

di laurea in medicina e chirurgia di contenuto identico, da svolgersi contemporaneamente su tutto il territorio nazionale presso le singole sedi universitarie (cfr. articolo 2 decreto ministeriale Miur del 17 aprile 2003);

a detta di numerosi partecipanti, la prova concorsuale per l'accesso ai corsi di laurea presso la II università di Napoli non avrebbe seguito l'iter procedimentale previsto espressamente dal predetto bando, risolvendosi in una sostanziale ed assoluta violazione dello stesso, infatti: la commissione esaminatrice avrebbe avviato le procedure per la identificazione dei candidati soltanto intorno alle ore 10,45 concludendo la prova concorsuale addirittura alle ore 15,15; la commissione non ha mai proceduto all'appello dei candidati; le prove d'esame avrebbero avuto inizio alle ore 12,45 cioè successivamente alla conclusione delle prove svoltesi presso le altre sedi universitarie; nelle altre sedi universitarie, ed in particolare presso la Federico II di Napoli, le prove risultavano ultimate alle ore 12,00 circa; non sono stati sequestrati cellulari, libri o altro in possesso dei candidati; non è stato impedito ai concorrenti di comunicare tra loro —:

se non ritenga necessario avviare un'azione di monitoraggio in tutti gli atenei italiani, al fine di accertare se vicende come quelle verificatesi a Napoli abbiano avuto luogo anche in altri atenei e assumere, se del caso, opportune iniziative anche normative al riguardo. (4-08175)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interpellanza urgente  
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

è di pochi giorni la notizia dell'ennesimo incidente stradale mortale verifi-

catosi sulla strada statale n. 640, che collega le province di Agrigento e Caltanissetta;

in meno di un mese, la strada a scorrimento veloce Agrigento-Caltanissetta ha già fatto cinque vittime, se si considera un altro incidente verificatosi qualche giorno prima. In un anno gli incidenti totali sono stati circa 44 e 9 le vittime, esclusi i feriti;

la strada è stata costruita intorno al 1930 e l'attuale percorso è obsoleto, la carreggiata è troppo stretta rispetto al traffico veicolare, è piena di curve, in più il manto stradale, benché rifatto più volte, non è poroso e non assorbe l'acqua tanto che quando piove si verifica il fenomeno dell'*acqua planing*, causa principale degli incidenti unitamente alla velocità sostenuta;

da tempo le due province regionali si sono impegnate alla realizzazione del raddoppio dell'intero tratto della statale n. 640 ognuno per il « suo » versante;

la provincia regionale di Agrigento ha già provveduto alla predisposizione del progetto riguardante il raddoppio delle carreggiate per il tratto di propria competenza, che va da Agrigento a Canicattì ed a breve lo consegnerà all'Anas;

la provincia regionale di Caltanissetta, al contrario, da notizie apprese dalla stampa, ha ritenuto opportuno gettare la spugna rinunciando alla progettazione del « proprio » versante, adducendo quale attenuante una serie di *stop* dovuti alla lungaggine burocratica;

da notizie giornalistiche, il compartimento regionale dell'Anas di Palermo si è dichiarato disponibile alla progettazione ed al successivo finanziamento;

molti cittadini e lavoratori che percorrono giornalmente la scorrimento veloce Agrigento-Caltanissetta chiedono provvedimenti urgenti, mentre la procura, da notizie apparse sui quotidiani, sta per chiudere un'inchiesta che va avanti da

oltre due anni. L'ipotesi di reato, al momento contro ignoti, è quella di omicidio colposo plurimo;

l'associazione « Vittime della Strada » ben giustamente ha preso ad esempio la strada in oggetto come la « strada della morte » per gli innumerevoli incidenti;

numerosi cittadini delle due province si muovono utilizzando la strada statale n. 640 per raggiungere sia il posto di lavoro che i vari uffici pubblici sia amministrativi che sanitari;

in particolare, gli intasamenti sono determinati dal passaggio degli automezzi pesanti che giornalmente percorrono la scorrimento veloce per il trasporto di merci e materiali dalla Sicilia occidentale alla Sicilia orientale e per il Nord Italia —:

