



Senato della Repubblica

Giunte e Commissioni

XVII LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 6

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince

AUDIZIONE DELL'AVVOCATO CARLO PALERMO,
LEGALE DELLA FAMIGLIA CHESSA

8^a seduta: mercoledì 10 febbraio 2016

Presidenza del Presidente LAI

I N D I C E**Audizione dell'avvocato Carlo Palermo, legale della famiglia Chessa**

PRESIDENTE	Pag. 3, 13, 18	<i>PALERMO</i>	Pag. 3, 13
BATTISTA	12		
CAPPELLETTI	10		
FILIPPI	11		
GRANAIOLO	13		
MUSSINI	3, 13		
PAGLINI	9		
URAS	10		

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Movimento Base Italia, Idea, Euro-Exit): GAL (GS, PpI, M, MBI, Id, E-E); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-L'Altra Europa con Tsipras: Misto-AEcT; Misto-La Puglia in Più-Sel: Misto-PugliaPiù-Sel; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Interviene l'avvocato Carlo Palermo, legale della famiglia Chessa.

I lavori hanno inizio alle ore 12,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dell'avvocato Carlo Palermo, legale della famiglia Chessa

PRESIDENTE. L'ordine del girono reca l'audizione dell'avvocato Carlo Palermo, legale della famiglia Chessa.

Avverto che della seduta odierna verranno redatti il resoconto sommario ed il resoconto stenografico. Ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del Regolamento interno, comunico che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e sul canale *web* del Senato.

Gli auditi e i commissari avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o di parte di essa, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non debbano essere divulgati. A norma dell'articolo 13 del Regolamento interno, è la Commissione a decidere su un'eventuale richiesta in tal senso.

Premetto che l'avvocato è il legale di una delle parti nel processo e non è un testimone; lo dico per prevenire domande che siano invece orientate nei confronti di coloro che siano stati testimoni diretti o responsabili di alcune fasi. Penso che sia importante per noi acquisire il senso dell'esperienza dell'avvocato Palermo in questa vicenda, quelle che sono state le sue sensazioni e percezioni e le cose cui ha partecipato.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, vorrei chiederle se è possibile riservare la parte finale della nostra audizione per eventuali domande o integrazioni di natura riservata.

PRESIDENTE. Vediamo come si sviluppano i nostri lavori. Eventualmente chiederemo all'avvocato Palermo di fermarsi un po' più a lungo, qualora ci fosse tale esigenza.

PALERMO. Signor Presidente, dico subito che è stato colto immediatamente uno degli aspetti più delicati di tutta questa vicenda, in quanto l'episodio del Moby Prince si colloca in un determinato contesto storico, che può consentire di far luce su determinate vicende che riguardano non solo quella sera, ma tutto ciò che avvenne nel contesto all'interno del quale l'episodio della sera del 10 aprile ebbe luogo, con la distruzione e l'incendio della nave Moby Prince. In effetti, quando venni incaricato

di occuparmi della possibilità di una riapertura di questo processo, ciò avvenne su incarico del dottor Chessa, che è uno dei figli del comandante della nave. Però l'incarico di difesa fu anche espressione di numerose altre parti offese, cioè di suo fratello e di una decina di altre parti offese; quindi non rappresentai solo lui, ma anche altri. Però l'interesse particolare della famiglia Chessa fu determinato dal fatto che, a seguito dell'esito molto tenue degli accertamenti e di responsabilità effettuati in sede giudiziaria, rimase un po' d'ombra sul comandante della nave, in quanto venne insinuato il sospetto che l'episodio potesse essere riconducibile alla responsabilità del comandante. Di conseguenza, successivamente all'esito non completo degli accertamenti giudiziari, l'intento dei figli era in particolare quello di far luce sull'episodio, volendo liberare, per una questione morale, la coscienza propria e della propria famiglia e la figura del padre da ipotizzabili responsabilità.

Gli aspetti di cui venni a conoscenza furono in me determinati da una parte dallo studio degli atti precedenti, che erano culminati semplicemente nell'evidenziazione di talune responsabilità di minima entità; mi riferisco all'adozione di alcune misure di cautela che debbono essere adoperate uscendo dal porto, suonando determinati allarmi o azionando determinate apparecchiature. Ulteriori approfondimenti vennero da me eseguiti esaminando gli atti ed eseguendo poi alcune verifiche di carattere preventivo che, come risultò evidente, non erano state effettuate in tutto il precedente processo. Dico subito che uno degli aspetti particolari, che è rimasto tale anche all'esito della successiva istruttoria che in effetti venne riaperta, è rappresentato da una circostanza di fatto sulla quale la magistratura di Livorno né nel primo processo, né in questa seconda istruttoria ha effettuato alcun accertamento. Mi riferisco alla circostanza secondo cui quella sera era l'ultimo giorno in cui vigeva lo stato di emergenza per la guerra in Iraq. Ciò che avvenne quella sera si colloca temporalmente in una determinata situazione politica, militare e giuridica di carattere internazionale, diversa da quella del giorno dopo e diversa da ciò che sarebbe avvenuto successivamente. Ciò che era possibile in quella situazione di stato di emergenza fu dunque un punto di partenza che costituì l'oggetto della mia richiesta di riapertura del processo, in quanto erano emersi, nel corso del primo processo, dei notevoli dubbi e delle perplessità su alcune condizioni di normalità. Mi riferisco ad esempio all'oscuramento dei *radar*, che di fatto presentò un'efficacia causale in relazione all'episodio, in quanto della inefficienza dei *radar* subirono effetti negativi il comandante della nave, ma anche tutti coloro che successivamente all'incidente e al conseguente incendio prestarono soccorso, perché vi era un oscuramento *radar*.

Nel processo sono state poi evidenziate molte lacune, molte soppressioni di atti e anomalie. A mio parere, tutto ciò avrebbe dovuto comportare l'accertamento e la verifica di quello che significava questo stato di emergenza, cioè di ciò che era lecito o meno effettuare nel porto di Livorno in quella situazione, che vedeva nell'ultimo giorno collocarsi quell'episodio. È inutile dire che non ha costituito oggetto di accertamento.

