



Berlusconi e Gheddafi durante la recente visita del leader libico in Italia.

Enrico Casale

Compagni d'armi

Ufficialmente, l'intesa del 2008 fra Libia e Italia è nata per favorire l'interscambio commerciale. In realtà, tra i due Paesi le relazioni sono sempre state solide, trovando nel commercio d'armi un punto di forza. E anche il nuovo accordo fa del settore militare un terreno privilegiato

Finora sono stati siglati contratti per la fornitura di strumenti per il contenimento dell'immigrazione: i buoni rapporti instaurati serviranno per nuovi contratti per armi e mezzi

Autostrade, ponti, treni, ma anche armi. Il Trattato italo-libico di cooperazione e amicizia, firmato il 30 agosto 2008 da Silvio Berlusconi, presidente del consiglio italiano, e Muammar Gheddafi, leader libico, ha aperto le porte del Paese nord-africano alla nostra industria militare.

Un commercio che in questi primi mesi ha preso l'avvio, ma che nei prossimi anni potrebbe decollare con commesse sempre più ricche. «Uno degli obiettivi principali del Trattato - spiega Andrea Nativi, direttore della *Rivista italiana difesa* - è il contenimento dei flussi migratori che dall'Africa, attraverso la Libia, arrivano in Europa. Per il momento le nostre aziende del settore difesa hanno siglato ricchi contratti per la fornitura di mezzi necessari a questo

scopo. In questo modo, la strada è stata aperta e i buoni rapporti instaurati in questi mesi serviranno per siglare nuovi e più sostanziosi contratti per la fornitura di armi e mezzi».

Il Trattato di cooperazione italo-libico rappresenta una grande opportunità per l'industria bellica italiana sia per firmare nuovi contratti sia per implementare vecchi accordi. All'art. 20 si prevede infatti «un forte e ampio partenariato industriale nel settore della Difesa e

delle industrie militari», nonché lo sviluppo della «collaborazione nel settore della Difesa tra le rispettive Forze armate», mediante lo scambio di missioni di esperti e l'espletamento di manovre congiunte. I due Paesi si sono impegnati anche a definire «iniziative, sia bilaterali, sia in ambito regionale, per prevenire il fenomeno dell'immigrazione clandestina nei Paesi di origine dei flussi migratori». Delegando di fatto il contenimento dell'immigrazione a Tripoli e ignorando

Gaeta, la cerimonia di consegna delle tre motovedette della Guardia di finanza alla Guardia costiera libica.

le denunce delle organizzazioni per i diritti umani che più volte hanno sottolineato le violenze e gli abusi perpetrati dalle forze dell'ordine libiche sugli immigrati e le pessime condizioni di detenzione (cfr *Popoli* n. 10/2008).

La Libia è un buon mercato per le armi. Secondo il rapporto 2009 pubblicato dal Sipri (*Sipri Yearbook 2009*, www.sipri.org), nel 2007 (ultimi dati disponibili) ha acquistato armamenti per 423 milioni di euro, il 52% in più rispetto a dieci anni prima. Ora è il quarto acquirente di armi dell'Africa settentrionale (dietro ad Algeria, Marocco e Senegal). «Tripoli - osservano i ricercatori del Sipri - sta trattando con alcuni grandi fornitori per acquistare sistemi d'arma complessi e si prevede diventi nei prossimi anni uno dei principali acquirenti di armi del continente africano». Nel *Rapporto del presidente del consiglio dei ministri sui lineamenti di politica del governo in materia di esportazione, importazione e transito dei materiali di armamento 2008* (la relazione che annualmente il governo italiano presenta al parlamento) la Libia, con 93,2 milioni di euro di fatturato, è il nono cliente dell'industria bellica italiana (nel 2007 il fatturato era di 56,7 milioni di euro).

FINMECCANICA IN POLE

«Dopo anni di sanzioni ed embargo - osserva Nativi - è un Paese che deve ricostruire interamente le forze armate e, in parte, le forze di polizia. Per questo motivo nei prossimi anni potrebbe essere uno dei mercati più "ghiotti" per i produttori di armamenti. Credo che siano avvantaggiate le società italiane, francesi e russe perché avevano già buoni rapporti prima delle sanzioni. Ma, siccome la logica dei blocchi contrapposti è venuta meno, anche vecchi nemici come Stati Uniti e Gran Bretagna stanno pensando di vendere a Tripoli».