se sia a conoscenza di tale situazione dei fatti e quali provvedimenti urgenti intenda adottare al fine di accelerare tutte le procedure di sicurezza e di protezione necessari a garantire l'incolumità degli automobilisti e dell'intera collettività, che già soffre per gli innumerevoli problemi economici legati alla mancanza di lavoro ed alla crisi economica che interessa l'intera area territoriale;

se e come intenda individuare responsabilità amministrative per gli enormi ritardi per la costruzione del raddoppio della statale n. 640;

se non ritenga opportuno convocare una conferenza di servizi con i soggetti interessati per il completamento della progettazione e del relativo finanziamento da far ricadere tra le « Opere Prioritarie per il Mezzogiorno ».

(2-00992) « Misuraca, Angelino Alfano, Amato, Baiamonte, Catano, Giuseppe Drago, Fallica, Floresta, Germanà, Giuseppe Gianni, Giudice, Grimaldi, Jacini, Marinello, Masini, Minoli Rota, Mormino, Ricciuti, Romano, Scalia, Stagno d'Alcontres, Giacomo Angelo Rosario Ventura, Arrighi, Cannella, Delmastro

Delle Vedove, Fatuzzo, La Grua, Lo Presti, Caminiti, Mondello, Zama, Scaltritti, Santulli, Marras ».

#### Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

appare ormai probabile la soppressione da parte di RFI dello storico *intercity* *Cycnus* che, al mattino, copre la tratta Ventimiglia-Genova-Milano;

tale soppressione risulterebbe profondamente negativa per la Provincia di Savona stante il grande numero di pendolari diretti, per lavoro o per studio, a Savona, Genova e Milano;

particolarmente penalizzato sarebbe l'intero comprensorio di Albenga in quanto l'altro *intercity* Ventimiglia-Roma avrebbe la fermata alle ore 7,33 ad Alassio senza poi prevedere alcuna sosta ad Albenga;

anche per le ore serali la situazione non sembra migliore considerato che il progetto delle Ferrovie prevede un netto ridimensionamento dei convogli —:

se non intenda assumere al riguardo le opportune iniziative presso RFI, affinché possano essere adottate le determinazioni necessarie a evitare il sopra esposto pregiudizio ad una intera provincia e addivenire alla migliore soluzione.

(2-00990)

« Nan ».

#### Interrogazioni a risposta in Commissione:

GIBELLI. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze. — Per sapere — premesso che:

la corretta progettazione, costruzione, installazione e conduzione degli impianti ed i sistemi per l'assistenza al volo

costituisce requisito essenziale per assicurare l'efficienza e la sicurezza della navigazione del sistema e ai volumi crescenti di traffico che esigono sempre maggiori livelli di automazioni e innovazione tecnologica nel cosiddetto settore Atc/Atm (*Air Traffic Control/Air Traffic Management*);

la legge n. 104 del 1994 (« Legge quadro in materia di lavori pubblici » — Merloni) e successive integrazioni e modificazioni prevede che la progettazione di opere ed impianti finanziati con denaro pubblico siano redatti e firmati da personale tecnico dipendente dalle amministrazioni appaltanti e che sia abilitato all'esercizio della professione, o in alternativa se diplomato, in assenza dell'abilitazione, possono firmare i progetti, nei limiti previsti dagli ordinamenti professionali, qualora siano in servizio presso l'amministrazione aggiudicatrice, ovvero abbiano ricoperto analogo incarico presso un'altra amministrazione aggiudicatrice, da almeno cinque anni e risultino inquadrati in un profilo professionale tecnico ed abbiano svolto o collaborato ad attività di progettazione;

analoghe considerazioni, valgono, oltre che per l'attività di progettazione, anche per le attività di direzione dei lavori e accessorie, così come riportato nello stesso articolo 17 della legge n. 109 del 1994 (« Effettuazione delle attività di progettazione, direzione dei lavori e accessorie »);

