transito all'interno dell'area cittadina.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 9,20.

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

BOCCHINO, SANTANGELO, DONNO, FUCKSIA, CAMPANELLA, SERRA, BLUNDO, CAPPELLETTI, ROMANI Maurizio, COTTI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

nel Comune di Monreale (Palermo) è presente, tra le altre, la scuola dell'infanzia di via Polizzi, frazione di Pioppo, la cui costruzione è risalente agli anni '80;

la scuola, nell'anno 2006, è stata oggetto di una prima relazione tecnica, effettuata da un tecnico comunale, che evidenziava forti criticità nella struttura dell'edificio;

da quella data diverse volte è stata chiusa per effettuare riparazioni urgenti volte a renderla agibile e, nei periodi di chiusura, è stato locato dal Comune un immobile privato al canone mensile di 6.000 euro;

successivamente, nell'anno 2008, la scuola dell'infanzia di via Polizzi è stata riaperta e l'immobile privato è stato utilizzato per gli alunni della scuola secondaria di primo grado;

nel febbraio 2012, a seguito di ulteriori infiltrazioni d'acqua, il sindaco con ordinanza n. 31 del 22 febbraio 2012 ne ha disposto la chiusura, ma essa è stata riaperta la settimana successiva dopo gli opportuni interventi tecnici; a giugno dello stesso anno lo stesso tecnico comunale che nel 2006 aveva periziato l'immobile ha confermato ancora la presenza di criticità e il sindaco ha ordinato nuovamente la chiusura dell'edificio scolastico, annullando la revoca della locazione dell'immobile privato 3 giorni prima della scadenza prevista;

nel luglio 2012 il sindaco con ordinanza n. 90 ha disposto nuovamente la chiusura della struttura di via Polizzi per procedere ad un'accurata perizia della stessa;

a settembre 2012 il dirigente scolastico ha organizzato i locali della vicina scuola secondaria di primo grado in maniera da accogliere sia gli alunni della scuola dell'infanzia che quelli della scuola primaria nonché quelli della scuola secondaria di primo grado, mentre il contratto di locazione dell'immobile del privato ha continuato a rimanere in essere, nonostante lo stesso rimanga inutilizzato, sempre a 6.000 euro mensili, e rinnovato fino al giugno 2019;

nel maggio 2013 si è svolto il sopralluogo tecnico con i 3 professionisti che hanno ricevuto l'incarico dal provveditorato interregionale per le opere pubbliche (Sicilia-Calabria) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'incontro era finalizzato alla progettazione e direzione dei lavori di messa in sicurezza della scuola materna di via Polizzi. Il gruppo di lavoro era costituito dall'ingegnere Mario Della Corte responsabile

unico del procedimento (che dovrà occuparsi anche delle funzioni di responsabile dei lavori), il geometra Massimo Liotta, progettista e direttore dei lavori e l'ingegnere Giuseppe Spitale, progettista e direttore operativo, l'ingegnere Salvatore Cassarà dell'ufficio tecnico del Comune di Monreale. A seguito dell'incontro il vice sindaco Nazzareno Salamone ha dichiarato che questo sopralluogo rappresenta un grande passo avanti nella realizzazione di questa struttura i cui lavori dovrebbero essere realizzati in tempi brevi con un importo di 80.000 euro. Il sindaco Filippo Di Matteo ha dichiarato che «Ho chiesto ai tecnici di accelerare al più presto tutte le procedure per dotare la frazione di una opera adeguata e moderna da metterla a disposizione dei bambini di Pioppo»;

non risulta agli interroganti che il Ministero delle infrastrutture abbia comunicato a tutt'oggi all'amministrazione comunale gli esiti del sopralluogo,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto e se disponga della perizia dei 3 professionisti incaricati del sopralluogo a maggio 2013, e se intenda renderla nota;

se intenda, ed entro quali tempi, porre in essere tutti gli adempimenti del caso affinché venga restituita alla comunità monrealese la struttura scolastica e ne venga ripristinata la piena funzionalità;

se non ritenga opportuno intervenire prontamente al fine di disporre i finanziamenti necessari per la ristrutturazione dell'immobile pubblico entro i termini previsti dall'art. 2-bis del decreto-legge 15 ottobre 2013, n. 120, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 dicembre 2013, n. 137, e successive modifiche, in modo tale da dare possibilità all'amministrazione locale di avvalersi della possibilità di recedere dal contratto di locazione con privati di cui al medesimo decreto-legge, conseguendo così si da subito gli obiettivi di contenimento della spesa alla base della normativa citata.

