

settimanale - spediz. in abb. post. gr. 2/70

Panorama

ARNOLDO MONDADORI EDITORE - 14 DICEMBRE 1976 - ANNO XIV - N. 556 - L. 400



**Dove porta
l'accordo
Agnelli-Gheddafi**

**In regalo
L'AGENDA
1977**

FIAT

Che affare, per Allah

Chi ci guadagna di più nell'accordo tra la Fiat e la Libia? Quali nuove operazioni stanno già studiando i due soci? Ci saranno ripercussioni nella politica estera italiana? Ecco le risposte ai molti interrogativi suscitati dallo sbarco del colonnello Gheddafi a Torino.

Lo ha confidato Giovanni Agnelli, presidente della Fiat, a uno dei ministri che ha incontrato la mattina di mercoledì 1° dicembre, poche ore prima dell'annuncio ufficiale dell'operazione che ha aperto al governo libico le porte della Fiat. A dare il contributo forse più sostanzioso alla conclusione dell'affare dell'anno non sono stati né i fratelli Giovanni e Umberto Agnelli, né i due cervelli finanziari del gruppo torinese, Cesare Romiti e Gianluigi Gabetti (amministratori delegati rispettivamente della Fiat e dell'Ifi), pubblicamente indicati come gli unici che hanno partecipato alle trattative per 18 lunghi mesi. È stato Guido Carli.

Carli fa formalmente parte del gruppo Fiat dal 4 dicembre 1975, quando è stato nominato presidente della Impresit International, la grande impresa multinazionale di costruzioni controllata dalla Fiat. Da tempo immemorabile gode della più completa fiducia personale di Giovanni Agnelli, tanto che solo grazie a essa è potuto diventare, la scorsa estate, presidente della Confindustria. È, in assoluto, uno dei maggiori conoscitori italiani dei problemi dell'Africa, un continente che lo interessa moltissimo e nel quale ha rapporti di consulenza con numerosi governi. Anche senza la conferma data riservatamente da Giovanni Agnelli mercoledì 1° dicembre, perciò, era fin troppo facile immaginare che nella definizione dell'accordo Fiat-Libia Carli doveva aver recitato un ruolo da protagonista.

Dell'accordo che Carli ha contribuito a mandare in porto, e di tutto l'estenuante lavoro preparatorio che ha finito per portare 360 miliardi di lire nelle casse della Fiat e due

MUAMMAR EL GHEDDAFI



rappresentanti della Libyan Arab Foreign Bank nel consiglio d'amministrazione della società, nulla era trapelato fino alla tarda mattinata di mercoledì 1° dicembre, quando il capo ufficio stampa della Fiat, Marco Benedetto, ha organizzato a tempo di record la conferenza stampa per l'annuncio ufficiale, prodigando aerei e automobili per trasportare decine di giornalisti a Torino.

Fino ad allora, nemmeno il più esperto detective avrebbe potuto sospettare che nel pentolone arrugginito della Fiat stava bollendo il primo gigantesco investimento del leader libico Muammar el Gheddafi in una grande industria occidentale.

Nessuno avrebbe potuto riconoscere, nei due libici che passavano parecchi fine settimana in un quieto albergo milanese dalle parti di viale Zara, due astuti negozianti che insieme a un interprete venivano ricevuti con tutti i riguardi negli uffici della Mediobanca, sede delle trattative, dall'amministratore delegato Enrico Cuccia, mediatore abile e riservato di tutte le operazioni più brillanti dell'alta finanza italiana.

C'era stato, sì, da parte della *Stampa*, il quotidiano della Fiat, un crescendo di attenzioni verso la Libia: venerdì 8 ottobre il giornale torinese aveva pubblicato con grande rilievo, e con tono decisamente favorevole, la notizia che il governo libico stava reclutando operai edili in Sicilia; venerdì 19 novembre aveva annunciato la conclusione di un accordo fra la Fiat e il governo di Gheddafi per la costruzione di una fabbrica di autocarri in Libia; due giorni dopo, domenica 21, aveva pubblicato in prima pagina una lunga

segue

GIOVANNI AGNELLI ALLA TV



SE SMENTISCO, CREDETEMI

L'allontanamento di De Benedetti? Niente a che vedere con l'arrivo di Gheddafi. Andreotti e Berlinguer? Non ne sapevano nulla. Per Giovanni Agnelli non c'è alcun retroscena da chiarire.

L'unica a cui non ha voluto rispondere è stata la domanda sui veri motivi dell'allontanamento dalla Fiat dell'ex-amministratore delegato Carlo De Benedetti: su questo punto, mai esaurientemente chiarito, Giovanni Agnelli si è limitato a smentire la ricostruzione azzardata su *la Repubblica* da Giorgio Bocca, secondo il quale De Benedetti, legato alla comunità ebraica di Torino, sarebbe stato estromesso per fare posto a Gheddafi, il più feroce nemico di Israele. E non ha assolutamente voluto aggiungere altro.