ai sensi dell'articolo 28, punto 4) della stessa legge n. 109 del 1994 e dell'articolo 188, punto 1) e 2) del decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 1999 (Regolamento di attuazione della legge n. 109 del 1994), per le operazioni di controllo di forniture, costruzioni ed installazioni impianti realizzati in ambito di intervento pubblico, tra cui rientrano, come detto, sicuramente anche gli interventi di ammodernamento e potenziamento del settore assistenza al volo effettuati dall'Enav spa, nelle relative commissioni, devono essere prescelti tecnici in possesso di specifica qualificazione profes-

sionale correlata all'esperienza ed al titolo di studio posseduto nonché abilitazione all'esercizio della professione;

il Ministro dell'economia e delle finanze, nel parere espresso in data 1° marzo 2002 (protocollo 3288) relativamente alla disciplina dell'attività contrattuale dell'Enav spa, ha evidenziato che, nel caso di specie, si applicano le disposizioni di recepimento delle norme comunitarie (decreto legislativo n. 358 del 1992, come modificato dal decreto legislativo n. 402 del 1998, decreto legislativo n. 157 del 1995, come modificato dal decreto legislativo n. 62 del 2000 e decreto legislativo n. 158 del 1995, legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni) in relazione alla natura di organismo di diritto pubblico che caratterizza l'Enav spa e che quindi alla società in parola siano da applicarsi le disposizioni comunitarie in materia di appalti pubblici e di appalti per la fornitura di beni e servizi, tenuto conto che lo Stato è azionista unico della stessa e soprattutto che l'Enav opera in regime di monopolio;

in virtù del parere su espresso dal ministero dell'economia e delle finanze, le disposizioni della legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni ed integrazioni vanno applicate, fermo restando le esclusioni previste per le società per azioni, anche all'Enav spa, con particolare riferimento alle attività di progettazione, direzione lavori e collaudo di nuovi impianti e sistemi per l'assistenza al volo;

la Corte dei conti - sezione di controllo degli enti, nella relazione al Parlamento sulla gestione dell'Enav spa per gli esercizi finanziari 2001 e 2002, ha messo in evidenza la situazione critica legata alla fornitura ed all'installazione di impianti e mezzi per assicurare il servizio pubblico di assistenza al volo, sottolineando che tale attività viene gestita tramite personale Enav spa al quale non è richiesto alcun particolare requisito o abilitazione, non essendo previste le figure professionali di responsabile del procedimento, di progettista, di direttore dei lavori e di collaudatore, eccetera, e pertanto in tale settore

viene ignorato il disposto della legge n. 109 del 1994 e successive modifiche e decreti attuativi che invece, come detto, regolano la nomina, le funzioni e i requisiti necessari per svolgere le particolari funzioni professionali sopra citate;

in tutti gli altri campi di applicazione del comparto aeronautico (costruzione, revisione, manutenzione, di avionica di bordo, velivoli, motori, infrastrutture aeroportuali, eccetera) la fase di studio, realizzazione, collaudo, omologazione, manutenzione, eccetera delle strutture, dei sistemi ed impianti di bordo necessari ad assicurare l'efficienza e la sicurezza dei velivoli nonché delle infrastrutture aeroportuali, vengono effettuate sempre da personale qualificato abilitato e certificato dall'Enav (Ente nazionale per l'aviazione civile) per la funzione richiesta;

nella summenzionata relazione, la Corte dei conti ritiene che sarebbe necessario, anche con riferimento al modulo già operativo in Enav, che l'Enav spa si dotasse di un'apposita struttura a cui attingere per l'espletamento di tutte quelle operazioni che richiedono una specifica professionalità e abilitazione e nella quale ricomprendere quei dipendenti Enav (ingegneri, architetti, periti, geometri, eccetera);

per contro, l'Enav spa ha recentemente presentato una proposta aziendale che incide profondamente sull'ordinamento professionale relativo al personale dipendente non dirigente dell'Enav e che, per quanto riguarda il personale tecnico che svolge anche funzioni di tipo professionale, risulta totalmente in contrasto con le osservazioni riportate dalla Corte dei conti precedentemente descritte, in quanto non si prevede nella proposta, alcun tipo di differenziazione o dotazione di struttura separata per il personale qualificato, abilitato ai sensi di legge ed iscritto nei relativi albi e collegi professionali (o per il personale avente requisiti e competenze equivalenti) e che svolge particolari attività professionali anche se con rapporto di dipendenza, rispetto alla normativa indicata dalla legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni e/o altre leggi applicabili —:

