

la situazione, già denunciata da altre associazioni sindacali di lavoratori della polizia penitenziaria, è da considerarsi al limite della rottura per lo « stress » generato dal lavoro e provocato dalle carenze di organico, cosicché ben si può dire che si viva in una condizione di particolare insicurezza e di lavoro svolto da uomini che rischiano di perdere ogni motivazione —:

se non ritenga doveroso provvedere con la massima urgenza ad eliminare le lamentate deficienze della casa circondariale di Biella, tenendo conto delle indicazioni e delle denunce avanzate dall'O.S.A.P.P. e delle altre organizzazioni dei lavoratori della polizia penitenziaria.

(4-19564)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanze urgenti

(ex articolo 138-bis del regolamento):

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

in data 1° giugno 2004 nell'incontro di presentazione dei progetti relativi alla variante di Etroubles e Saint-Oyen della strada statale n. 27 e alla galleria di sicurezza del Traforo del Gran San Bernardo tenutosi presso la Presidenza della giunta regionale della Valle d'Aosta alla presenza del presidente della regione valdostana, dei parlamentari valdostani, dei sindaci dei comuni interessati dagli interventi, il presidente dell'ANAS ingegner Vincenzo Pozzi ha dichiarato che entro l'anno si sarebbe proceduto al finanziamento della galleria di sicurezza e all'istituzione del bando di gara per appaltare i lavori della variante in oggetto;

in data 9 giugno 2005 nell'incontro tenutosi a Roma e riguardante le problematiche dell'emergenza traffico pesante venutasi a creare nella nostra regione in seguito alla temporanea chiusura del Tra-

foro del Frejus, il Ministro professor ingegner Pietro Lunardi aveva garantito al presidente della regione Valle d'Aosta unitamente ai parlamentari valdostani l'impegno per la realizzazione delle opere sopracitate;

in data 8 novembre 2005 nella prima mattinata si è verificato un ulteriore incidente nei pressi dell'abitato di Etroubles, episodio questo che non ha avuto tragiche conseguenze solamente per l'orario in cui si è verificato, a differenza del passato dove altri incidenti hanno purtroppo causato delle vittime;

in data 1° dicembre 2005 i sindaci delle amministrazioni comunali interessate dalla questione hanno evidenziato congiuntamente la grave situazione di rischio per la sicurezza dei propri cittadini sollecitando l'inizio dei lavori atteso oramai da anni;

in data 4 dicembre 2005 in occasione dell'inaugurazione del tratto autostradale di Courmayeur il presidente della regione onorevole Luciano Caveri ha nuovamente ribadito al Ministro e al presidente dell'ANAS l'importanza e l'indispensabilità della realizzazione di tali opere;

lungo la strada statale 27, strada internazionale che collega l'Italia alla Svizzera, transitano ogni anno più di 500.000 autovetture e quasi 100.000 autoarticolati —:

se il Ministro interpellato non ritenga urgente e necessario adoperarsi perché si proceda in tempi brevi alla realizzazione della variante di Etroubles e Saint-Oyen lungo la strada statale n. 27 e del finanziamento della galleria di sicurezza del Traforo del Gran San Bernardo, opere indispensabili e necessarie per garantire la dovuta sicurezza del transito dei veicoli e le fondamentali garanzie per l'incolumità degli abitanti della zona interessata.

(2-01788) « Collè, Brugger, Widmann, Zeller, Detomas, Boato ».

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

dal 2001, nonostante i proclami del governo Berlusconi, tutte le più importanti opere di collegamento infrastrutturali in corso di realizzazione o previste per la Regione Marche, sia nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e sia all'interno di intese tra Governo e Regione, sono state bloccate o sospese;

in particolare, a seguito dell'intesa di programma tra il Governo e le Regioni Marche e Umbria erano state individuate una serie di opere infrastrutturali viarie, ferroviarie, logistiche e tecnologiche allo scopo di superare l'isolamento delle Marche e quale contributo allo sviluppo delle aree colpite dal grave terremoto del 1997. Tra le opere prioritarie, inserite anche nel Piano generale dei trasporti della logistica del 2001, figurano: la Strada Statale Fano-Grosseto, il nodo viario di Ancona (collegamento porto-A14 e raddoppio della Falconara-Pontelungo), la Strada Statale 76; la Strada Statale 77 e la Pedemontana (meglio indicate come Quadrilatero Marche), il raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara, il *by-pass* ferroviario di Falconara, la nuova galleria ferroviaria di Cattolica, il completamento delle opere portuali di Ancona;