Un fatto di particolare rilevanza, che si collega a questo, è una circostanza per me di carattere fondamentale che emerse nel corso del dibattimento di primo grado del primo processo, cioè quello che riguardò altri imputati di secondo piano. Ci fu una testimonianza di un militare, il capitano Gentile il quale, nella contestualità dei fatti, in una tempistica ravvicinata rispetto all'accadimento dei fatti, nella pubblica udienza ricordò e menzionò il fatto che, dopo l'incidente, ed intervenuto per prestare i soccorsi, descrisse la situazione che si trovò ad esaminare e vedere nel porto. In quella situazione descrisse grosso modo davanti a sé l'incidente e a sinistra e a destra, una operazione di movimentazione di armamenti che interessava una nave tutta illuminata.

Tale operazione di movimentazione di armamenti non costituì oggetto di alcun accertamento nel primo processo, in quanto usciva semplicemente al di fuori delle contestazioni, dei reati. Tuttavia, quel campanello d'allarme, cioè l'effettuazione di sera (alle ore 22,30) in un porto, di un trasbordo di armamenti non è una circostanza da poco, in quanto quello di Livorno è un porto civile e non militare; ripeto, inoltre, che esisteva quella situazione di cui ho poc'anzi accennato.

Pertanto, concentrando l'attenzione su ciò che di strano poteva essere avvenuto quel giorno, io approfondii questi aspetti che non avevano costituito oggetto di esame e che lo furono solo marginalmente nelle sentenze. Di fatto, con riferimento a questi aspetti, emerse quanto segue: immaginando il porto che si apre davanti al sottoscritto, l'incidente avvenne sulla sinistra e da quel lato, uscendo dal porto, la nave doveva affiancare già due navi militari americane ormeggiate da diverso tempo che dovevano scaricare armamenti per la base di Camp Darby. Queste si trovavano in una determinata posizione che assume anche un particolare rilievo, perché nelle sentenze si sostiene che quando il comandante si trovò ad uscire dal porto, ciò che si trovò a osservare, a guardare direttamente sulla propria sinistra, era nascosto, si trovava dietro; cioè la petroliera apparve dopo, perché era nascosta da queste due navi che si trovavano sul filo del consentito. Sulla destra invece vi erano numerose altre navi civili militarizzate americane, che si trovavano lì per eseguire delle operazioni, che hanno costituito oggetto di approfondimenti nella parte in cui ho chiesto la riapertura e che in teoria avrebbero dovuto costituire oggetto di accertamenti negli approfondimenti istruttori che a mio parere avrebbero dovuto essere eseguiti nel nuovo procedimento.

Dico questo perché il problema essenziale è che, nonostante esistano disposizioni legislative secondo le quali tutte le operazioni di importazione, esportazione, movimentazione di armamenti dovrebbero risultare ufficialmente da autorizzazioni rilasciate dal prefetto e dai vari organi preposti ai controlli, di fatto tutto ciò che avveniva con riguardo alle navi militari che si appoggiavano nel porto di Livorno, avveniva senza autorizzazione, senza controlli. Conseguentemente, quando, prima di chiedere la riapertura del processo, feci le richieste formali al prefetto, agli organi preposti ai controlli, ottenni una risposta negativa, non risultavano autorizzazioni. C'era qualcosa che riguardava una di quelle due navi che erano

sulla sinistra di cui vi ho parlato, ma di tutte le altre che si trovavano in quei giorni nel porto e che comunque facevano capo alle forze militari americane non c'è traccia in atti della nostra amministrazione.

Quindi il problema che si pose allora, e che è rimasto insoluto praticamente dal 1991 ad oggi, è tuttora senza risposta.

Quanto all'uso del porto di Livorno da parte delle forze militari americane per movimentazioni con la base militare di Camp Darby (non sono certo a conoscenza delle indagini che possono esservi o dello stato di eventuali accertamenti, ma a me non risulta che ve ne siano in corso) non esiste una situazione di reale possibilità di verifica e controllo di ciò che avvenne nel porto di Livorno tra navi militari e base di Camp Darby.

Vorrei ricordarvi che questa base militare assume una particolare importanza fin dalla fine del secondo conflitto mondiale, in quanto venne realizzata su dei luoghi in origine adibiti alla prigionia di ebrei e che successivamente sarebbero stati trasformati in una base militare americana, che nel tempo è diventata la base principale di appoggio degli armamenti americani in Europa e dalla quale attingere armamenti in occasione delle varie evenienze che a livello militare si sarebbero potute rappresentare e configurare nel Mediterraneo.

L'episodio del 1991 costituisce quindi una specie di luce, un faro che ha illuminato, per una sera, per un giorno, per quell'episodio, una situazione che oggettivamente era preesistente ed è stata successivamente perdurante. Ciò che avvenne quella sera, ovvero le movimentazioni, non può essere considerato solo come un unico episodio o un unico fatto; è purtroppo un evento avvenuto quel giorno, ma l'utilizzazione della base di Camp Darby per quelle finalità è qualcosa che si inserisce in prassi, in condotte.

Se da parte vostra dovesse esservi un interesse all'approfondimento di questo profilo e di questo aspetto, sareste un organo più estraneo alla vicenda e tale da presentare quei caratteri non solo di idoneità, ma anche di estraneità rispetto al fatto, per verificare quali erano i patti di segretezza che esistevano fra l'Italia, più precisamente tra il Governo italiano, e la NATO o gli Stati Uniti (perché la base di Camp Darby è una base americana, non una base NATO, quindi ha un regime diverso). Sarebbe stato interessante, e non venne fatto in quell'occasione, capire qual era la portata di questo patto, in generale, che consentiva agli americani di usare un porto civile per finalità militari, e l'incidenza, in particolare, dell'episodio che costituisce la lampadina che è stata accesa quella sera sui fatti avvenuti l'11 aprile 1991, che fu l'ultimo giorno di emergenza, nel quale probabilmente sono avvenute in fretta delle operazioni che potevano essere fatte fino a quel giorno e non successivamente.

In effetti avvennero delle cose strane. Parlando di poteri non di un magistrato (io sono stato magistrato ma in questo caso non ho potuto esercitare poteri di magistrato, perché è noto che l'avvocato ha dei poteri molto limitati nelle acquisizioni e negli accertamenti), fu possibile ricostruire che in quei giorni – non solo in quel preciso giorno ma anche in

quelli precedenti – sono avvenute numerose movimentazioni di armamenti dal porto tra quelle navi e la base di Camp Darby. Non erano solo, come si disse, rientri di armamenti alla base militare di Camp Darby a seguito di mancata utilizzazione, cioè terminata la necessità per la guerra in Iraq; erano anche armamenti in uscita: vi furono sì chiatte che scaricavano armamenti verso la base di Camp Darby, ma anche chiatte che dalla base di Camp Darby portavano armamenti alle navi, in particolare alla nave che venne vista quella sera illuminata e con operazioni di movimentazione in atto.

