

Ustica: 007 russo accusa gli USA

Corriere della Sera - 19 gennaio 1993

ROMA - Sulla scena della strage di Ustica ecco apparire un ex agente del Gru, l'intelligence militare che fu dell'Unione Sovietica. È un ex capitano di vascello, si chiama Anatolij Ivanov, ha 59 anni e da 5 è in pensione. Nel 1980 Ivanov si occupava dei "problemi italiani" e lavorò con un gruppo di esperti dei servizi segreti militari anche sulla faccenda del DC9 Itavia. Otto mesi fa il Gr1 aveva chiesto d'intervistarlo e ieri mattina, a sorpresa, Ivanov ha accettato. Per accusare formalmente la US Navy dell'abbattimento dell'aereo italiano. Ecco cosa ha detto, in base alla trascrizione dell'intervista e per punti. Primo: la responsabilità USA. "Da tutto quanto ho potuto analizzare, risulta che il DC9 italiano è stato abbattuto con un missile da un aereo della Marina militare degli Stati Uniti. Si è trattato indubbiamente di un incidente, di un infortunio durante una manovra di fuoco... Considero questo incidente al pari di quello occorso nella Corea del Sud, conseguenza della grave situazione internazionale e della concentrazione di armamenti". Secondo: la Saratoga in navigazione. "È proprio quanto emerge dai documenti che ho analizzato. Questa domanda, però, non era nella lista. Mi permetta un'interruzione... (a questo punto Ivanov chiama al telefono i suoi collaboratori, poi prosegue, n.d.r.). Ecco, veramente ho controllato e ho chiesto ai miei collaboratori... non posso confermarle la presenza della Saratoga". Terzo: rilevazioni radar su Ustica. "Per il mio ufficio ho avuto la possibilità di analizzare questi documenti... Ho analizzato innanzitutto i documenti riservati di fonte russa... I documenti italiani dovrebbero essere presso lo Stato maggiore della Marina militare ex sovietica e attualmente russa, almeno credo... Al momento non lo so con precisione". Quarto: la presenza sovietica. "Quando si muovevano nel Mediterraneo unità navali della Nato o americane le sorvegliavamo, prevalentemente con sottomarini, così come facevano gli americani con noi. E quella notte un sottomarino sovietico stava svolgendo un servizio di sorveglianza". Quinto: il Mig 23 sulla Sila. "Secondo quanto mi risulta, la vicenda del Mig dell'Aeronautica militare libica è del tutto estranea. Il suo volo non ha coinvolto assolutamente unità d'appoggio sovietiche. Qualcosa potrebbe sapere qualche mio collega che a quell'epoca fungeva da consigliere militare in Libia". Non sono cose di poco conto. Specialmente se a dirle è un ufficiale la cui identità e collocazione nei servizi segreti militari di Mosca è stata già verificata. E intorno a queste dichiarazioni di Ivanov ecco affiorare anche un contorno, il solito sporco contorno, che fa da costante all'affaire da 13 anni al centro di manovre, depistaggi e pesanti interessi di servizi italiani e stranieri. In particolare: a) anche i sovietici, proprio come gli americani, crearono un gruppo di lavoro sulla strage di Ustica composto di ben 14 esperti tutti militari; b) di questi 14 agenti ne sarebbero rimasti vivi solo due e 12 sarebbero morti in circostanze più o meno chiare (l'ultimo, il generale Guzev, vicecomandante del Gru, fu investito il 18 novembre '92 da un camion mentre era al volante della sua auto sulla circonvallazione di Mosca). Ieri il giudice istruttore Rosario Priore ha subito acquisito agli atti dell'inchiesta l'intervista resa da Ivanov al Gr1 e ha quindi inviato una seconda richiesta di rogatoria internazionale a Mosca. Obiettivo: interrogare Ivanov e andare a fondo sul fronte russo di questo mistero. Ma non sarà facile. Incomprensibilmente, Mosca ha infatti rifiutato la prima rogatoria. Che puntava alla verifica dei tracciati radar del Boeing 747 Kal abbattuto dai sovietici su Sakhalin (sembra che sia identico a quello del DC9 e dunque confermi, come per il Kal, la presenza di un altro aereo che volava di conserva coprendosi all'avvistamento per motivi sconosciuti). Certo, la situazione attuale in Russia è tale da lasciare aperto un buon margine di dubbio sulle dichiarazioni rese da Ivanov. Ma è anche vero che un precedente, a conferma della singolare attenzione di Mosca alla strage di Ustica, c'è. Ed è già agli atti. Riguarda un manuale per i piloti della US Navy nel Mediterraneo con le "nuove regole di comportamento dopo l'abbattimento del DC9", diffuso nel 1982 e bollato dalla Cia come un falso di disinformazione costruito dal Kgb. Insomma, l'intrigo internazionale continua. E nonostante da Washington si insista sulla versione di totale estraneità rispetto alla strage. È stato

intanto confermato che, nell'interrogatorio del dicembre 1991, fu proprio il comandante della Saratoga, James H. Flatley, ad affermare che la portaerei era uscita la notte del 27 giugno, per poche ore, per una esercitazione al largo della Sardegna. A dicembre dell'anno scorso, messo di fronte al verbale dell'interrogatorio che lo inchiodava alle sue stesse clamorose dichiarazioni, Flatley non ha potuto far altro che cambiare versione, sostenendo che si era sbagliato di giorno e che il 27 giugno la Saratoga era rimasta a Napoli. Ma è stato costretto ad usare il verbo "ritrattare" che, per un ammiraglio della US Navy, è cosa piuttosto inconsueta e disdicevole. Così, tra furti, sci ppi, rapine, morti sospette (ultima quella del generale Boemio a Bruxelles, indagini ancora in alto mare) e pesanti accuse di responsabilità, si consumano queste settimane in attesa della consegna della perizia sul Mig 23 e sulle cause tecniche dell'esplosione del DC9 Itavia. E continua, olimpico, il silenzio di Parigi alle sei richieste di rogatoria presentate dai magistrati italiani. Sono 50 i giorni di ritardo accumulati dal ministro della Difesa francese Pierre Joxe, che si era impegnato a rispondere entro il 30 novembre.

Andrea Purgatori - *Corriere della Sera*