(3-00728)

PANIZZA, TONINI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il 25 giugno 2002 è stata adottata la direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, un passo in avanti nell'elaborazione della politica dell'Unione europea in materia di inquinamento acustico;

la direttiva mira a definire «un approccio comune volto ad evitare, prevenire o ridurre, secondo le rispettive priorità, gli effetti nocivi, compreso il fastidio, dell'esposizione al rumore ambientale». A tal fine la direttiva impone agli Stati membri di mettere in atto una serie di interventi e, più in particolare, di determinare l'esposizione al rumore ambientale mediante la mappatura acustica, di adottare piani d'azione in base ai risultati della mappatura acustica e di garantire che il pubblico sia informato in merito al rumore ambientale e ai relativi effetti;

il rumore ambientale rappresenta un problema significativo in tutta l'Unione europea per le conseguenze che esso ha sulla salute. Numerosi studi indicano, infatti, che il rumore ambientale costituisce un fattore di rischio per la salute pubblica e che l'esposizione al rumore presenta in Europa una tendenza in crescita rispetto ad altri fattori di *stress*. L'urbanizzazione, la domanda crescente di trasporti motorizzati e le lacune della pianificazione urbana costituiscono le cause principali dell'esposizione al rumore ambientale. Inoltre, l'inquinamento acustico è spesso presente in aree urbane nelle quali anche la qualità dell'aria può essere un problema;

anche a livello economico l'inquinamento acustico provoca effetti negativi, tra i quali si può annoverare il deprezzamento del valore degli immobili;

considerato che:

il quadro legislativo nazionale prevede la regolamentazione di qualsiasi attività rumorosa e una pianificazione territoriale e urbanistica che tenga conto del clima acustico delle aree urbane;

all'inizio del 2013 l'Europa ha richiamato l'Italia per non avere adempiuto alle norme comunitarie a tutela dell'ambiente proprio in riferimento all'inquinamento acustico e la Commissione ha messo in mora il nostro Paese per il mancato rispetto della legge europea in materia;

nelle varie regioni della penisola, rispetto all'attuazione della direttiva, si stanno facendo passi in avanti, compatibilmente con le risorse a disposizione. In particolare, sul territorio di Trento sono stati messi in campo diversi interventi di abbattimento della soglia di rumore lungo le linee ferroviarie, le principali arterie stradali, l'autostrada del Brennero;

tuttavia, nella parte centrale della città di Trento (in particolare nella zona «Cristo Re») si torna a chiedere con forza la realizzazione delle barriere antirumore perché da un decennio i cittadini sopportano gravi disagi derivanti dall'esercizio delle infrastrutture della ferrovia (passaggio di treni, soprattutto quelli merci) che hanno fortemente compromesso le condizioni di vivibilità;

l'amministrazione comunale di Trento ha in progetto l'interramento di tale tratta della linea ferroviaria, ma è evidente che tale intervento, anche qualora si trovassero le necessarie risorse finanziarie, richiederebbe tempi comunque molto lunghi;

inoltre, le Ferrovie dello Stato hanno ottenuto una deroga riguardante la velocità di passaggio nel tratto della città (deroga forse unica in Italia);

con la revisione dell'ordine di priorità dell'aprile 2011 la parte centrale di Trento non è ricompresa né tra gli interventi in corso, né tra quelli programmati e tantomeno finanziati, ma è soltanto annoverata tra gli interventi da programmare. La zona in questione sarebbe stata scavalcata da 5 interventi che cronologicamente risultano essere stati progettati dopo e tale inversione comporta gravi ritardi ed inadempienze provocando pesanti danni ai cittadini della zona nonché all'asilo nido, alle scuole e alle altre strutture presenti;

la legge quadro sull'inquinamento acustico di cui alla legge n. 447 del 1995 è puntuale nel sancire i «principi fondamentali», ed i «principi generali che costituiscono per le regioni a statuto speciale e le provincie autonome di Trento e Bolzano norme fondamentali di riforma economico-sociale» e attenta nell'individuare le competenze dello Stato, delle Regioni, delle Provincie e dei Comuni con i rispettivi doveri di controllo e vigilanza e le relative sanzioni amministrative,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti in premessa e quali iniziative intenda assumere per ovviare ai disagi;

se, in merito alla deroga che la società Ferrovie dello Stato vanta, riguardante la velocità di attraversamento nel tratto centrale della città, intenda intervenire, al più presto, con atti di propria competenza, al fine di prevederne il superamento, permettendo così il rallentamento del passaggio dei treni nel cuore di Trento.

(3-01106, già 4-00684)