È noto che, subito dopo la conclusione della guerra in Iraq, da giugno 1991 gli americani, e non solo loro, furono presenti nel conflitto che vide come parti la Jugoslavia, la Croazia, la Serbia e gli eventi che riguardano questi Paesi nell'area del Mediterraneo. È abbastanza verosimile che se da una parte in quei giorni rientravano determinati armamenti dall'Iraq, altri ne partivano per interventi militari americani che sarebbero stati utilizzati per queste altre operazioni.

Non è un discorso molto vago, ipotetico o peregrino, in quanto numerosi fatti che vedono la luce nel porto di Livorno e nella presenza di navi nel porto di Livorno quella sera non denotano solo la presenza delle navi americane, ma denotano anche la presenza di un'altra nave che era attraccata nel porto. Mi riferisco alla nave «21 Oktobar II», della Shifco, che poi si ritrova in altri episodi che hanno costituito oggetto e spunto di esame e di investigazione in altre vicende, cioè in non accertati, ma abbastanza ben delineati rapporti tra l'Italia e la Somalia per forniture di armamenti che potevano inserirsi nel quadro di interventi di cooperazione nei confronti dei Paesi dell'Africa. Tali episodi emersero nelle indagini che riguardarono non solo Ilaria Alpi, ma anche la morte di Li Causi, che fu il responsabile della cellula Gladio nell'ultimo periodo, prima che venisse divulgata l'esistenza di Gladio e della struttura «Stay-behind» nel 1990, poco prima che avvenisse il disastro del Moby Prince. In sostanza, per riassumere, parlo del contesto che a grandi linee ha rappresentato il porto di Livorno, il quale nel corso degli anni fu luogo di riferimento da una parte per navi americane in rapporto alla base di Camp Darby e, dall'altra, per navi di altre compagnie e di altri soggetti che invece parrebbe, sulla base di indicazioni presenti in altre inchieste, siano collegati con i nostri Servizi e abbiano potuto avere dei momenti di contatto esattamente al porto di Livorno. Quindi si avrebbe la sovrapposizione di due problematiche. Da una parte c'è la problematica delle attività dirette degli Stati Uniti con il proprio *partner* (di certo l'Italia non veniva messa a conoscenza dei piani americani di intervento di cui non faceva parte); mi riferisco quindi agli Stati Uniti, alla base di Camp Darby, a una guerra che finisce e ad un'altra che inizia. Dall'altra parte, lo stesso luogo vedeva quantomeno il passaggio (in questo caso il passaggio all'ancora) di una nave che compare in operazioni che si collegano ad inchieste nelle quali non sono estranei gli americani. Infatti la struttura Gladio era figlia di accordi con gli americani, con delle caratteristiche particolari, incentrate su

partecipazioni ed attività svolte da nostri apparati, con utilizzazione di mezzi e soggetti diversi.

Aggiungasi che, per rendere un po' più complicata l'attività che venne svolta all'epoca degli accertamenti nell'ambito di quel processo e soprattutto le indagini di difesa, vi è una circostanza di particolare importanza. Tutta la riapertura dell'indagine in effetti si è svolta tra il 2006 e il 2009, fino agli inizi del 2010; però è successo qualcosa, tra il 2006 e il 2009, che ha reso noti determinati fatti che prima invece non erano noti. In particolare non erano a me noti e certamente non erano noti neanche ai magistrati di Livorno; però probabilmente, anzi sicuramente, erano noti agli apparati sia italiani che americani. Intendo alludere al Lodo Moro, in quanto il Lodo Moro è divenuto di pubblico dominio nel 2008, attraverso le dichiarazioni fatte da Cossiga. Da allora si è cominciato a parlarne e ne hanno parlato anche determinati altri soggetti arabi, che ne hanno dato conferma. Quindi si è venuti a conoscenza di un'altra realtà che non è che non fosse nota in passato, perché era già presente nelle lettere di Moro, ma che è sempre stata tenuta in disparte.

Mi riferisco al ruolo svolto da nostri apparati in contatto con i palestinesi. Tutto ciò può apparire lontano dalla realtà dei fatti, ma non lo è affatto perché, proprio nel periodo in cui hanno avuto luogo le indagini e i maggiori approfondimenti, sono anche avvenuti determinati accadimenti che hanno fatto un po' di chiarezza su certi patti segreti che hanno connotato la nostra storia. Questo perché, dopo gli attentati del 2001 negli Stati Uniti, gli americani hanno irrigidito certe proprie posizioni nei confronti del mondo arabo, perché si sono resi conto della pericolosità di certi rapporti, e solo dal 2006 hanno arrestato e poi processato nel 2008 (la sentenza fu emessa all'inizio del 2009) un siriano chiamato Monzer al-Kassar, facendo uso di leggi speciali introdotte dal Governo americano proprio per fronteggiare la situazione successiva agli attentati del 2001. Vennero quindi introdotte delle normative speciali per procedere nei confronti di soggetti stranieri che non mettevano piede negli Stati Uniti, ma che compivano attività al di fuori degli Stati Uniti. Questo Monzer al Kassar, che ha una sua storia nei commerci di armamenti dagli anni Sessanta e Settanta a livello internazionale, viene arrestato soltanto nel 2006 da parte degli Stati Uniti, mentre in passato operava in rapporti di vicinanza con loro, cioè era uno degli intermediari e degli operatori. Questo personaggio entra nella vicenda in quanto, da accertamenti non effettuati da me, non da Livorno, non dall'autorità giudiziaria, ma in primo luogo dall'ONU, successivamente agli attentati del 2001 è emerso che lui, che era un padrino rispetto ai palestinesi (cioè organizzava certe forniture di armamenti), sta dietro agli episodi di fornitura di armi per la Croazia e per la Somalia avvenuti nel 1991 e 1992. Quando, negli anni 2000, questo personaggio viene neutralizzato, ci si comincia a render conto del quadro degli anni 1991 e 1992, in cui si sono verificati esattamente quegli episodi, tra i quali anche quelli della notte dell'aprile 1991. Infatti, *a posteriori* si è verificato che sia le operazioni che riguardavano la Somalia, nel cui contesto gravitava la nave Shifco, sia gli episodi che riguardavano la Croazia (cioè

eventi che, nella notte dei fatti oggetto della Commissione, dovevano ancora aver luogo) costituirono oggetto di attività di operatori internazionali che sono stati in contatto e sono stati espressione attiva, cioè operatori attivi, in quegli altri patti, cioè quelli in virtù dei quali nostri apparati hanno operato anche in favore della Somalia e della Croazia.