se non ritenga opportuno intervenire per garantire il rispetto, da parte dell'Enav spa delle norme legislative applicabili, tra cui la legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni ed integrazioni, per la realizzazione di interventi di ammodernamento e potenziamento relativi all'assistenza al volo, assicurando, di conseguenza, che l'espletamento delle attività di progettazione, direzione lavori e collaudo venga affidato ai soggetti in possesso dei requisiti e dei titoli previsti dalla legge e contribuendo, in tal modo, a garantire il livello di sicurezza del volo;

se non ritenga opportuno intervenire affinché, in riferimento alla prevista revisione dell'ordinamento professionale del personale non dirigente, l'Enav spa si muova nella direzione indicata dalla Corte dei conti, procedendo all'istituzione di un'apposita area o struttura (ruolo professionisti) nella quale inquadrare il personale abilitato ed iscritto ad albi e collegi professionali (ingegneri, architetti, avvocati periti industriali, geometri, eccetera) cui risultino affidati particolari incarichi di tipo professionale quali progettazione, direzione lavori, collaudi, esecuzione contrattuale, perizie, eccetera, e che, nel rispetto della normativa sui lavori pubblici, implicino assunzione diretta di responsabilità;

se non ritenga opportuno suggerire alla società Enav spa di orientarsi verso un assetto di ordinamento professionale che tuteli maggiormente ed adeguatamente, dal punto di vista retributivo, professionale e di responsabilità civile, l'area relativa al personale abilitato ed iscritto ad albi e collegi professionali, che svolge importantissime funzioni e che si assume anche responsabilità dirette, sia dal punto di vista civile e penale, nello svolgimento degli incarichi tecnici e/o amministrativi affidati nel settore dell'assistenza al volo nonché adoperarsi per predisporre un nuovo regolamento interno per la direzione, contabilità e collaudo dei lavori, eseguiti per conto dell'Enav spa rispettoso degli orientamenti forniti dalle leggi di settore in vigore. (5-02639)

BRUSCO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 21 novembre 2003 il Direttore generale competente provvedeva a sottoporre al Cipe la proposta di assegnazione ai comuni dei fondi disponibili relativi agli eventi sismici 1980-1981;

moltissimi comuni della provincia di Salerno ne sono rimasti esclusi;

la ripartizione effettuata non appare all'interrogante supportata da oggettivi e trasparenti criteri ed ha condotto ad evidenti sperequazioni —:

quali siano i criteri seguiti per la ripartizione dei predetti fondi;

se non ritenga opportuno promuovere un chiarimento dell'intera vicenda.  
(5-02642)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

MAZZARELLO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'ACI 116, oggi ACI Global, in data 10 febbraio 2003, ha formalmente comunicato l'avvio di procedura di una ulteriore riduzione di personale per n. 171 unità (con la conseguente totale chiusura dei centri diretti per il soccorso nella viabilità ordinaria ed autostradale), appartenenti a diverse qualifiche professionali;

di dette unità solo 30 lavoratori, al termine del periodo di mobilità, potranno essere collocati in pensione e, di conseguenza, ben 141 lavoratori verrebbero a trovarsi privi di occupazione;

questi 141 dipendenti di ACI Global potrebbero essere riassorbiti dall'ACI Italia, la cui pianta organica, approvata dalla Presidenza del Consiglio dei ministri in data 5 settembre 1995, prevede, nelle varie qualifiche, una vacanza di oltre 500 posti;

per detto provvedimento di assunzione, l'erario non solo non avrebbe a suo

carico alcun onere, vivendo l'ACI Italia dei proventi delle proprie attività istituzionali, ma verrebbe addirittura a conseguire un notevole risparmio per la mancata corresponsione del finanziamento per la mobilità di cui alla legge n. 223 del 1991 —:

quali iniziative intenda adottare il Governo affinché i lavoratori messi in mobilità siano riassunti da ACI Italia, così come è già accaduto nel 1998 nel corso di una precedente ristrutturazione. (4-08163)