Finmeccanica, la holding pubblica italiana che vanta tra le sue società alcuni dei principali produttori di armamenti al mondo,

Finmeccanica, holding che comprende alcuni dei principali produttori mondiali di armamenti, è stata tra i primi a sfruttare le nuove aperture

è stata una delle prime aziende a sfruttare quest'occasione. Il primo colpo l'ha messo a segno già nel 2006 firmando la vendita di dieci elicotteri A-109E Power per un ammontare di 80 milioni di euro. Gli A-109E Power sono elicotteri prodotti a partire dagli anni Novanta dall'AgustaWestland, società del Gruppo. Sono mezzi sofisticati e affidabili in grado di atterrare anche con un motore in avaria e di volare di notte e in ogni condizione meteorologica. Per le loro caratteristiche uniche sono stati acquistati dalla Guardia costiera degli Stati Uniti per equipaggiare il reparto Hitron (Helicopter Interdiction Tactical Squadron) nel ruolo di elicotteri da interdizione a corto raggio. E, infatti, ufficialmente la Libia li utilizza nel controllo di frontiere e coste. Di fatto, però, questi elicotteri possono essere armati e utilizzati anche in operazioni belliche.

Parallelamente a questo contratto, sempre nel 2006, Finmeccanica e AgustaWestland hanno siglato con Tripoli un accordo per la creazione di una *joint-venture* denominata Libyan Italian Advanced Technology Company, posseduta al 50% dalla Libyan Company for Aviation Industry, al 25% da Finmeccanica e al 25% da AgustaWestland. La società, che ha sede a Tripoli, ha come primo obiettivo quello di rimettere in efficienza le flotte libiche di elicotteri e aerei. «Tra que-

sti - precisa Giorgio Beretta, ricercatore dell'Osservatorio sul commercio delle armi di Ires Toscana - ci sono i 20 Boeing Vertol CH-47C Chinook (elicotteri con due rotori di produzione americana), acquistati da Tripoli negli anni Settanta. Già nel 2007 il governo italiano ha dato l'autorizzazione a un contratto di 54 milioni di euro per la loro riparazione, manutenzione e ammodernamento». Questa intesa non è stata l'unica. Il

CRONOLOGIA

1911 - L'Italia governata da Giovanni Giolitti conquista la Libia, che sarà colonia italiana fino al 1943.

1949 - La Libia dichiara la propria indipendenza. Idriss el Senussi diventa sovrano.

1955 - Viene firmato un primo accordo tra Roma e Tripoli. L'intesa prevede il versamento di 5 miliardi di lire quale «contributo alla ricostruzione libica», senza però fare accenno, né tantomeno le scuse, per i morti della Resistenza anti-italiana.

1969 - Con un colpo di Stato Muhammad Gheddafi spodesta re Idriss. La comunità italiana viene cacciata dal Paese e i suoi beni confiscati.

1998 - Il governo Dini sigla un'intesa su questioni importanti: bonifica dei campi minati eredità della seconda guerra mondiale, risarcimento dei debiti alle aziende italiane, restituzione delle opere d'arte trafugate.

2004 - Gheddafi chiede all'Italia la costruzione di un'autostrada quale gesto riparatore del passato coloniale.

2007 - Il 29 dicembre viene siglata un'intesa di cooperazione per fronteggiare l'immigrazione clandestina.

2008 - Il 30 agosto il premier italiano Silvio Berlusconi e il leader libico Muhammad Gheddafi firmano il Trattato di cooperazione e amicizia tra Roma e Tripoli.



Un A109E Power in volo di addestramento a Vergiate (Va).



WWW.AGUSTAWESTLAND.COM

18 gennaio 2008 Alenia Aeronautica, un'altra società del Gruppo, ha venduto al ministero dell'Interno libico un velivolo da pattugliamento marittimo ATR-42MP Surveyor. Il contratto, del valore di 31 milioni di euro, include anche l'addestramento dei piloti e degli operatori di sistema, supporto logistico e parti di ricambio.