In mezzo vi è l'episodio della Moby Prince, che può essere un faro, una luce, una lampadina, che può o non può illuminare: illumina nella ipotesi in cui si voglia vedere cosa è avvenuto e spiegarlo. Se ci si pone di fronte all'episodio solo ed esclusivamente sotto il profilo della ricerca della responsabilità penale in relazione a ciò che accadde la sera in cui è avvenuto l'incidente, ci si ferma subito.

Sono infatti il primo a dire che oggi, a distanza di 25 anni, poiché la responsabilità penale è personale, molto probabilmente la ricerca che si prova ad effettuare è destinata al fallimento. Se invece si vogliono comprendere le responsabilità che hanno determinato quell'episodio in concreto quella notte, allora forse oggi ci sono delle situazioni che possono consentire di far luce su quei rapporti, poiché, almeno in parte, di *Stay Behind* e di *Gladio* qualcosa si è saputo, del Lodo Moro qualcosa si sta sapendo. Ancora però non si è incrociato niente e i magistrati non sono in grado di farlo, perché hanno competenza su specifici fatti ed episodi, e la sovrapposizione dei dati per la lettura dell'insieme viene a mancare.

Il porto di Livorno e la base di Camp Darby costituiscono la chiave di lettura di tutti questi rapporti, in quanto quest'ultima ha rappresentato un punto di riferimento per *Stay Behind*. Probabilmente – posso solo usare questa parola – anche per la parte italiana vi sono stati diversi magistrati che, quando si sono avvicinati a determinati nomi, li hanno trovati vicini alla base di Camp Darby. In base a certe indicazioni contenute genericamente in numerosi atti, si può ritenere che la base di Camp Darby abbia potuto costituire dal dopoguerra la base reale di riferimento di *Gladio*, cioè della struttura *Stay Behind* in Italia, e che alcuni corpi speciali (il Comando subacquei e incursori (Comsubin) e il reggimento «Col Moschin», che in particolare fa capo a Livorno) abbiano avuto una parte nella struttura *Gladio* e successivamente anche in qualcosa che non è stato mai accertato e che è avvenuto successivamente alla divulgazione delle notizie su tale struttura.

Non dobbiamo infatti dimenticare che stiamo parlando dell'aprile 1991, cioè di un momento delicatissimo: ricordiamoci che alla fine dell'anno precedente il presidente Cossiga fece un comunicato di tre righe in cui diceva in sostanza: vi saluto perché è meglio non parlare; e poi si autodenunciò per *Gladio*. Ecco, noi stiamo parlando di una situazione che è venuta a galla nel 1991 e che poi ha visto anche altri episodi.

PAGLINI (M5S). Signor Presidente, ringraziamo l'avvocato Palermo per questo suo contributo. Le chiedo, Presidente, visto che le domande sarebbero tante, di poter fare come in altre occasioni, ossia avere delle risposte per iscritto qualora non fosse possibile avere le risposte in questa seduta.

Avvocato Palermo, ci può dire innanzitutto se lei è ancora il legale di Angelo e Luchino Chessa? Lei aveva molto insistito, nella sua istanza che portò poi alla riapertura dell'inchiesta, sul concetto che la rada di Livorno la notte del 10 aprile fosse stata lasciata in mano agli Stati Uniti d'America. Su quali prove lei basò tale tesi e su quali prove fu smentito dalla procura di Livorno con l'archiviazione?

Quali sono state, secondo lei, le falle dell'inchiesta condotta dalla procura di Livorno tra il 2006 e il 2010? Le risulta che la procura di Livorno chiese i tracciati dei *radar* satellitari al Governo italiano e al comando NATO? Le risulta che la procura di Livorno acquisì tale documentazione o le fu risposto che questa non c'era? Perché nella sua istanza lei non si avvalese di alcun contributo tecnico ed evitò completamente il tema della dinamica della collisione? Come ultima domanda, le chiedo che cosa consiglia a questa Commissione d'inchiesta alla luce della sua esperienza acquisita con l'inchiesta *bis* sul caso Moby Prince?

URAS (*Misto-SEL*). Signor Presidente, vorrei che l'avvocato Palermo mi confermasse o meno di essere stato legale di parte civile dei fratelli Chessa e poi anche di famiglie di altre parti offese, di membri dell'equipaggio o di passeggeri.

La seconda questione è la seguente: vorrei capire se la discussione è stata articolata in funzione dei risarcimenti ricercando responsabilità sulla dinamica dell'incidente (quindi responsabilità attribuibili ai soggetti che governavano la nave o le navi che erano presenti e che sono state protagoniste della collisione), e poi se sia stato sollevato il tema dei soccorsi: che tipo di soccorso è stato attivato? Pur nella concitazione del momento, si è cercato di coinvolgere tutte le autorità che potevano in qualche misura aiutare un intervento, autorità militari e civili? Sono stati coinvolti ad esempio più comandi dei Vigili del fuoco? È stato coinvolto l'aeroporto in termini di autorità militari o civili che stavano a Pisa?

La cosa che mi colpisce di più è la vicenda dei soccorsi. Come è possibile che questi soccorsi appaiono rassegnati fino dall'inizio e non particolarmente impegnati nel salvataggio?

CAPPELLETTI (*M5S*). Signor Presidente, ringrazio l'avvocato Palermo. Vorrei fare una considerazione preliminare. Lei, avvocato, ci ha parlato della fretta perché era l'ultimo giorno dello stato di emergenza. Cosa comportava questo, in pratica? Perché avrebbero dovuto affrettare? Perché tali operazioni non potevano avvenire il giorno successivo? Qual era la situazione prevista che connotava lo stato di emergenza?