GASPERONI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'episodio che si va ad illustrare è stato segnalato da un passeggero Alitalia di ritorno ad Ancona da Londra, in transito a Milano Malpensa, martedì 18 novembre 2003;

l'itinerario era così organizzato: volo AZ239 in partenza da Londra alle 16,25, arrivo a Milano Malpensa alle 19,20. Volo AZ1139 in partenza da Milano Malpensa alle 20,25, arrivo ad Ancona alle 21,35;

all'aeroporto di Londra vengono annunciati due successivi ritardi, di quaranta minuti ciascuno, ufficialmente per nebbia a Milano Malpensa, anche se non si può escludere che parte dei ritardi fossero imputabili alle misure di sicurezza prese per l'arrivo, nello stesso aeroscalo, del Presidente americano in visita ufficiale a Londra;

nonostante le ripetute rassicurazioni sulla partenza del volo, quest'ultimo viene cancellato;

i passeggeri vengono dirottati sul volo successivo (AZ241) delle ore 17,50, partito anch'esso in ritardo e dopo l'atterraggio dell'Air One e dei velivoli in accompagnamento;

l'aereo atterra a Malpensa in modalità automatica (annuncio del comandante) proprio in relazione alle condizioni di pessima visibilità per nebbia;

all'arrivo a Malpensa il passeggero ha già di gran lunga perso l'ultimo volo in coincidenza per Ancona (AZ1139);

il passeggero viene accolto molto gentilmente al banco transiti dalla funzionaria Alitalia che, constatata l'impossibilità di proseguire il viaggio in serata, provvede a preparare la carta di imbarco per il volo del mattino successivo, e consegna un *voucher* Alitalia per il pernottamento, da consegnare alla società di gestione degli aeroporti all'uscita dell'area bagagli;

a questo punto il passeggero consegna il *voucher*, tra una folla di un centinaio di persone, tutte nelle stesse condizioni, e la società, nel giro di circa 45 minuti, comunica di aver individuato l'*hotel* per il pernottamento (ore 23,00 circa) e carica il passeggero su un *pullman*;

al passeggero, all'arrivo all'*hotel* dopo circa tre quarti d'ora di viaggio, in prossimità di Como, viene comunicata l'impossibilità di poter usufruire di una stanza singola, costringendolo di fatto a dividere una stanza doppia con uno sconosciuto;

nella stessa identica situazione si ritrovavano molti degli altri passeggeri;

ad avviso dell'interrogante è lesivo della dignità personale del passeggero un simile trattamento da parte della compagnia di bandiera —:

se intenda verificare la reale motivazione della cancellazione del volo AZ239 del 18 novembre 2003, pretestuosamente motivata con la presenza di nebbia, quando l'aereo successivo, nelle stesse identiche condizioni, viene fatto atterrare, e non si tratti piuttosto di una politica di «risparmio» della compagnia aerea, a danno dei passeggeri e nel disprezzo più totale delle esigenze degli utenti. (4-08172)

GIORDANO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nel 1962 il ministero della marina mercantile dispose la costruzione di un

edificio da adibire a casa di riposo per i lavoratori portuali. A tal fine fu acquistato un terreno nel comune di Dovadola in provincia di Forlì;

nel 1963, previa approvazione del progetto, iniziarono i lavori di costruzione. Nel 1966, in fase di avanzata costruzione, il sindaco Angiolo Giannelli si adoperò affinché la gestione della futura casa del portuale assumesse i propri dipendenti tra i lavoratori disoccupati del comune di Dovadola;

nel 1969 fu autorizzata l'abitabilità della costruzione su richiesta delle terme di Castrocaro, legate alla casa del portuale da convenzione;

nel 1972 furono iniziati i lavori riguardanti l'ampliamento del secondo piano dello stabile e nel 1973 quelli relativi alla costruzione del secondo fabbricato. Nel 1989 furono effettuati lavori di consolidamento del solaio, danneggiato da un incendio;