Finmeccanica e Libyan Investment Authority hanno stretto ulteriormente i loro rapporti il 28 luglio 2009 con un nuovo accordo. Si tratta di un'intesa generale attraverso la quale la *holding* di piazza Montegrappa e il fondo sovrano si impegnano a creare una nuova *joint-venture* (con capitale di 270 milioni di euro) attraverso la quale gestiranno gli investimenti industriali e commerciali in Libia, ma anche in altri Paesi africani. «Abbiamo firmato un accordo strategico di ampia portata che coinvolge tutti i nostri settori - ha dichiarato Pier Francesco Guarguaglini, amministratore delegato di Finmeccanica nel corso della cerimonia della firma -: elicotteri, energia, elettronica, sicurezza e aerospazio.

Non solo, l'accordo stabilisce il concetto che è possibile mettere in campo investimenti anche fuori dalla Libia, sia in Africa sia in Medio Oriente». Mercato che per Finmeccanica vale 15 miliardi di euro.

Il primo frutto è stato un nuovo accordo siglato da Selex sistemi integrati, società controllata da Finmeccanica, e dal governo libico. Il contratto, del valore di 300 milioni di euro, prevede la creazione di un sistema di «protezione e sicurezza» dei confini. Si tratta di una sorta di barriera elettronica di sensori che trasmettono dati a centri di comando che li elaborano e li mettono a disposizione del personale delle forze dell'ordine o

delle forze armate. Questo sistema ha come obiettivo il contenimento dei flussi degli immigrati, ma anche il controllo *tout court* dei confini meridionali. «La frontiera meridionale con Ciad, Sudan e Niger - sottolinea Nativi - è un colabrodo. Questo sistema permetterà a Tripoli di monitorare meglio i suoi confini. Un progetto simile, ma più ambizioso, è in fase di realizzazione in Algeria. Anche se i due sistemi non verranno collegati».

SPAZIO ANCHE PER FIAT?

Tra Italia e Libia lo scambio di armi e di sistemi d'arma non è però limitato alla sola Finmeccanica. Nella relazione presentata dal governo italiano al parlamento figura anche la Itas srl, una società di La Spezia che cura il controllo tecnico, l'ispezione e la manutenzione dei missili Otomat. Questo sistema d'arma, nato dalla collaborazione tra Oto Melara e Matra (Francia), è stato sviluppato negli anni Settanta e messo in servizio nel 1976. La Libia ne ha acquistati molti (anche se il numero non è mai stato comunicato ufficialmente) per armare alcune sue navi da guerra. Anche se tecnologicamente superata, si tratta pur sempre di un'arma potente. «Sempre nel settore della manutenzione - aggiunge Beretta - nel 2007 il governo libico ha richiesto alla Oto Melara parti di ricambio del valore di oltre 2,6 milioni di euro per l'obice "Palmaria", un cannone con una gittata tra i 24 e i 30 km che la Libia ha ordinato a partire dal 1982. Il governo italiano ha anche autorizzato un contratto siglato dall'AleniaAermacchi del valore di oltre 3 milioni di euro per ricambi e assistenza tecnica per il Siai Marchetti SF260W. Questi velivoli, che in Europa vengono utilizzati come

POLITICA E AFFARI

Dalle sanzioni al Trattato

L'accordo firmato da Silvio Berlusconi e Muhammar Gheddafi il 30 agosto 2008 è il punto di arrivo di un percorso che ha portato alla revoca dell'embargo e delle sanzioni internazionali nei confronti della Libia e poi ha permesso di aprire le relazioni commerciali fra Tripoli e i principali Paesi occidentali.

Le sanzioni e l'embargo erano stati disposti dalla Comunità europea nel 1986 e dall'Onu nel 1992 (e rinnovati più volte). Rappresentavano il culmine delle **tensioni** che hanno caratterizzato i rapporti **fra Tripoli e l'Occidente** (in particolare Stati Uniti e Gran Bretagna) negli **anni Ottanta**. Tensioni alla base delle quali c'erano i diritti dello sfruttamento delle risorse marine (in particolare i giacimenti *offshore* al largo delle coste libiche) e i diritti di navigazione (la Libia ha sempre rivendicato come acque nazionali quelle dell'intero Golfo della Sirte, quindi anche oltre le 12 miglia nautiche riconosciute da leggi e consuetudini internazionali). Lo scontro tra Stati Uniti e Libia ha raggiunto il massimo livello con le battaglie aeronavali del 1981, 1983 e 1986 (con il bombardamento americano di Tripoli e Bengasi), ma soprattutto con gli attentati (attribuiti ai servizi segreti libici) alla discoteca La Belle di Berlino, in cui nel 1986 morirono due militari americani e 230 rimasero feriti, e al volo PanAm, che esplose nel 1988 sopra la cittadina scozzese di Lockerbie provocando la morte dei 259 passeggeri e 11 a terra.