Prendiamo atto di tutto ciò che ci ha riferito, ma questo non spiega come mai sia avvenuto l'impatto. Ci sono state delle testimonianze molto chiare secondo le quali c'erano dei traffici in corso, proprio come lei ci ha descritto, ma né il mancato funzionamento del *radar* né la presenza di operazioni di questo tipo giustificano un disastro del genere. Quindi gradiremmo conoscere il suo punto di vista su come si sarebbero svolti i fatti.

Il comandante Superina si è avvalso della facoltà di non rispondere: questo mi ha molto colpito perché, rispetto a una situazione così drammatica, mi sarei aspettato il massimo della collaborazione per definire una verità di quanto avvenuto. Cosa rischiava Superina per avvalersi della facoltà di non rispondere? Sappiamo inoltre che, già nell'immediatezza dell'evento, sono avvenute delle manomissioni, degli occultamenti, delle sottrazioni di materiali all'interno della nave Moby Prince: in particolare, è venuto meno il registratore di rotta sul vano eliche, che avrebbe potuto svelare cose estremamente interessanti sulla movimentazione della Moby Prince. Cosa è stato fatto in fase processuale per individuare i responsabili?

FILIPPI (PD). Signor Presidente, vorrei svolgere brevemente una considerazione preliminare. Vorrei che fosse chiaro anche all'avvocato che, da parte di questa Commissione, non c'è nessuna intenzione di sostituirsi alle aule di tribunale; casomai, ci sono la volontà e la determinazione di cercare di ricostruire una verità, se non di quella processuale, che abbiamo giudicato gravemente insoddisfacente, almeno una verità politica.

Devo altresì segnalare che la relazione fatta dall'avvocato è ricca di riferimenti e di scenari estremamente complessi, che in molti casi vanno inseriti sotto la voce e nella cornice dei misteri d'Italia, che hanno un po' caratterizzato il nostro Paese negli anni e che hanno permesso di definirlo, a torto o a ragione, come un Paese per certi versi a sovranità limitata. Indubbiamente è complesso anche il rapporto che il territorio, dagli anni del dopoguerra sino a quelli più recenti, ha avuto con la base militare di Camp Darby che, come è stato ricordato, non è una base NATO ma americana. È un rapporto complesso perché la stessa sorveglianza della base è affidata non a militari americani ma ai carabinieri e le operazioni portuali venivano svolte dalla compagnia portuale. Quindi, ripeto, si tratta di situazioni complesse e molto articolate.

Come del resto, di conseguenza, è anche il ruolo del porto di Livorno, in questo senso. L'ingresso via mare alla base di Camp Darby avviene passando all'interno del porto, non approdando all'interno del porto, bensì passando per le cosiddette «Porte Vinciane» e prendendo poi il canale Scolmatore dell'Arno e il canale dei Navicelli; quindi si tratta di una situazione oggettivamente complessa.

Vengo a due situazioni che mi hanno da tempo incuriosito leggendo il libro di Fedrighini, cui lei ha scritto l'introduzione.

Quale fu, secondo lei, il coinvolgimento delle istituzioni locali in ragione del patto di sicurezza e in ragione delle normative attuali? Indubbiamente si svolsero delle operazioni: quelle operazioni dovevano essere autorizzate? Se dovevano essere autorizzate, avrebbero comportato il blocco della navigazione? Visto che non fu previsto il blocco, si desume che probabilmente quelle operazioni non avevano una specifica autorizzazione. E, se non l'avevano, qual era secondo lei il grado di conoscenza e

di consapevolezza delle principali autorità in quel senso (presumo il prefetto e il comandante del corpo)?

L'aspetto che mi ha maggiormente inquietato, leggendo il libro e ponendomi in termini interrogativi, è il seguente: in che misura quelle operazioni, che si sono svolte a Nord rispetto al punto di collisione, possono aver inciso sulle dinamiche di collisione? La distanza da quel luogo al punto di collisione è piccola se misurata su una carta geografica, ma è ragguardevole dal punto di vista delle interferenze. C'è soprattutto un punto che mi ha sempre colpito: la possibilità di determinare una sorta di alterazione dei campi magnetici di orientamento delle bussole. Mi chiedo allora se quella distanza avrebbe potuto dar luogo a questo tipo di tempesta magnetica e se soprattutto in quegli anni si sarebbe potuto determinare il turbamento di uno spazio assolutamente rilevante (credo non meno di quattro o cinque miglia). Questo può essere un elemento interessante, a distanza di venticinque anni e quindi conoscendo le tecnologie e le strumentazioni sopravvenute in seguito.

BATTISTA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, non penso di essere l'unico che ha molteplici dubbi a proposito della vicenda che stiamo esaminando. La sua relazione, avvocato Palermo, con il quadro della presenza di navi militari e della movimentazione di armi, aumenta la confusione in tutti noi, anche se si tratta di fatti che già sono emersi. Sinceramente faccio una fatica immensa a leggere le sentenze o anche le testimonianze. Viene detto palesemente, a proposito delle condizioni meteorologiche, che c'era una nebbia da avvezione (come addirittura è stato specificato); questo avrebbe fatto sì che nessuno si accorgesse di un'imminente collisione tra una nave traghetto, a quella velocità, e una nave ferma in rada. Ricordiamo le dimensioni dell'Agip Abruzzo: si tratta di una nave lunga circa 300 metri. Anche in condizioni di nebbia densa, sfido chiunque a non rendersi conto di un'imminente collisione, a quella velocità. Questo è il primo punto.

Giustamente lei osserva che la prefettura non aveva fornito i dati. Ma c'è da considerare anche lo stato dei *radar*. Ricordo a tutti che ci fu una relazione della Capitaneria di porto in cui c'è scritto espressamente che non si volle richiedere i *radar* o l'accertamento che fece l'aereo che sorvolò quell'area, dove era visibile. Ricordo la testimonianza dello stesso Sgherri, che non vado ora ad esplicitare per mancanza di tempo. Non c'è solo il fatto che è avvenuta una collisione e che noi ci ritroviamo, a distanza di venticinque anni, ad accertare quello che è successo; sicuramente incontreremo innumerevoli difficoltà. Mi chiedo però se sia possibile che dal momento della collisione, a distanza di venticinque anni, ci troviamo una serie di punti di domanda relativi a cose che non sono state fatte in maniera corretta fino a adesso. Il mio dubbio e la mia impressione personale è che tutte le vicende, così come sono andate, non sono dovute ad una sola persona che si è messa di traverso. Ammettiamo pure che ci fosse tutta questa situazione relativa agli armamenti, a Gladio, al Lodo Moro, come lei ci ha detto. Lì non c'è una sola persona che si è messa

di traverso, ma c'è una molteplicità di soggetti che hanno impedito l'accertamento della verità. La mia riflessione personale rivolta ai commissari – su cui le chiedo una sua considerazione, avvocato Palermo – è che noi forse dovremmo accertare soprattutto quello che è stato fatto dopo, perché secondo me è ancora più grave di quello che è successo prima.

