

**MH17**

## **Aereo abbattuto in Ucraina, il mistero non risolto**

**ESTERI**

15\_10\_2015



L'unica cosa che il rapporto dei tecnici olandesi del Dutch Safety Board sembra aver stabilito per certo è che il volo MH-17 della Malaysia Airlines abbattuto sull'Ucraina Orientale il 14 luglio dell'anno scorso è stato colpito da un missile anti-aereo russo 9M38M (SA-11 per la NATO) lanciato da un sistema mobile Buk M-1.

**Il missile colpì il lato sinistro della cabina di pilotaggio**, uccidendo all'istante molte

delle 298 persone a bordo mentre le altre morirono entro i successivi 90 secondi che precedettero lo schianto al suolo. Il rapporto non definisce con precisione il punto di lancio del missile ipotizzandolo nell'area di Grabovo in una zona per lo più in mano ai ribelli filo-russi", né attribuisce responsabilità lasciando così ampio spazio alle interpretazioni dei fronti contrapposti, a dire il vero, non tutte fuori luogo.

**Intanto perché russi e ucraini hanno molte armi in comune** incluso il sistema antiaereo Buk anche se l'esercito di Kiev schiera ancora la versione M-1 con missili SA-11 che i russi hanno invece sostituito da 4 anni con la versione più aggiornata M-2 dotata di missili SA-17. Il premier ucraino, Arseniy Yatsenyuk, ha puntato il dito contro gli 007 russi che "avevano l'obiettivo di abbattere un aereo civile" anche se non se ne capisce bene il perché. In effetti la convinzione diffusa che il Boeing sia stato colpito da russi o filo russi non ha certo fatto bene alla causa del Donbass né alla posizione di Mosca nei confronti dell'Occidente. Del resto sul Cremlino pesa ancora il tragico incidente provocato nel 1983 da un caccia sovietico che abbatté un Boeing delle linee aeree sudcoreane dopo averlo confuso con un aereo spia statunitense.

**"Siamo certi", ha aggiunto Yatseniuk,** "che questa operazione è stata condotta da un territorio che era sotto il controllo esclusivo dei combattenti russi e al tempo stesso non c'è dubbio che ubriacconi separatisti non sanno usare i sistemi missilistici Buk". "Questo significa che quei sistemi sono stati operati da personale russo addestrato", ha insistito. Il presidente ucraino, Petro Poroshenko, in una telefonata al premier olandese, Mark Rutte, ha auspicato che una separata inchiesta penale condotta congiuntamente da Ucraina, Olanda, Australia, Malaysia e Belgio possa permettere "l'incriminazione dei responsabili di questo terribile crimine" davanti a un tribunale internazionale.

**"In quel momento non avevamo alcun sistema anti aereo Buk"** ha detto a Interfax, Eduard Basurin, alto funzionario del ministero della difesa dell'autoproclamata Repubblica di Donetsk (Dpr), respingendo le accuse di un coinvolgimento dei ribelli nell'abbattimento. Anche i russi hanno subito replicato a Kiev affermando che si tratta di "un ovvio tentativo di arrivare a una conclusione faziosa, e obbedire a ordini politici", ha detto il viceministro degli Esteri, Sergei Ryabkov. La società produttrice del sistema missilistico Buk, Almaz-Antey, ha effettuato due diversi test di simulazione dell'incidente presentando martedì risultati che secondo l'amministratore delegato della compagnia, Yan Novikov "smentiscono totalmente" le conclusioni della Commissione olandese. La Almaz-Antey ha condotto un secondo esperimento in cui è stato simulato l'impatto di un missile lanciato da un Buk contro un aereo di linea per ricostruire le circostanze dello schianto. Lo studio ha dimostrato che il volo MH17

sarebbe stato colpito da un missile 9M38M del sistema Buk-M1, sparato da una zona allora sotto il controllo dell'esercito di Kiev.

**La simulazione, condotta il 7 ottobre di quest'anno**, indica che il missile è stato lanciato da 3,5 chilometri a sud del villaggio Zaroshchenskoye, nella regione di Donetsk, controllata dalle forze regolari ucraine e non dai separatisti filorusi. Del resto il missile impiegato non era più in servizio con le forze russe mentre l'esercito ucraino aveva schierato un gran numero delle sue batterie Buk a ridosso del fronte del Donbass per contrastare eventuali incursioni aeree dei velivoli russi.

**In realtà l'aspra contrapposizione in atto tra Mosca e occidentali** dall'Ucraina alla Siria rende inattuabile la messa a punto di una commissione internazionale imparziale che possa esaminare oggettivamente il caso. Troppe le implicazioni politiche e le pressioni internazionali: ogni tipo di conclusione rischierebbe di venire strumentalizzata. La pubblicazione del rapporto sul volo della Malaysia Airlines Flight 17 (MH17) "è un importante pietra miliare" nello sforzo di far pagare la responsabilità agli autori del gesto ha fatto sapere la Casa Bianca, sottolineando che "la nostra valutazione non cambia, ovvero che l'MH17 è stato colpito da un missile terra aria sparato dal territorio controllato dai separatisti nell'est dell'Ucraina.

**Una delle conclusioni del rapporto olandese** punta il dito direttamente sul governo ucraino che avrebbe dovuto chiudere quel tratto di spazio aereo ai velivoli commerciali. Una misura che non è stata adottata considerando che fino a quel momento i miliziani del Donbass avevano abbattuto aerei ed elicotteri militari di Kiev utilizzando missili portatili che riescono a colpire bersagli non oltre i 5 mila metri di quota, quando i velivoli commerciali volano a 10/11 chilometri d'altezza. Oleg Storchevoi, vice capo dell'Agenzia federale per l'aviazione civile, Rosaviatia, in una dichiarazione riportata dalla Tass attacca le autorità ucraine perché "non hanno chiuso lo spazio aereo, nonostante la minaccia evidente per la sicurezza dell'aviazione civile". Storchevoi sostiene che Kiev ha violato l'articolo 9 della Convenzione per l'aviazione civile internazionale che richiede agli Stati di vietare o limitare i voli "in caso di circostanze eccezionali o di un periodo di stato di emergenza o per motivi di sicurezza". Il funzionario russo ha contestato l'inchiesta olandese riferendo che Mosca ha chiesto l'intervento dell'Icao, l'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile, nelle indagini sull'abbattimento volo della Malaysia Airlines.

**La Russia però l'anno scorso aveva negato** di collaborare con un'eventuale inchiesta internazionale sull'abbattimento. In assenza di indagini complete e affidabili che attribuiscono con prove circostanziate le responsabilità è innegabile che entrambi i

protagonisti potrebbero mentire. Possibile che i ribelli avessero catturato alcune batterie di Buk M-1 o che militari ucraini filorussi sapessero impiegare i missili a guida radar o che personale russo avesse fornito vecchi missili e tecnici specializzati per far ricadere la responsabilità su Kiev.

**Possibile anche, al contrario**, che gli ucraini abbiano abbattuto l'aereo malese per poi incolpare la Russia sfruttando il citato precedente del volo KAL in epoca sovietica. Impossibile inoltre escludere un errore di valutazione in cui chi gestiva il missile ha creduto che la traccia radar del volo malese appartenesse a un jet militare. Nel 1988 l'incrociatore statunitense Vincennes abbatté un Airbus iraniano credendolo un aereo da guerra diretto contro l'unità navale.