per quanto riguarda la gestione alberghiera tale attività fu svolta dalla ditta Vespignani fino al 1979. Successivamente la gestione fu affidata alla Gemos di Faenza, la quale svolgeva l'attività di gestione alberghiera, amministrazione, custodia, conservazione e manutenzione ordinaria dell'immobile; attività prestata fino al 1995, anno della chiusura della casa del portuale; in tale periodo il complesso ospitava fino a duecento persone e dava lavoro a circa quaranta dipendenti fra impiegati e operai;

dal 1995 in poi la struttura è stata abbandonata a se stessa, con il conseguente decadimento strutturale dell'immobile e dell'ambiente circostante;

la struttura che inizialmente era di proprietà del ministero della marina mercantile fu ceduta tramite decreto-legge al ministero dei trasporti e della navigazione;

nel 1999 venne disposta la liquidazione del patrimonio finanziario, immobiliare e mobiliare della gestione «Bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale»,

e con decreto del 16 febbraio 2000 il ministero dei trasporti e della navigazione ha nominato un liquidatore nella persona del dottor Nicola Ermini;

agli inizi del 2002 il mandato conferito al dottor Ermini, scaduto per decorrenza del termine prescritto, è stato rinnovato ad opera dell'attuale ministro delle infrastrutture e dei trasporti in carica;

dopo quasi quattro anni dalle nomine sopra citate ed a seguito di polemiche verificatesi in campagna elettorale in occasione del rinnovo dell'amministrazione comunale di Dovadola del 2002, in merito al rimpallo di responsabilità circa i ritardi nella definizione della pratica in oggetto, è stata costituita una associazione per il recupero della « ex casa del portuale » di Dovadola con lo specifico scopo di sollecitare un tempestivo ed efficace intervento da parte delle istituzioni e dell'opinione pubblica per il recupero della struttura che da anni versava in uno stato di totale abbandono;

infatti l'ex casa del portuale riveste una grande importanza sia a livello infrastrutturale che paesaggistico ed attualmente è ancora perfettamente recuperabile, benché in stato di notevole degrado; inoltre il recupero di detta struttura porterebbe grandi vantaggi all'intera comunità di Dovadola;

il primo atto dell'associazione è stato quello di informare dell'iniziativa l'attuale sindaco di Dovadola, dopodiché è stata inviata una comunicazione al ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al presidente della regione e al liquidatore;

il 30 e il 31 agosto 2003 per evidenziare e coinvolgere la cittadinanza e tutte le comunità della vallata del Montone, l'associazione ha organizzato una giornata ecologica riguardante la pulizia e il disboscamento dell'area esterna della ex casa del portuale;

il 19 settembre 2003 l'associazione ha inviato una comunicazione al liquidatore

informandolo dell'avvenuta iniziativa e sollecitando alcune informazioni che dovevano essere riscontrate;

nessuna di tali comunicazioni ha ottenuto riscontro da parte del dottor Ermini, fatta eccezione per la sola autorizzazione all'utilizzo dell'area per l'iniziativa ecologica;

la proprietà del complesso ha l'obbligo di regolarizzare la pratica riguardo le opere costruite e/o modificate rispetto alle concessioni rilasciate dal comune di Dovadola e l'ufficio tecnico del medesimo comune ha la necessità di acquisire la documentazione adeguata;

in quasi tre anni tale documentazione non è pervenuta se non in minima parte; infatti dall'ufficio tecnico del liquidatore sono pervenuti soltanto alcuni disegni. Ma a tutt'oggi risultano ancora mancanti altri disegni e documenti esplicitamente richiesti dal comune di Dovadola in data 4 marzo 2003 —:

quali iniziative intenda attivare in tempi rapidi affinché sia restituita al benessere della comunità l'ex casa del portuale del comune di Dovadola così come richiesto dalla costituita associazione nata *in loco* e da tutta la cittadinanza.

(4-08176)

\* \* \*

*INTERNO*

*Interrogazione a risposta orale:*

CASTAGNETTI, LUSETTI, FIORONI e BURTONE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

un giovane immigrato senegalese, Djieng Doudou, è morto a Livorno, città nella quale viveva da una decina d'anni, per leucemia. Era in attesa del fratello, l'unico che avrebbe potuto salvarlo donandogli il midollo spinale. Il fratello, però,