pertanto dal 2001 le Marche sono state completamente penalizzate e sono stati ridotti consistentemente i finanziamenti previsti e bloccate numerose opere ferroviarie, portuali e stradali. Infatti, a titolo di esempio, già nel 2001 l'ANAS SpA disponeva di progetti appaltabili e di finanziamenti per realizzare due tratti stradali della SS76 e della SS77, ma a tutt'oggi i lavori non sono stati neanche iniziati per cui, secondo gli interpellanti, sia il Governo che l'ANAS SpA portano tutta intera la responsabilità dei gravi ritardi accumulati in questi anni;

con nota del 4 giugno 2002 del Ministero dell'economia e delle finanze, è stata comunicata alla commissione tecnica finanza di progetto istituita nell'ambito

CIPE, la prima *tranche* di progetti su cui effettuare studi pilota, tra cui figura incluso il progetto « Quadrilatero ». L'adozione di questi « progetti pilota » era prevista nella legge obiettivo n. 443 del 2001, quella per realizzare le « grandi opere » annunciate dal governo Berlusconi;

il 6 giugno 2003 viene creata la Società Quadrilatero Marche e Umbria SpA, costituita da ANAS SpA (51 per cento) e Sviluppo Italia (49 per cento) e quindi a totale partecipazione pubblica, con lo scopo di realizzare, entro il 2010, alcuni assi viari nelle regioni Marche e Umbria (per quanto riguarda la Regione Marche detti assi viari interesseranno solo le Province di Macerata e Ancona), nonché una serie di strutture commerciali, alberghiere, industriali e logistiche dalla cui realizzazione dovrebbe derivare una cosiddetta « cattura di valore » da destinare al parziale pagamento delle strade statali inserite nel progetto;

il soggetto attuatore, oltre a realizzare le strade con i contraenti generali, gestirà infatti per trent'anni un « Piano di area vasta » (PAV) con il quale dovrebbe garantire i cosiddetti « ricavi da cattura del valore »;

il PAV coinvolge ben 58 comuni, sul territorio dei quali verranno individuate le « aree leader » (previste dallo studio in numero di sette per una superficie complessiva di 700-800mila metri quadri e per un volume edificabile di 1,9-2 milioni di metri cubi) e le « aree produttive industriali, artigianali e terziarie » interessate e valorizzate dalle nuove infrastrutture;

i ricavi provenienti dalla « cattura del valore » verrebbero prodotti da due azioni distinte: una è la realizzazione delle « aree leader », l'altra, coinvolge in modo diffuso tutto il territorio ed è quella che dovrebbe catturare ed attualizzare il « valore futuro » prodotto dalle nuove infrastrutture;

con la costituzione della Società Quadrilatero prende così ufficialmente l'avvio un progetto pilota, unico nel nostro Paese, che applica un modello finanziario « innovativo » o « creativo » attraverso le seguenti modalità:

a) elaborazione di un Piano di Area Vasta (PAV) che prevede, oltre agli interventi infrastrutturali, la distribuzione sul territorio degli insediamenti produttivi e dei nodi logistici;

b) cofinanziamento del progetto attraverso l'utilizzo di flussi di ricavi derivanti dalla monetizzazione dei benefici economici assicurati al territorio dalla realizzazione delle nuove strade;

la Quadrilatero infatti, per sostenere una parte dei costi nel tempo, prevede un meccanismo di «cattura di valore» proveniente dall'incremento di gettito conseguente all'impianto di nuove attività produttive e di servizio che sarebbero possibili dalla maggiore accessibilità data dalle nuove strade. Secondo questo modello finanziario «creativo» un'infrastruttura viaria genera benefici economici, derivanti dal miglioramento dell'accessibilità, a favore delle aree che attraversa e con il PAV si intendono stabilire le aree sulle quali più rilevante sarebbe la ricaduta dei benefici economici derivanti dal miglioramento dell'accessibilità;

per garantire questo meccanismo si comprendono nella progettazione le aree di produzione e le aree di servizi (le cosiddette «aree leader») da affiancare alle strade e agli allacci, con valenza di veri e propri strumenti urbanistici, con priorità rispetto non solo ai piani regolatori comunali (i quali vengono automaticamente modificati dallo strumento) ma rispetto anche ai piani paesistici regionali, ai piani regionali delle infrastrutture e dei trasporti, ai piani regionali del commercio, ai piani territoriali di coordinamento delle Province;