MUSSINI (*Misto*). Signor Presidente, diciamo che, nei primi dieci giorni di aprile, sulla nave «21 Oktobar II» sicuramente si muovono dei soggetti e ci sono degli incontri. Secondo lei, avvocato Palermo, vale la pena di indagare e di fare ricerche su un evento che è stato collegato a questo, cioè un incontro che avvenne nella città di Reggio Emilia e che coinvolgeva alcuni soggetti importanti nel traffico di armi, richiamati anche nell'indagine su Ilaria Alpi? Per ragioni di brevità, non mi dilungo su questo punto; penso che lei sappia bene a cosa mi riferisco. Le chiedo anche se tutto quest'altro fronte, che evidentemente non è stato esplorato, può essere importante per aiutarci a capire quali sono le ragioni dei due grandissimi interrogativi che abbiamo di fronte; il primo è quello relativo alla posizione delle navi e alla dinamica dell'incidente, mentre il secondo è quello relativo alle ragioni per cui c'è stato un palese, mostruoso silenzio e vuoto nelle operazioni di soccorso.

PRESIDENTE. Chiederei all'avvocato di partire da questo punto, che è stato chiesto da molti; mi riferisco al tema della connessione tra la ricostruzione che ha fatto e l'impatto.

GRANAIOLA (*PD*). Signor Presidente, la questione che più mi lascia perplessa è il fatto di non essere riusciti ad avere le rilevazioni *radar*. La domanda che le faccio, avvocato Palermo, è se anche nel secondo processo queste rilevazioni sono state richieste, se la NATO ha detto per quali motivazioni non sono state fornite e se l'autorità locale e il Governo dell'epoca si sono attivati per avere queste rilevazioni.

L'altra domanda è relativa alla questione della nebbia da avvezione. Vorrei sapere se anche da parte sua è stato consultato un esperto meteorologo e poi se la nave «21 Oktobar II» era ormeggiata nell'area consentita.

PALERMO. Le domande sono tante; inizio da quelle più semplici. L'ultimo atto che ho compiuto come legale è stato successivamente al provvedimento di archiviazione. Ho formulato una richiesta di risarcimento, che serviva quantomeno come messa in mora interruttiva delle prescrizioni, che ho inoltrato alle autorità dello Stato e anche alle autorità di Governo degli Stati Uniti.

Personalmente, ritengo infatti che abbiano avuto un'efficacia quantomeno di concausalità nella dinamica dei fatti.

A questa domanda risarcitoria non ho avuto nessuna risposta, né in senso positivo né in senso negativo, né dagli americani né dalle autorità italiane. Da quel momento, da parte del sottoscritto non vi sono state altre

attività defensionali, perché la chiusura di quella istruttoria è stata una batosta molto forte, in quanto, bene o male, le parti offese hanno impiegato molti sforzi. Essendo il procedimento sfociato in un provvedimento di archiviazione (peraltro di dieci righe), chiaramente ci si ferma. Peraltro l'avvocato non prosegue da solo se non c'è un impulso della parte. A dire la verità, originariamente io avevo suggerito, proprio per serenità, di rivolgersi a un'altra procura che comunque avrebbe potuto avere una competenza più generale, come quella di Firenze, ma la scelta che venne fatta e alla quale io aderii fu quella di mantenersi fermi alla procura di Livorno.

Purtroppo però certe risposte non sono venute e sono quelle che lasciano i sospetti più inquietanti. Infatti, è stato dato per scontato che ci fosse la nebbia. Io feci un rilevamento dall'esame più semplice, cioè acquisii l'atto rappresentato dal libro dell'Avvisatore marittimo. Questo documento non venne acquisito in tutto il primo processo, che si fondò su una ricostruzione che teneva conto di questa nebbia, di cui aveva parlato solo ed esclusivamente Bertrand, quel mozzo che era sopravvissuto. Sul libro dell'Avvisatore marittimo, non sequestrato, che io ho chiesto come avvocato e che sono andato a vedere, è scritta un'indicazione del tipo: Condimeteo, ore 22,27 (cioè l'ora della collisione), visibilità 5-6 miglia. Non vi era traccia di alcuna nebbia rilevata e ciò è in contrasto con le risultanze che sono state date come per far quadrare una determinata ricostruzione dei fatti.

Vorrei rispondere a una domanda, che mi è stata rivolta da diversi, in cui mi è stato chiesto, se è avvenuto qualcosa a Nord, che influenza può avere avuto su quanto è avvenuto a Sud? Sinceramente, a questo punto, sotto un profilo giuridico, io non mi sento di dire che non ha avuto influenza. Basta solo tener presente che nell'uscire sulla sinistra (dove poi si sono scontrati con la petroliera) erano ancorate due navi e ciò è pacifico, non perché lo dico io, ma perché nelle sentenze del primo processo è scritto testualmente che vi fu una copertura da parte di queste due navi di quella che stava dietro.

In base ai principi del concorso di cause, se sono presenti oggetti che hanno costituito concausa nell'incidente, questi assumono la stessa rilevanza degli altri elementi; quindi obiettivamente c'è una concausa sulla presenza dei mezzi americani, una presenza negli accadimenti c'è stata. Tuttavia si può fare il discorso esattamente in senso inverso e dire che, se è pacifico (perché anche in questo caso sono stato io come avvocato ad acquisire l'atto in cui ciò è scritto) che quando sarebbero dovute avvenire le movimentazioni di armi il porto doveva essere fermo, allora, se doveva essere fermo perché vi era la movimentazione a Nord, non doveva succedere niente, perché comunque doveva essere fermo.