Le **sanzioni** dell'**Onu** prevedevano il divieto di collegamenti aerei diretti con la Libia e il congelamento dei beni libici all'estero. Sono state sospese nel 1999 e poi revocate nel 2003. L'allora **Comunità europea**, inoltre, aveva previsto nel 1986 l'embargo del commercio di armi ed equipaggiamenti militari e altre misure economiche come il congelamento dei fondi libici all'estero e la fornitura di beni e servizi civili legati all'industria petrolifera. Queste sanzioni sono state **revocate** nel 2004 grazie alle pressioni del governo italiano. La revoca è seguita all'impegno assunto da Tripoli il 19 dicembre 2003 di smantellare i laboratori in cui stava lavorando alla creazione di armi di distruzione di massa e di risarcire le famiglie delle vittime dell'attentato di Lockerbie. Cadute le sanzioni, cessato l'embargo, l'Italia si è trovata in prima linea per siglare **nuovi accordi commerciali con la Libia**.



La Libia sarebbe interessata all'acquisto dei veicoli leggeri Iveco Lince.

addestratori, ma che in Africa e America latina sono impiegati come bombardieri, sono stati venduti all'Aeronautica libica negli anni Settanta. Ne erano stati acquistati 240, oggi non si sa quanti siano in servizio. Nel 2006 un certo numero di questi velivoli sono stati ceduti alle forze armate ciadiane che li hanno utilizzati per bombardare i ribelli sulle frontiere con il Sudan».

Anche Iveco (società del Gruppo Fiat che si occupa della costruzione di veicoli pesanti) potrebbe sfruttare le aperture del Trattato italo-libico. «Iveco - spiega un portavoce della società - è in Libia dal 1976, anno della nascita della società torinese. Va detto però che non è presente in Libia con una propria sede commerciale. Opera attraverso una *joint-venture*, basata su un contratto di collaborazione industriale di assemblaggio dei veicoli e relativa commercializzazione e assistenza. Oltre alle linee di assemblaggio, nel territorio si estende anche una rete assistenziale di officine autorizzate. La *joint-venture* ha sede a Tripoli e commercializza prevalentemente veicoli commerciali medi e pesanti, oltre agli autobus».

Questo rapporto potrebbe però avere risvolti anche nel settore militare. Da tempo la Libia ha manifestato interesse all'acquisto dei Lince, i veicoli utilizzati dall'Esercito italiano nella missione in Afghanistan. Per il momento non è ancora stato formalizzato

nessuna, ma le trattative tra Torino e Tripoli proseguono.

Sempre nell'ottica del rafforzamento dei controlli dei flussi di immigrati, il governo italiano ha ceduto

tre motovedette della Guardia di finanza alla Guardia costiera libica. Si tratta di tre guardacoste della classe Bigliani, mezzi destinati al contrasto e alla repressione dei traffici illeciti nelle acque territoriali e internazionali. Sono armate di una mitragliera Breda 30/70 e due mitragliatrici Mg 42/59. Le motovedette sono state consegnate alla Libia con una cerimonia ufficiale che si è tenuta il 14 maggio a Gaeta (Lt). La Guardia costiera libica non ha perso tempo a impiegarle contro l'Italia. Il 22 luglio due motopescherecci italiani, Monastir e Tulipano, sono stati sequestrati dai libici in acque internazionali, ma rivendicate dalla Libia. Il comandante della motovedetta ha sbeffeggiato i nostri pescatori: «Senza le imbarcazioni che ci ha donato il vostro governo non saremmo mai stati in grado di inseguirvi e catturarvi».

NUOVI ALLEATI

Non è la prima volta che l'Italia dona alla Libia armi delle nostre forze armate. «All'inizio degli anni Ottanta - spiega Maurizio Simoncelli, dell'Archivio disarmo - il nostro Paese cedette un certo numero di carriarmati Leopard a Tripoli. Allora noi facevamo parte della Nato, mentre la Libia era vicina al Patto di Varsavia e, comunque, ostile all'Europa. La notizia era stata tenuta segreta dal nostro governo, ma si venne a sapere grazie alle "soffiate" dei portuali di

Livorno che avevano caricato sulle navi i mezzi. Il governo smentì. Anni dopo, parlando con Lelio Lagorio, che era ministro della Difesa all'epoca dei fatti, mi confermò che quel carico fu eseguito».

