

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XXII**
n. **25**

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GIANLUCA PINI, GIANCARLO GIORGETTI, ALLASIA, ATTAGUILE,
BORGHESI, BOSSI, MATTEO BRAGANTINI, BUONANNO, BUSIN,
CAON, CAPARINI, FEDRIGA, GRIMOLDI, GUIDESI, INVERNIZZI,
MARCOLIN, MOLTENI, PRATAVIERA, RONDINI**

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro aereo accaduto il 27 giugno 1980 presso l'isola di Ustica e sulla strage compiuta il 2 agosto 1980 nella stazione ferroviaria di Bologna

Presentata il 28 marzo 2014

ONOREVOLI COLLEGHI! — È a tutti noto come il sinistro occorso al volo IH870 dell'aereo Mc Donnell Douglas DC-9 della compagnia aerea italiana Itavia caduto mentre transitava in prossimità dell'isola di Ustica la sera del 27 giugno 1980 sia una delle vicende più controverse e misteriose della storia repubblicana. Persero la vita nell'incidente ben 81 persone: 77 passeggeri, tra i quali 13 bambini, e 4 membri dell'equipaggio. L'accertamento dei fatti si rivelò subito problematico, non tanto e non solo per l'atipicità del disastro, ma per il sospetto che potesse anche non essere imputabile a una semplice fatalità acciden-

tale. L'esame esterno dei resti delle 38 salme recuperate in mare e i rilievi autoptici effettuati sulle 7 salme meglio conservate evidenziarono la sussistenza di enfisemi da depressurizzazione della cabina, insufficienti tuttavia a determinare la morte delle vittime, attribuita invece nella totalità dei casi al trauma da caduta conseguente agli effetti dell'impatto del velivolo con l'acqua.

Le prime ricostruzioni puntarono sull'ipotesi del cedimento strutturale, ritenuto in qualche modo compatibile con l'apertura di fessure nella fusoliera dell'aereo, ma successivamente il rinvenimento di

tracce degli esplosivi trinitroto-luene (TNT) e ciclonite (T4) su alcuni detriti dell'aereo e, soprattutto, le inchieste condotte dalla stampa indussero a ipotizzare un attentato e, più tardi ancora, uno scenario ancora più complesso, connesso allo svolgimento di una vera e propria battaglia aerea a cavallo tra il mare Ionio e il mare Tirreno meridionale, nella quale sarebbero stati coinvolti anche aerei da caccia appartenenti a uno o più Stati esteri. Forse per attentare alla vita del colonnello Muammar Gheddafi, che si riteneva in volo quella stessa sera attraverso il mare Mediterraneo, o magari per abbattere un velivolo militare guidato da un pilota in fuga dal regime libico.

Si decise, quindi, di recuperare dalle profondità marine i resti dell'aereo, che si trovavano a circa 3.700 metri dalla superficie. L'operazione fu realizzata tra il 1987 e il 1991, con l'apporto di una società a lungo sospettata di essere collegata all'*intelligence* francese, concludendosi con il ripescaggio dell'85 per cento della superficie « bagnata » del relitto, poi ricomposto in un *hangar* del reparto sperimentale di volo dell'Aeronautica militare a Pratica di Mare, nei pressi di Roma, dove è rimasto fino al 2006, prima di essere trasferito a Bologna come elemento centrale di un Museo della memoria appositamente istituito.

Furono ascoltate anche le registrazioni della scatola nera dell'aereo Itavia, senza tuttavia che fosse possibile pervenire a una verità condivisa, attestata da una sentenza al di sopra di ogni ragionevole dubbio. L'istruttoria si rivelò talmente complessa che al processo di primo grado furono prodotte oltre 2 milioni di pagine di documentazione, convocati circa 4.000 testimoni, disposte 115 perizie, effettuate circa 80 rogatorie internazionali e spesi ben 300 miliardi di lire. Ebbero luogo quasi 300 udienze.

È possibile, naturalmente, che neanche con lo strumento che qui si propone di istituire — una Commissione parlamentare di inchiesta ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione — si riesca a pervenire a una

conclusione soddisfacente, ma occorre sottolineare come a distanza di anni siano stati acquisiti ulteriori elementi che potrebbero permettere oggi un'analisi più serena dei fatti, tenendo conto anche della congiuntura storica del tempo, i cui contorni sono oggi più chiari.

Le stesse ragioni suggeriscono di indagare anche sulla strage occorsa alla stazione ferroviaria di Bologna a distanza di soli trentacinque giorni, dal sinistro di Ustica, nella quale perirono 85 persone e altre 200 furono ferite, e sulle eventuali connessioni tra i due eventi, alla luce dello scenario internazionale dell'epoca, in particolare in relazione agli impegni bilaterali assunti dallo Stato nella difesa dell'integrità e dell'indipendenza della Repubblica di Malta, e di quanto si è saputo o è possibile sapere oggi al riguardo. Forte è infatti la sensazione che il nostro Paese si sia trovato, suo malgrado, al centro di complesse trame internazionali, sfuggenti al suo controllo, sulle quali è ormai opportuno cercare di fare chiarezza.

A somiglianza di altre Commissioni parlamentari di inchiesta istituite presso la Camera dei deputati, la Commissione di cui qui si propone l'istituzione è composta da ventuno deputati, nominati dal Presidente della Camera dei deputati, in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari. I membri della Commissione eleggono, al loro interno, il Presidente, due vicepresidenti e due segretari. La Commissione opera con i poteri usualmente conferiti a questa categoria di organismi parlamentari, che sono i medesimi dell'autorità giudiziaria, dispone di 40.000 euro di bilancio nel 2014 e di 100.000 euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016 e conclude i suoi lavori entro il 31 dicembre 2016.