Quindi, che sia avvenuto a Nord, con la conseguenza che per motivi di sicurezza doveva essere tenuto tutto fermo, l'efficacia causale c'è anche se è avvenuto a Sud, perché è concausa, anzi è concausa determinante. È questa la mia preoccupazione in astratto sulla possibile ricostruzione esatta dei fatti.

Le responsabilità in gioco sono notevoli, perché se si riconosce che in quella circostanza il porto di Livorno non aveva la sovranità territoriale perché in queste occasioni la delegava all'autorità americana, le conseguenze vorrebbero significare che qualcuno deve rispondere. Possono esserci profili di responsabilità penale che possono pure essersi prescritti, tuttavia sulla sovranità ci sono anche dei possibili reati di notevole entità.

Mi rendo anche conto che, rispetto a queste eventualità, ci sono degli interessi contrapposti ad ostacolare l'accertamento della verità; interessi di fronte ai quali – dico la verità – come difensore non ho poteri, perché mi scontro con soggetti che non collaborano, in quanto tutti sono contrari all'accertamento della verità, figuriamoci a distanza di 25 anni dai fatti. Ciò che non si trova subito, come fa a trovarsi dopo? È qualcosa di molto difficile. Se l'accertamento delle esatte posizioni e la ricostruzione della dinamica dell'incidente non sono avvenuti allora, sarà molto difficile che in due anni o in tre anni voi possiate riuscire a farli, perché tutti i soggetti interessati e che non hanno versato o riversato atti e documenti, non lo fanno oggi.

La nostra storia ci insegna che è molto difficile ritrovare carte vecchie che appaiono dal nulla. E quando, con il passare del tempo, le carte sono sempre di meno, non è facile trovarle. Quello che credo sia possibile fare oggi, è individuare determinate responsabilità che possono essere rilevanti in qualunque modo.

Io ne ho segnalata qualcuna, ma i magistrati della procura di Livorno hanno praticamente vanificato gli elementi che erano stati dichiarati in un pubblico dibattimento dal teste che ho nominato io, ossia Gentile, che era allora capitano e che poi è diventato colonnello. Lo hanno ascoltato nella riservatezza, cioè non come il primo interrogatorio fatto quasi nella contestualità, senza contraddittorio. Lui ha dato delle spiegazioni diverse e conseguentemente ha vanificato e messo nel nulla gli elementi che erano stati detti in un pubblico dibattimento, nel contraddittorio delle parti. Se si cancella ciò che è stato dichiarato pure in un pubblico dibattimento, allora diventa facile.

Per quanto riguarda la nave Oktobar, hanno escusso la persona che all'epoca disse che c'era stata la movimentazione; la stessa persona, risentita nel 2009, forse perché la memoria con il tempo ha scambiato ciò che ha visto la sera con ciò che ha visto la mattina, ha detto esattamente l'opposto di quello che aveva detto prima: morale della favola, è caduto nel nulla anche questo.

D'altra parte, io sfido chiunque a ricordare un episodio di venticinque anni fa: più passa il tempo e più le immagini e i ricordi sono sfumati. Se certi elementi vengono raccolti in un primo momento, a mio parere sono quelli più genuini. Più passa il tempo e più è difficile il ricordo della realtà.

I tempi che avete a disposizione voi sono sicuramente limitati, almeno rispetto a quelli della magistratura che si è presa quattro anni, ma alla fine la motivazione della sentenza richiama genericamente le richieste del pubblico ministero e non prende in esame nemmeno una delle argo-

mentazioni espresse in dieci giorni dalla parte offesa; non ha dato risposta a niente. Noi avevamo chiesto che cosa era lo stato di emergenza.

Perché la fretta? Perché può essere ben possibile, essendovi la base di Camp Darby ed essendo l'Italia legata a un patto con questo Paese, che vi fosse un accordo secondo il quale certe operazioni fossero nascoste e avvenissero in modo coperto. Questo è ciò che può essere verosimilmente avvenuto. È ipotizzabile che si sia sfruttata questa possibilità, ossia la fruizione di una situazione di abbassamento dei livelli di controllo, in termini di visione con il *radar* e annebbiamenti, per svolgere qualche operazione che doveva essere nascosta dagli americani, perché non dovevano far sapere quale sarebbe stata la direzione di proprie operazioni militari, e da parte dell'Italia su un'operazione che riguardava il Medioriente. E magari hanno cercato di utilizzare quelle ultime ore di quella sera. Di qui il caso della nave Theresa che corre come una matta, prima appare e poi scompare.

Quanto alla dinamica e a come sia avvenuto il fatto, nessuno lo può sapere perché i *radar* non funzionavano, non c'era niente prima, niente dopo è stato dato. Se gli americani hanno visto dall'alto lo hanno fatto per loro uso e consumo, non per il nostro; sappiamo da Ustica e da tutti i casi che tutto ciò che viene visto dai cieli viene visto e ascoltato solo da loro. Non ci può essere dato perché sono operazioni militari che li riguardano.

Nella realtà però noi – questo lo dico e mi dispiace – non facciamo niente per cambiare questa situazione. Io ci sono stato in questo Parlamento, ma non è che di fronte a queste problematiche si interviene: no, non si interviene neanche quando si coglie che ci sono elementi che il Parlamento dovrebbe avere la possibilità di controllare (anche se poi non gli viene data la possibilità di conoscere la reale situazione delle gestioni militari). Questo avviene per il porto di Livorno, per il porto di Genova e quant'altro. Ci sono delle situazioni reali nelle quali l'Italia abdica alle proprie funzioni. Noi abbiamo il divieto, che vale per i nostri arsenali, di far uso e tenere in servizio armamenti nucleari, ma se arriva un sommergibile nucleare americano – che ovviamente non spegne certo il proprio motore – entra dentro il porto di Genova, di Napoli o di Livorno, nessuno dice niente. Perché? Eppure è noto.

Se quando avviene un determinato incidente uno non sfrutta quell'occasione almeno per chiedere come avviene e se avvengono tutti i controlli, allora è inutile che ci si ponga il problema. Non ricordo chi me lo ha chiesto, ma certo non ci sono stati atti di autorizzazione.

