

Il grande gesto. Lavori bloccati per Saipem e Anas in attesa che il quadro politico si normalizzi

Il rebus dell'autostrada made in Italy

Gerardo Pelosi

ROMA

«Guardi colonnello, noi questo "grande gesto" per chiudere il passato saremmo anche disposti a farlo, è un impegno gravoso per noi, le nostre finanze pubbliche non ci lasciano molti margini ma il massimo cui possiamo arrivare è un'opera da 80 miliardi di lire, una commissione tecnica italo-libica valuterà l'opera, se l'autostrada o la ferrovia...».

In quel pomeriggio del 2 settembre 2001 i 40 gradi e forse più dentro la tenda eretta nella caserma Bab Al-Ziziya imponevano al colloquio tra il ministro degli Esteri italiano dell'epoca, Renato Ruggiero e il leader libico, Muammar Gheddafi un tono quasi surreale. Il colonnello fece finta di niente guardando verso l'interprete (lui che conosce perfettamente l'italiano ma non lo parla mai negli incontri ufficiali) come se non avesse compreso i termini dell'offerta di Ruggiero. Poi la voce metallica del muezzin che chiamava alla preghiera si incaricò di spazzare via ogni imbarazzo. Gheddafi fece segno a Ruggiero di attendere, si alzò e in un angolo delle tende si raccolse in preghiera. Pochi lunghissimi minuti prima di riprendere il negoziato. «Anche il presidente Berlusconi è d'accordo - riprese Ruggiero - si tratta di un gesto importante, ci costa molto e non solo in termini economici, facciamo tutto

questo ma poi - scandendo e alzando la voce - niente più recriminazioni, colonnello. Basta richieste. Basta tutto!». Gheddafi rimase sbigottito. Nessuno prima di allora, tanto meno un rappresentante del governo italiano, aveva osato alzare la voce dentro la tenda. Il leader si guardò intorno per qualche istante per raccogliere le idee. Poi fissando Ruggiero annui e rispose in italiano: «Va bene, poi basta». Erano passati quaranta anni dalla prima richiesta di "compensazioni" fatta da Gheddafi al ministro degli Esteri Aldo Moro. Era il 5 aprile del 1971 come ricorda il ricercatore dell'Ispi Arturo Varvelli nel libro "L'Italia e l'ascesa di Gheddafi".

Nel suo lungo interim alla Farnesina del 2002 Berlusconi ebbe modo di approfondire meglio il "dossier Libia" (l'idea della ferrovia nel frattempo fu scartata per difficile manutenzione causa i venti del deserto) e la soluzione dell'autostrada costiera sembrò l'unica praticabile ma da 80 miliardi di lire il costo del "grande gesto" lievitò a qualche miliardo di dollari. Si gettarono le basi per quel Trattato di partenariato e cooperazione che alla fine del 2007 con premier Romano Prodi e ministro degli Esteri Massimo D'Alema era fatto e finito, articolo per articolo. Mancava solo l'entità della cifra e la relativa copertura finanziaria. Ma il problema che Prodi non era riuscito a risolvere era il meccanismo di finanziamento

del "grande gesto". «Prodi aveva già contribuito al riavvicinamento della Libia da presidente della Commissione - ricorda Stefano Sannino, suo consigliere diplomatico a Palazzo Chigi - tutti volevano fare affari con Gheddafi dagli Stati Uniti alla Francia alla Germania. L'accordo era pronto ma c'erano perplessità anche per non infrangere le regole europee sulla trasparenza delle gare d'appalto».

Nel 2008 Berlusconi riprese i contatti con il "leader". Si immaginò che le aziende italiane beneficiarie di commesse in Libia avrebbero dovuto versare un contributo volontario per la costruzione dell'autostrada costiera da 1.750 Km da Ras Adjir a Emsaad. Un meccanismo simile era contenuto anche nel comunicato congiunto Dini-Mountasser del 4 luglio 1998 (vera Caporetto diplomatica per il nostro Paese giustificata solo con la ripresa dei negoziati Eni) laddove la società italo-libica Ali avrebbe dovuto raccogliere dei contributi da parte delle società italiane vincitrici di appalti da destinare alla costruzione di un ospedale e per lo sminamento del deserto. Un impegno rimasto solo sulla carta. Prese corpo a metà del 2008 la soluzione che a pagare sarebbe stato l'Eni che nel frattempo aveva giocato tutte le sue carte sui giacimenti libici. Il Trattato, all'articolo 3, prevede che dal 31 dicembre 2008 al 31 dicembre 2028 la copertura dei 5 miliardi di dollari verrà da

un'addizionale Ires (imposta sul reddito delle società) del 4% dell'utile prima delle imposte in carico al principale operatore nel settore idrocarburi.

Cosa potrà succedere ora? La Finanziaria 2010 ha stanziato i 250 milioni di dollari per l'anno scorso ma non sono stati ancora versati alla controparte libica. Stop atteso anche per l'Anas che ha vinto la gara come advisor per la consulenza ingegneristica dell'autostrada (circa 500 milioni di euro) e per la Saipem dell'Eni che si era aggiudicata per 800 milioni di euro il primo lotto dell'opera. Ma che fine farà ora il Trattato? «Un trattato viene rispettato da qualunque Stato sovrano e la sovranità è riconosciuta se esso è in grado di esercitarla - spiega Antonio Badini già ambasciatore al Cairo e ad Algeri, direttore alla Farnesina per il Mediterraneo e Medio Oriente e ora inviato speciale dell'Idlo, organizzazione internazionale per il diritto e lo sviluppo - l'esempio più calzante è quello somalo con tanti piccoli capi tribù ma nessuno che abbia l'autorità morale per essere leader come era Gheddafi che era riuscito ad unificare le tribù sul riscatto dall'occupazione coloniale». In una situazione così precaria è bene però che l'Italia, secondo Badini, difenda la legittimità del Trattato perché dimostra che il popolo italiano è pronto a collaborare con il popolo libico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL MESSAGGIO

L'ex ambasciatore Badini: l'Italia difenda la legittimità del Trattato; solo così dimostrerà al popolo libico la sua volontà di collaborare



L'autostrada dell'amicizia



L'antica Via Balbia

▪ L'autostrada dell'amicizia che dovrebbe collegare la Tunisia all'Egitto attraverserà l'intero litorale libico per circa 1.800 chilometri da Ras Ajdir (confine tunisino) a Emsad (confine egiziano). Il futuro asse viario si snoderà in gran parte lungo

l'antica Via Balbia. Inaugurata da Benito Mussolini nel 1937, la strada, in origine nota come Litoranea Libica, venne rinominata così in onore di Italo Balbo, all'epoca governatore della Libia, morto in un incidente aereo a Tobruk il 28 giugno 1940