La Libia ha manifestato interesse all'acquisto dei Lince. Per il momento non è stato formalizzato nulla, ma le trattative proseguono

Anche la nostra Marina militare da anni collabora con quella libica. Dal 2001 al 2006 la nostra flotta ha tenuto manovre congiunte (denominate Nauras) con quella di Tripoli. «Confermiamo quelle manovre - precisa un portavoce della Marina italiana -. Si trattava di esercitazioni che prevedevano la navigazione di navi italiane e libiche, scambio di messaggi e prove di *boarding* (ispezioni sui mercantili)». Lo scorso anno, poi, la Libia è entrata a far parte di V-RMTC 5+5 Net, un sistema organizzato che prevede la collaborazione delle Marine militari di

una decina di Paesi che si affacciano sul Mediterraneo per il controllo del traffico mercantile. Nei prossimi anni la collaborazione militare con la Libia potrebbe intensificarsi. Circostanza confermata da Saif el Islam, uno dei figli di Muhammad

Gheddafi. «In Italia - ha dichiarato in un'intervista rilasciata al quotidiano *La Stampa* - mi hanno detto che ci sono state molte polemiche per la presenza delle Frece tricolori alle celebrazioni del 40° anniversario della Rivoluzione verde. A dire la verità mi hanno sorpreso un po'. So che a breve si terranno esercitazioni congiunte delle forze armate terrestri e aeree di Italia e Libia».

Al di là delle esercitazioni, la Libia nei prossimi anni sarà un mercato promettente per la nostra industria bellica. «La Russia - conferma Nativi - ha siglato con Tripoli un accordo del valore di 3 miliardi di euro per la vendita di aerei da guerra. L'Italia nel settore aeronautico non ha molto da dire. Penso però che il nostro Paese possa giocare un ruolo importante, oltre che nel settore elicotteristico, anche in quello navale. I nostri cantieri potranno dire la loro quando la Marina libica offrirà le prime commesse».

Come a dire: la fetta più grande della torta deve essere ancora mangiata. ■

Il governo italiano ha ceduto tre motovedette della Guardia di finanza alla Guardia costiera libica. I libici non hanno perso tempo a impiegarle contro i pescherecci italiani



La sede di Eni a Tripoli e, sotto, quella di Unicredit in piazza Cordusio a Milano.

Non solo armi

Il Trattato Italia-Libia non ha solo favorito la vendita di armi al Paese nordafricano, ma ha creato un terreno fertile per una serie di scambi azionari e contratti in molti settori economici.

Alla base di tutto c'è il petrolio. L'oro nero rappresenta per la Libia (che è il nono produttore mondiale) il 98% delle esportazioni, il 74% del prodotto interno lordo e il 90% delle entrate governative. I proventi derivati dagli idrocarburi vengono gestiti da un fondo sovranità: Libyan Investment Authority (Lia) che opera attraverso Libyan Arab Foreign Investment Company (Lafico) e Libyan African Investment Portfolio. Lia si stima abbia un patrimonio tra i 50 e i 70 miliardi di dollari, che investe in patria e all'estero. L'obiettivo di questi investimenti è duplice: creare un portafoglio titoli che permetta di garantire flussi finanziari una volta esaurite le riserve petrolifere; partecipare al controllo di società straniere che operano in Libia per influenzarne le scelte.

Gli investimenti libici nelle società italiane non sono iniziati con il Trattato del 2008, ma una trentina di anni fa. Era il 1976 quando Lafico acquistò il 15% della Fiat. Investimento che rese a Tripoli 2,6 miliardi di dollari quando, nel 1986, uscì dal capitale del Lingotto. Agli inizi degli anni Duemila, la Libia è tornata ad acquistare partecipazioni in Italia. Proprio nel 2000 Lafico ha rastrellato il 2,6% in Fiat e, nello stesso

anno, il 3% di Capitalia per arrivare successivamente al 5%. La presenza nel settore bancario, diluitasi con la fusione Capitalia-Unicredit, è stata poi rafforzata nel 2008 con l'acquisto del 4,9% di Unicredit (secondo azionista dopo Cariverona; Unicredit è la prima azienda di credito italiana per capitalizzazione).