Non voglio assolutamente credere, anzi mi sento di escludere che il prefetto e le autorità portuali potessero essere a conoscenza o di operazioni illecite specifiche o di quello che stava avvenendo, però questa mancanza di controllo ha avuto il suo peso nell'incidente: questo è il dato di fatto. Non è soltanto qualcosa che dovrebbe essere fatta, ma è qualcosa che non è stata fatta. Se le norme fossero state rispettate, molto probabilmente quella sera o la movimentazione non sarebbe dovuta avvenire o, se è di fatto avvenuta come venne accertato nel primo processo, allora le

navi dovevano stare ferme e la Moby Prince doveva partire con un'ora di ritardo e non avrebbe avuto luogo l'incidente.

Questa è la situazione. Lo stato di emergenza io l'ho posto come prima questione, chiedendo ai magistrati di verificare quale fosse il patto e cosa significasse situazione di emergenza. Cosa potevano fare? Forse esisteva un patto in base al quale effettivamente gli americani potevano fare quello che volevano; questo però non ci è stato detto e non è stato nemmeno chiesto. Nelle mie richieste istruttorie l'avevo messo quasi al primo punto, chiedendo di accertare cosa comportasse questa situazione di emergenza. Era un livello di allertamento o di abbassamento? Cosa prevedeva in favore degli americani? Lì c'è una base americana, dalla quale entrano ed escono armamenti per il porto di Livorno. L'incidente è avvenuto proprio lì e, a mio parere, è questo che andrebbe accertato in primo luogo. Ovviamente va accertata anche la questione della nave «21 Oktobar II», perché è comparsa in altri processi e noi dobbiamo rispettare le morti di altre persone. Se compaiono dei nomi e ci accorgiamo che quei nomi sono ricorrenti, io credo che abbiamo il dovere di accertare come stanno le cose, non perché la questione riguarda Angelo Chessa, Ilaria Alpi o Li Causi, ma perché, per strani casi della nostra storia, guarda caso questi nomi ruotano tutti attorno a questi misteri. Da qualche parte qualcuno dovrà cominciare pure a cercare di leggere e ad incrociare i dati. Questo è quello che penso.

Mi rendo conto che ciò sarà difficile per voi, se partite da Livorno, così come sarà difficile per chi vorrà ripartire dal caso di Ilaria Alpi. È impossibile che, a distanza di vent'anni, possa arrivare il teste che sa tutto e che ha visto tutto. Però c'è chi può vedere tutto e questi siamo noi, perché il livello delle conoscenze di oggi è superiore al passato. Quando ho esaminato queste carte, certe cose non si sapevano, mentre oggi c'è un altro livello di conoscenza. Certo, bisogna acquisire gli atti. Il senatore Battista ha detto che non ci capisce niente ed ha perfettamente ragione. Però vuole spiegare perché c'è scritto, sull'Avvisatore marittimo: «Condimateo, ore 22,27: visibilità 5-6 miglia»? Questo è stato messo per iscritto in un atto ufficiale; però poi hanno dichiarato esattamente una cosa opposta e non hanno acquisito questo dato. Così come non hanno acquisito gli atti dell'Avvisatore marittimo, che tutto vedeva nel porto e dove era indicato il nome di tutte le navi che erano presenti nel porto. Non se n'è tenuto conto nel processo; quel registro non è stato acquisito nel primo processo, cioè non si è voluto vedere ciò che è accaduto dentro il porto. Allora, se uno non vuole vedere, è chiaro che rimangono delle lacune. Poi vengono a mancare gli atti (più passa il tempo e più ne mancano), mentre i testi o muoiono o si dimenticano: la verità sfuma e si perde l'occasione di guardare.

Voi avete ora l'opportunità di guardare. Io ho detto prima al vostro Presidente che purtroppo ho svolto una parte di lettura attenta fino a che ho potuto vedere le carte; poi le hanno avute i magistrati, per quattro anni. In dieci giorni, non c'è la possibilità di rivederle; il diritto di difesa è molto relativo. Bisognerebbe che voi acquisiste copia degli atti e ricontrol-

laste tutto. Sarebbe necessario inoltre che ci si allargasse su quell'ambito di letture incrociate che oggi sono presenti e in passato non c'erano. Bisognerebbe scoprire la portata di questi patti segreti che hanno riguardato il nostro territorio dello Stato e che lo riguardano, in termini di attualità, anche oggi, perché si tratta di problematiche irrisolte. Non è che uno debba attendere che avvenga un altro incidente, un altro sinistro, un altro episodio, per poi dire che era successo qualcosa di simile a Livorno nel 1991.

Se – è una mia ipotesi – ci fosse stata una mano israeliana che avesse voluto lanciare un segno, in quella serata, contro determinate iniziative che li riguardavano e se questo segno fosse andato anche al di là della loro portata, forse ciò potrebbe assomigliare a qualche altro episodio della nostra storia. È difficile poter ricostruire tutto; però è possibile capire ed individuare le grosse concause. A mio parere delle responsabilità di concausa esistono (non parlo di responsabilità penali, che sono strettamente personali), in relazione al mancato ed insufficiente controllo su ciò che è avvenuto nel porto ed in relazione alla presenza delle navi e delle forze militari americane. Probabilmente si entra nel campo degli illeciti di quelle e di altre compagnie; per quanto riguarda quei reati, sono passati anche troppi anni per l'individuazione di responsabilità penali. Rimangono in piedi le responsabilità politiche, anche per la risoluzione di questi problemi per l'avvenire.

Io posso dirvi che rimango a vostra disposizione, se potrò conoscere le carte, però. A me vennero dati gli atti in disponibilità per due o tre giorni; vedere gli atti di quattro anni di indagini in così breve tempo è stato molto difficile, anzi non è stato possibile. Successivamente, soltanto voi potete avere l'impulso per acquisire tutto, perché dalla rilettura di tutto e con gli occhi di oggi, a mio parere, si può fare un passo in avanti.

PRESIDENTE. La ringrazio, avvocato Palermo, per il suo prezioso contributo. Se ci sarà bisogno, utilizzeremo questa disponibilità che lei ci ha dato. L'obiettivo della Commissione è ricostruire con gli occhi di oggi quello che è avvenuto e cercare di recuperare tutto ciò che in quell'occasione non è stato utilizzato.

Ricordo ai colleghi che la settimana prossima saranno auditi Piero Mannironi e Alberto Testa, che seguirono le inchieste per due quotidiani sardi.

I lavori terminano alle ore 14,45.