la Quadrilatero va così a sostituirsi di fatto agli Enti Locali (Regioni, Province e Comuni) nella facoltà di programmazione economica e urbanistica che viene data in mano ad una società di diritto privato, che ha il solo compito di garantire un'architettura finanziaria fatta tutta e solo di risorse pubbliche dirette e indirette;

altra particolarità è rappresentata dal fatto che l'ANAS, le Province e i Comuni

devono concedere alla Quadrilatero la delega, di competenze primarie della Pubblica Amministrazione a partire da quelle espropriative;

la regione Marche, secondo gli interpellanti opportunamente, ha promosso due ricorsi contro il progetto pilota della Quadrilatero derivante dalla legge obiettivo, uno al Tar ed uno alla Corte costituzionale, attualmente all'esame giurisdizionale, in quanto tale legge cancella di fatto le competenze degli Enti Locali in materia urbanistica ed ambientale e consente la deroga ad ogni norma relativa agli appalti pubblici dando di fatto al contraente Quadrilatero SpA un potere senza responsabilità;

a fronte di un costo stimato di 2.156,720 milioni di euro, le risorse «disponibili» sono (in base alla Delibera CIPE 13 del 27 maggio 2004) di 1.499,020 milioni di euro e molto probabilmente come possibilità di accensione di mutui;

nei fatti il progetto di Piano di Area Vasta (PAV), predisposto dalla Quadrilatero SpA, prevede, a differenza di quanto avviene comunemente per gli altri collegamenti della rete nazionale, che debbano contribuire i Comuni, le Regioni, le Province, le Fondazioni bancarie, le Camere di Commercio;

nella Delibera CIPE tra le fonti di copertura dei costi si indicano i proventi da «cattura di valore» per 342,228 milioni di euro (pari al 17 per cento circa dei costi complessivi di realizzazione, mentre il restante 83 per cento è a carico del finanziamento pubblico) che sono rappresentati:

1) dai contributi dei Comuni da quote aggiuntive ICI, riscosse dagli insediamenti produttivi sorti nelle zone strettamente interconnesse agli assi viari costituenti il «Quadrilatero» ed oneri di infrastrutturazione;

2) dai canoni di concessione delle aree leader (da affidare ad un concessionario, sulla base di bando di gara per ogni

« area leader »), e da quelli rinvenibili da altre attività poste in essere sul territorio;

3) dai contributi provenienti dalle Camere di commercio, che garantiscono comunque un livello minimo di contribuzione, indipendentemente dallo sviluppo generato dalla realizzazione dell'opera, legato al gettito dell'aumento della tassa pagata dalle imprese esistenti. Il Contributo delle Camere di commercio alla Quadrilatero sarà perciò pari a 147,29 milioni di euro derivanti dall'incremento della tassa di iscrizione camerale in misura pari al 20 per cento;

4) da *royalties* per il passaggio di infrastrutture di servizio;

quindi il meccanismo della « cattura di valore » attraverso cui la Quadrilatero intende finanziarsi consiste essenzialmente nel versamento, alla stessa di quote ICI, di proventi da oneri di urbanizzazione, oltre che di quote derivanti dalla tassa d'iscrizione alle Camere Industria Artigianato. Fondi fiscali che dai bilanci dei Comuni verranno dirottati a ripagare i costi della Quadrilatero, fondi sottratti ai già magri bilanci comunali, ai servizi pubblici di base, in generale alla programmazione finanziaria degli Enti Locali;

il meccanismo di cofinanziamento di una infrastruttura di rilievo quantomeno interregionale, così come proposto per il PAV, sottrae ingenti risorse agli enti locali e riduce fortemente la loro capacità sia di fornire servizi che di fronteggiare nel tempo gli oneri connessi alla gestione e manutenzione;

nel caso in cui venissero realizzati i progetti contenuti nel PAV, gli enti locali dovrebbero fronteggiare contestualmente un aumento di abitanti equivalenti e una riduzione delle risorse finanziarie di propria competenza, già rese precarie inoltre dal cosiddetto « patto di stabilità » introdotto dalla legge finanziaria;