I proventi degli idrocarburi vengono investiti per garantire al Paese flussi finanziari quando le riserve petrolifere si esauriranno

libici però non si sono fermati al settore bancario. Nel 2008 hanno formalizzato un'intesa con il ministero dell'Economia italiano che dovrebbe permettere a Tripoli di aumentare le partecipazioni in Eni (di cui già possiedono lo 0,7% del capitale) inizialmente al 5%, poi all'8%, fino a un massimo del 10%. Questo investimento avrebbe un carattere finanziario e industriale. Per Gheddafi

partecipare alle decisioni della società di San Donato Milanese è importante, considerato che l'Eni da decenni estrae petrolio in Libia ed è una delle principali società di idrocarburi operanti nel Paese (a giugno sono stati prolungati i contratti di estrazione dal 2042 al 2047). Negli anni Tripoli ha acquistato partecipazioni anche nel settore tessile,

in particolare nel cotonificio Olcese (30,8%) e nella holding Finpart (8%). Entrambi si sono rivelati cattivi affari: la tessitura ha avuto gravi difficoltà e Finpart è fallita.

I figli di Gheddafi hanno poi forti interessi nel calcio italiano. Nel 2002 Lafico ha acquistato il 7,5% della Juventus (un rappresentante di Lafico siede nel consiglio di amministrazione della società). Recentemente si è parlato dell'acquisto della maggioranza del Milan, qualora Berlusconi ne cedesse il controllo.

Tripoli non sembra volersi fermare. Buone prospettive potrebbero aprirsi anche per l'ingresso in Generali, Telecom, Italtel, Terni ma, soprattutto, Impregilo e Finmeccanica. Per queste due ultime società si tratterebbe, come per Eni, di investimenti finanziari con forte valenza industriale. Impregilo nei prossimi anni sarà impegnata nella costruzione di alcune delle principali infrastrutture in Libia. Allo stesso modo, Finmeccanica, oltre ai citati investimenti nel settore degli armamenti, parteciperà alla realizzazione della rete ferroviaria (Ansaldo Sts, controllata da Finmeccanica, ha già ottenuto una commessa di 541 milioni di euro per i meccanismi di segnalamento e telecomunicazione ferroviaria e AnsaldoBreda è in *pole position* per fornire i treni). Sull'ingresso dei libici in Finmeccanica pesa il veto di Washington, che non vuole che sulle decisioni di alcune aziende statunitensi del settore difesa controllate dalla holding italiana possano pesare i voti libici. Pier Francesco Guarguaglini, amministratore delegato di Finmeccanica, ha però dichiarato di essere disposto a valutare un eventuale ingresso libico solo in società del gruppo che operano in settori non legati alla difesa. ■



Del Boca:

«Un'amicizia mai venuta meno»

Angelo Del Boca, giornalista e storico, è uno dei massimi esperti della storia coloniale italiana ed è un profondo conoscitore della Libia. A lui abbiamo chiesto di inquadrare storicamente le relazioni economiche tra Italia e Libia.

Come si sono sviluppati i rapporti tra i due Paesi negli anni che vanno dalla fine della seconda guerra mondiale all'ascesa al potere di Gheddafi (1969)?

Al momento dell'indipendenza (1949), nel Paese nordafricano vivono ancora 40-50mila italiani. I nostri connazionali hanno in mano l'economia locale (coltivano i terreni più fertili, possiedono officine, cinema, ristoranti, ecc.) anche perché ai libici, fino ad allora, non sono state offerte opportunità di creare proprie attività. Re Idriss vede di buon occhio la presenza italiana perché si rende conto che gli italiani sono grandi lavoratori e che le loro attività portano ricchezza. Il partito nazionalista, che riunisce esponenti delle Resistenza anti-italiana, preme perché il re sigli un trattato nel quale vengano riconosciute le responsabilità coloniali. Nel 1955 viene firmato un accordo. L'intesa prevede un risarcimento di 5 miliardi di lire (73 milioni di euro attuali) quale «contributo alla ricostruzione libica», senza presentare le scuse per i morti della Resistenza anti-italiana.