Attesa la grande rilevanza politico-sociale connessa alla verità su quanto accadde il 27 giugno 1980 al DC-9 dell'Itavia in volo tra Bologna e Palermo e, trentacinque giorni più tardi, alla stazione ferroviaria di Bologna, si raccomanda la sollecita approvazione della presente proposta di inchiesta parlamentare.

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

ART. 1.

(Istituzione della Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro aereo accaduto il 27 giugno 1980 presso l'isola di Ustica e sulla strage compiuta il 2 agosto 1980 nella stazione ferroviaria di Bologna).

1. Ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, è istituita una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro aereo occorso al volo IH870, dell'aereo Mc Donnell Douglas DC-9 della compagnia aerea italiana Itavia il 27 giugno 1980, presso l'isola di Ustica, nonché sul movente e sugli autori della strage alla stazione ferroviaria di Bologna, del 2 agosto 1980, e sulle connessioni eventualmente esistenti tra i due eventi, di seguito denominata « Commissione ».

ART. 2.

(Composizione e durata della Commissione).

1. La Commissione è composta da ventuno deputati, nominati dal Presidente della Camera dei deputati, in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari, comunque assicurando la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo parlamentare.

2. Il presidente della Commissione è eletto, al loro interno, dai componenti della Commissione.

3. Il Presidente della Camera dei deputati, entro dieci giorni dalla nomina dei componenti, convoca la Commissione per la costituzione dell'ufficio di presidenza.

4. La Commissione elegge al proprio interno due vicepresidenti e due segretari,

secondo le disposizioni dell'articolo 20, comma 3, del Regolamento della Camera dei deputati.

5. La Commissione conclude i suoi lavori entro il 31 dicembre 2016.

6. La Commissione, entro dieci giorni dalla conclusione dei suoi lavori, presenta all'Assemblea della Camera dei deputati la relazione finale sulle indagini svolte. La Commissione, inoltre, una volta l'anno, presenta alla stessa Assemblea una relazione sullo stato dell'inchiesta e comunque ogni qualvolta vi siano casi di particolare gravità e urgenza che lo rendano necessario.

ART. 3.

(Compiti della Commissione).

1. La Commissione ha il compito di:

a) accertare le effettive cause del disastro aereo occorso nei cieli dell'isola di Ustica il 27 giugno 1980;

b) ricostruire la dinamica delle indagini svolte dalle competenti autorità giudiziarie e le eventuali interferenze e ostruzioni incontrate durante l'istruttoria, allo scopo di orientarne o condizionarne le conclusioni;

c) acquisire e analizzare il materiale informativo prodotto da fonti nazionali e internazionali inclusi gli organi di stampa;

d) determinare il grado di collaborazione alle indagini fornita dalle autorità militari nazionali e da quelle alleate;

e) indagare sui moventi, sui mandanti e sui presunti esecutori della strage avvenuta alla stazione ferroviaria di Bologna il 2 agosto 1980, esaminando in particolare le possibili connessioni con il disastro aereo di cui alla lettera a), anche tenendo conto della situazione internazionale del periodo e degli impegni bilaterali contratti dallo Stato italiano con la Repubblica di Malta.

ART. 4.

(Poteri e limiti della Commissione).

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria.

2. La Commissione può richiedere copie di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organismi inquirenti.

3. Qualora l'autorità giudiziaria abbia inviato alla Commissione atti coperti dal segreto, richiedendone il mantenimento, la Commissione dispone la segretazione degli atti.

4. È sempre opponibile il segreto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato.

5. Per le testimonianze rese davanti alla Commissione si applicano le disposizioni degli articoli da 366 a 384-*bis* del codice penale.

6. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione ad esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Devono in ogni caso essere coperti dal segreto gli atti, le assunzioni testimoniali e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari fino al termine delle stesse.

ART. 5.

(Obbligo del segreto).

1. I componenti la Commissione, il personale addetto alla stessa e ogni altra persona che collabora con la Commissione o compie o concorre a compiere atti di inchiesta, oppure ne viene a conoscenza per ragioni d'ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti di cui all'articolo 4, commi 3 e 6.

2. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, la violazione dell'obbligo di cui al comma 1, nonché la diffusione, in tutto

o in parte, di atti o documenti funzionali al procedimento di inchiesta dei quali è stata vietata la divulgazione, sono punite ai sensi dell'articolo 326 del codice penale.

ART. 6.

*(Organizzazione dei lavori
della Commissione).*

1. L'attività della Commissione è esercitata ai sensi degli articoli 140, 141 e 142 del Regolamento della Camera dei deputati.

2. La Commissione, prima dell'inizio dei lavori, adotta il proprio regolamento interno a maggioranza assoluta dei suoi componenti.

3. Le sedute della Commissione sono pubbliche; tuttavia, la Commissione può deliberare, a maggioranza semplice, di riunirsi in seduta segreta.

4. La Commissione può avvalersi dell'opera di agenti e di ufficiali di polizia giudiziaria, di magistrati ordinari, nonché di tutte le collaborazioni che ritiene necessarie.

5. Per l'espletamento delle sue funzioni, la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dal Presidente della Camera dei deputati.

6. Le spese di funzionamento della Commissione sono poste a carico del bilancio interno della Camera dei deputati. Esse sono stabilite nel limite massimo di 40.000 euro per l'anno 2014 e di 100.000 euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016. Il Presidente della Camera dei deputati può autorizzare un incremento delle spese di cui al periodo precedente, in misura non superiore al 30 per cento, a seguito di richiesta formulata dal presidente della Commissione per motivate esigenze connesse allo svolgimento dell'inchiesta.

PAGINA BIANCA

€ 1,00



170220003180