gli enti locali, secondo le procedure di cofinanziamento previste dal PAV, si troverebbero ad investire su beni non

propri (la strada statale), senza alcun incremento nei loro bilanci del valore patrimoniale;

inoltre, le garanzie chieste al Governo dalle Regioni Marche ed Umbria per i Comuni che non possono far fronte agli impegni richiesti, non sono state inserite nella finanziaria 2006, pur essendo stato promesso dal Governo, anche se, come sostenuto dalla Quadrilatero SpA, « è evidente che gli impegni assunti con la sottoscrizione del protocollo d'intesa presentano un contenuto obbligatorio vincolante per le Amministrazioni firmatarie, suscettibile di deroga soltanto per sopravvenuti motivi di pubblico interesse »;

tra gli aspetti peculiari della costituzione della Quadrilatero SpA vi è quello che per il finanziamento dell'infrastruttura essa deve acquisire le risorse da destinare all'investimento garantendo i prestatori di cassa, il cui ammontare è ridotto da due fattori: per l'avvio della propria attività di concessione, essa deve investire delle risorse nell'acquisto delle aree; per svolgere le proprie attività, essa sostiene dei costi operativi che vanno ad erodere la massa di ricavi derivanti dai canoni di concessione riscossi sulle aree *leader*. Pertanto è appurato che la Quadrilatero SpA è una sovrastruttura di soggetti pubblici, la cui gestione è affidata a soggetti privati, che ha costi consistenti che ricadono sul costo di realizzazione delle strade;

la Quadrilatero SpA ha nominato come Presidente l'imprenditore privato, Cav. Ing. Gennaro Pieralisi, come vicepresidente il Dr. Ermanno Pupo (direttore di Confindustria Marche ed ex consigliere regionale delle Marche di Forza Italia), come amministratore delegato l'Ing. Mario Costantini, Direttore Centrale dell'ANAS SpA con sovrintendenza sui sistemi informativi dell'azienda, come direttore generale l'architetto maceratese Fabrizio Romozzi, ex consulente del ministero dell'economia Mario Baldassarri presso l'Unità Tecnica Finanza di Progetto;

inoltre fanno parte del Consiglio di Amministrazione l'Ing. Vincenzo Pozzi,

Presidente dell'ANAS SpA, la società che dovrebbe realizzare le strade statali; l'Ing. Massimo Caputi, già amministratore delegato di Sviluppo Italia, contemporaneamente presente in altre Società pubbliche, private, di istituti bancari e consorzi; l'Arch. Mario Crucianelli e l'Ing. Ercole Incalza;

l'Ing. Ercole Incalza, ex Presidente della TAV ed ex Direttore Generale del Ministero dei Trasporti, attuale consulente del Ministro Lunardi, risulta implicato negli scandali delle opere fantasma di Italia '90; il 7 febbraio 1998 fu arrestato su mandato dei giudici di Perugia. Accusato di concorso in corruzione insieme a Necci, Pacini Battaglia, Maraini avrebbe corrotto l'ex capo del Gip di Roma Squillante e il pm Giorgio Castellucci che dovevano indagare sulla TAV. Secondo i Giudici Incalza faceva parte integrante di quella struttura « bene organizzata » composta da *manager* pubblici e privati « che manipolava gli appalti per creare i fondi extra-contabili per erogare tangenti verso il potere politico che quei vertici avevano sponsorizzato e verso gli stessi amministratori pubblici per garantire il loro illecito arricchimento »;

il Collegio Sindacale è composto dal Dr. Dario Lioto, Presidente Sviluppo Italia BIC Umbria che effettua in tal modo il contemporaneo ruolo di controllore e controllato e dai dottori Antimo D'Antino e Marco Travan;

oltre al Collegio dei Sindaci il controllo è esercitato anche da una società di revisione, la Rsm Ria & Partners SpA; uno dei sindaci del Collegio, Antonella Fagiani, dipendente della società di revisione si è dimessa ed è stata assunta con contratto a tempo indeterminato dalla Quadrilatero SpA come responsabile dell'area amministrativa. La Società Quadrilatero SpA, dunque il controllato, ha assunto il controllore;

inoltre la stessa Società provvede, in modo del tutto discrezionale, ad affidare numerose consulenze che sarebbero passate dagli 80.000 euro del 2003 ai 3 milioni e 700.000 euro del 2004;