Cosa è cambiato dopo l'avvento al potere di Gheddafi e la cacciata degli italiani?

Gheddafi prende il potere nel 1969. In quel momento la Libia è un «feudo» di Stati Uniti e Regno Unito che hanno grandi basi militari e influiscono sulla politica. Gheddafi fa chiudere le basi americane e britanniche e nazionalizza le loro società petrolifere. Un atto giusto, non di

supernazionalismo come è stato detto. L'atteggiamento verso gli italiani è diverso. Nel primo periodo dopo il golpe i rapporti con l'Italia sono molto freddi, ma Gheddafi non vuole rompere con Roma. Anzi si aspetta una visita di Aldo Moro a Tripoli. Alcune questioni interne impediscono però al politico italiano di effettuare il viaggio. Gheddafi considera questa mancata visita un affronto e caccia gli italiani. La comunità italiana non era più numerosa come negli anni Quaranta, ma in Libia erano ancora presenti 16-20mila nostri connazionali. Il leader libico non si è mai pentito ufficialmente di averli mandati via, ma credo che si sia ricreduto. Se guardiamo alle statistiche, negli anni successivi gli italiani tornano in numero maggiore. Ovviamente non sono gli stessi che erano stati cacciati, ma tecnici dell'Eni e delle grandi ditte italiane che costruiscono infrastrutture e abitazioni. Neanche l'embargo seguito alla crisi con gli Stati Uniti cambia le relazioni tra Tripoli e Roma. Nonostante le sanzioni, in quel periodo alcune aziende italiane continuano a operare in Libia. Tra queste l'Eni, che estrae petrolio e gas in un regime di quasi monopolio, ma anche Finmeccanica, Pirelli, Fiat.

Come giudica il Trattato siglato un anno fa?

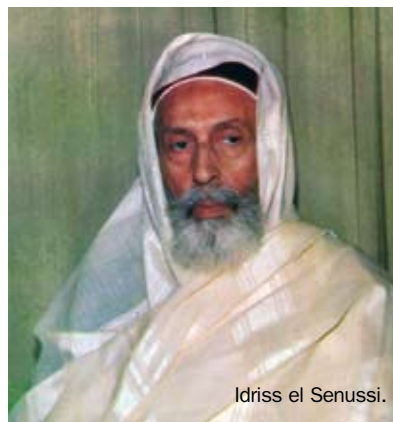
Le trattative per chiudere il contenzioso coloniale sono state avviate dal governo Dini negli anni Novanta e sono state portate avanti da Prodi. Berlusconi, siglando l'intesa del 30 agosto 2008, ha raccolto i frutti di questo lavoro. Nel Trattato ci so-

«La crisi con gli Stati Uniti non ha cambiato le relazioni tra Tripoli e Roma: nonostante le sanzioni alcune aziende italiane hanno continuato a operare in Libia»

no aspetti negativi e positivi. Intanto va detto che è stata siglata un'intesa con un Paese che non è democratico, che non rispetta i diritti umani, che non ha firmato le principali convenzioni internazionali. A mio parere l'Italia doveva pretendere che nell'accordo fosse scritto che la Libia sta vivendo un periodo di transizione e che negli anni dovrà trasformarsi in un Paese democratico. È però positivo che Berlusconi abbia presentato le scuse per il passato coloniale pronunciando parole dure sui campi di concentramento, sulle repressioni, sul lancio dei gas sulla popolazione, ecc.

Dal punto di vista commerciale l'intesa è stata un ottimo affare per entrambi i Paesi. Anche se si profilano all'orizzonte alcuni problemi. L'autostrada litoranea che dovrebbe percorrere i 2.000 km dal confine con la Tunisia a quello con l'Egitto e che ci siamo impegnati a ricostruire come riparazione per i danni del periodo coloniale costerà tra i 3 e i 5 miliardi di euro. Chi pagherà? È prevista un'imposta aggiuntiva sulle rendite petrolifere. Ma l'Eni ha già fatto ricorso contro questo provvedimento. E, in ogni caso, a un anno dall'intesa i cantieri dell'autostrada sono fermi e finora sono stati costruiti solo 150 metri. ■

«Le trattative per chiudere il contenzioso coloniale, avviate dal governo Dini, sono state portate avanti da Prodi. Berlusconi, ha solo raccolto i frutti di questo lavoro»



Idriss el Senussi.