tra queste si segnala quella conferita al sig. Fabio Mangini, già consulente della Direzione Generale dell'ANAS, e già segretario dell'On. Giuseppe Bonomi (Lega Nord), componente CdA ANAS;

il 15 luglio 2003, nell'ambito dell'operazione « Robin Hood », i carabinieri del NOE hanno proceduto alla notificazione di tre ordini di custodia cautelare in carcere, con l'accusa di turbativa d'asta aggravata, nei confronti di Fabio Mangini, di un funzionario ANAS di Milano e di un imprenditore dell'impresa CIC (Compagnia Italiana Costruzioni) della quale il sig. Mangini è stato amministratore delegato fino al 19 marzo 2002 e in seguito detentore di quote societarie della CIC;

per tali reati il Mangini ha patteggiato la pena e solo a seguito di diverse interrogazioni parlamentari l'ANAS ha applicato il codice etico interno e ha revocato l'incarico di consulente al Mangini;

ora la stessa ANAS, che detiene il 51 per cento di Quadrilatero Spa, ha di fatto consentito di aggirare il proprio codice etico, conferendo una nuova consulenza al Mangini;

altre consulenze sono state conferite dalla Quadrilatero SpA all'avvocato Giuseppe Giuffrè, consulente giuridico del ministro Lunardi, per un importo di circa 400.000 euro;

altri 150.000 euro di consulenze richieste dalla Quadrilatero SpA sono andati alla società Strata che ha tra i propri azionisti l'avvocato Caporale, già consulente del ministro Lunardi per la stesura della legge obiettivo, legge con la quale è nato il progetto pilota della Quadrilatero;

inoltre l'ANAS ha assunto, distaccandoli alla Quadrilatero Spa, Fabio Costantini, figlio dell'Ing. Mario Costantini, amministratore delegato della Quadrilatero nonché coordinatori dei sistemi informativi dell'ANAS e Barbara Piciarelli, figlia del Direttore Centrale ANAS, area amministrazione, strategie e finanza, Dott. Giancarlo Piciarelli;

proprio in questi giorni, la Quadrilatero ha convocato con raccomandata la Conferenza dei servizi per il 25 gennaio 2006, presso la propria sede. La SpA ha convocato con raccomandata il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, i Presidenti delle Regioni Marche e Umbria, i Presidenti delle Province di Ancona, Ascoli Piceno, Macerata e Perugia, decine di Sindaci delle due Regioni;

la convocazione è avvenuta ai sensi dell'articolo 14-ter comma 2 della legge n. 241 del 1990, ovvero sulla base della normativa vigente in materia di procedimento amministrativo (e di diritto di accesso ai documenti amministrativi). Per quanto riguarda l'articolo 14, la conferenza di servizi deve essere convocata da una amministrazione pubblica; un soggetto interessato (privato come la Quadrilatero) può chiederne la convocazione, che spetta all'amministrazione competente per l'adozione del provvedimento finale. Un concedente o un concessionario possono convocare la conferenza solo in caso di concessione di lavori pubblici;

sulla base della legge 443 del 21 dicembre 2001 e del conseguente decreto legislativo n. 190 del 20 agosto 2002, in particolare dell'articolo 8 del decreto, la società Quadrilatero potrebbe, a parere degli interpellanti, essere definita semmai « promotore » delle infrastrutture, l'articolo 4 comma 4 del decreto legislativo n. 190 del 2002 esclude comunque che la conferenza di servizi istruttoria in vista del progetto definitivo possa essere convocata ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge n. 241 del 1990 —:

se il Governo sia al corrente dei fatti suesposti;

quali iniziative intenda assumere affinché le strade statali da realizzare nelle Regioni Marche e Umbria vengano realizzate dallo Stato, come avviene nel resto d'Italia, attraverso la messa a disposizione di risorse certe;

quali provvedimenti intenda assumere per interrompere lo sperpero di

denaro pubblico e per sciogliere una società che, oltre ad avere bloccato la realizzazione delle strade già appaltabili nelle Province di Ancona e di Macerata, vuole imporre una tassa sui Comuni, sugli artigiani, commercianti e industriali delle Marche e cioè una tassa sullo sviluppo;

come intenda garantire il recupero della sovranità degli Enti locali rispetto alle loro attribuzioni in materia di programmazione urbanistica e territoriale di cui si sta appropriando una società di diritto privato che gestisce risorse pubbliche dirette e indirette;

come intenda intervenire per garantire il controllo istituzionale e i principi di legalità e trasparenza; se intenda intervenire, e come, sull'ANAS e sulla Quadrilatero per il rispetto del codice etico vigente nelle aziende pubbliche;

quanto costi al bilancio annuo dello Stato l'esistenza della società Quadrilatero;

quanti euro siano stati finora spesi per il funzionamento (organi, uffici, personale, consulenze, attività, promozione eccetera) della stessa società;

quali, quante e a chi siano state affidate consulenze;

se il Ministro o un suo delegato intenda partecipare alla conferenza di servizi indetta dalla società Quadrilatero;

come un ministro della Repubblica possa accettare di essere convocato da una società privata e come intenda far valere ragioni e priorità della pubblica amministrazione;

se tutte le opere previste dal Piano di Area Vasta dell'asse viario Marche-Umbria rientrino nella definizione normativa di « infrastrutture », quali e quanti siano gli impianti industriali e le iniziative commerciali, quali e quanti siano gli altri ministeri e gli altri settori della Pubblica Amministrazione eventualmente coinvolti.

(2-01791) « Lion, Duca, Abbondanzieri, Calzolaio, Galeazzi, Gasperoni, Giacco, Paola Mariani,

Ruggieri, Pecoraro Scanio, Bulgarelli, Cento, Cima, Zanella, Boato, Giachetti ».

Interrogazione a risposta scritta:

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

di recente, il Ministro Castelli ha manifestato il suo disappunto in ordine al fatto che nella sala vip di Alitalia sia distribuito unicamente il quotidiano *l'Unità*;

ad avviso dell'interrogante, sarebbe infatti più corretto garantire ai clienti della compagnia di bandiera la possibilità di accedere ad una pluralità di quotidiani ed organi di informazione —:

se non ritengano di intervenire presso l'Alitalia, affinché in futuro, siano evitate iniziative del tipo sopra descritto.
(4-19572)

* * *

INTERNO

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

Domenica 25 settembre 2005 a Ferrara un giovane, Federico Aldrovandi, è morto dopo essere stato fermato dalla polizia mentre ritornava a piedi verso casa nelle prime ore del mattino;

una prima versione dell'accaduto fornita dalla polizia avrebbe addotto a motivo del decesso quello di un malore dovuto a probabile *overdose* ma la versione della questura contrasterebbe con la relazione di servizio della squadra mobile;

la madre del ragazzo ha presentato richiesta di relazione medica relativa all'accaduto e ancora oggi a quasi quattro mesi dall'episodio, non è riuscita ad averne una copia;

all'arrivo dell'ambulanza sul luogo del fermo i sanitari hanno trovato il ragazzo ammanettato e steso a terra, privo di vita;

nonostante il giovane fosse morto poco dopo le ore 6.00 la famiglia è stata avvertita soltanto intorno alle ore 11.00, cioè dopo circa cinque ore dal decesso;

la perizia tossicologica non sembra essere coerente con la versione dell'*overdose* e il procuratore capo si sarebbe affrettato a negare l'ipotesi di morte per percosse ancora prima che fossero resi noti gli esiti dell'autopsia, l'unica a questo punto a poter dire qualcosa, per la quale peraltro era stata chiesta una ennesima proroga;

a suscitare dubbi sull'accaduto si aggiungono anche segni sul corpo (viso, schiena e gambe) del ragazzo di manganellate — anche con manganello impugnato al contrario — uno dei quali si è rotto durante il fermo ed è stato trovato sul luogo dove è deceduto il ragazzo;

sul viale ci sono segni di sangue che farebbero pensare che il pestaggio è iniziato prima del posto dove il ragazzo è stato trovato dai sanitari dell'ambulanza;

alla volante intervenuta inizialmente si sono aggiunte successivamente una seconda volante ed una gazzella dei carabinieri;

si aggiunge al già fumoso quadro il fatto che nonostante alcuni agenti abbiano dovuto ricorrere al pronto soccorso con prognosi da 7 a 20 giorni, alla questione non si è voluto in alcun modo dare pubblicità e non è stata in alcun modo citata la possibilità di una resistenza o di una reazione da parte del ragazzo;

al momento nessun testimone avrebbe ufficialmente ammesso di aver visto qualcosa ma qualcuno avrebbe visto