Per il resto, alle domande di *Panorama* Agnelli ha accettato di rispondere, anche a quelle che cercavano di stuzzicarlo sugli aspetti meno conosciuti o più discutibili dell'accordo con la Libia. Lo ha fatto nel suo solito stile, garbato ma perentorio, confermando tutto quanto ha detto nei giorni scorsi alla radio e alla Tv: nessuna autorizzazione preventiva del governo, nessuna intesa sottobanco col Pci, nessuna recriminazione da parte degli ambienti finanziari americani. Ha fatto però un'ammissione molto importante: se non fosse arrivato Gheddafi, lui, Giovanni Agnelli, altri soldi nella Fiat per il momento non ne avrebbe messi...

Domanda. Ha detto Bocca che con l'accordo Fiat-Libia finalmente si è capito il vero motivo delle dimissioni di De Benedetti: questi sarebbe stato allontanato perché la sua presenza era incompatibile con quella dei libici. Cosa c'è di vero in questa ricostruzione?

Risposta. Assolutamente niente.

D. Lei ha parlato dell'accordo con la Libia con David Rockefeller e certo anche con gli uomini della banca Lazard, che è rappresentata nel consiglio d'amministrazione della Fiat. Quali considerazioni hanno fatto questi suoi interlocutori americani?

R. Ho loro illustrato nei dettagli l'operazione, della quale non erano al corrente e che, come si può immaginare, ha avuto anche in America larga eco. Si sono rallegrati della bontà dell'affare e delle interessanti prospettive di questo tipo di accordo, tenuto conto anche del fatto che questi signori hanno contatti d'affari con il mondo arabo.

D. A *Panorama* risultava già da alcune settimane l'esistenza di trattative per l'acquisto, da parte del suo gruppo, di una importante partecipazione nella banca Lazard. Quali conseguenze avrà su queste trattative l'accordo con la Libia?

R. Credo che ormai voi giornalisti dovrete cominciare a conoscerci come persone in grado di condurre affari con serietà e segretezza, ragion per cui non dovrete chiedermi cose a cui non posso rispondere. Smentisco però l'esistenza di qualunque trattativa di questo genere.

D. Se non fosse intervenuto l'accordo con la Libia, il suo gruppo avrebbe immesso nuovi mezzi finanziari nella Fiat?

R. Una delle pregiudiziali che abbiamo posto all'inizio delle trattative è stata quella che l'apporto arabo sarebbe stato esclusivamente in funzione di un aumento di capitale, aumento di capitale che, per il momento, non sarebbe stato altrimenti previsto.

La Fiat non aveva necessità di denaro liquido. Ma è proprio in momenti di tranquillità che è più facile reperire capitali che permetteranno di mantenere i programmi di investimenti e, magari, accelerarli.

D. Molti sostengono che un'operazione della portata dell'accordo con la Libia non avrebbe potuto essere conclusa senza avere prima ricevuto autorevoli avalli in sede politica. Si allude in particolare al fatto che sia Andreotti, sia lo stesso Berlinguer sarebbero stati preventivamente informati. Cosa risponde?

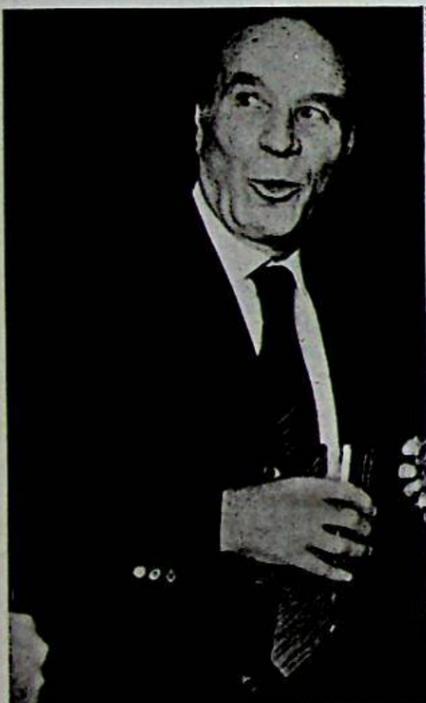
R. Come ho già ripetutamente dichiarato, ho informato il presidente del Consiglio nella mattinata di mercoledì 1° dicembre, prima di convocare il consiglio di amministrazione della Fiat e prima di informare l'opinione pubblica attraverso la conferenza stampa.

D. Perché ha discusso l'accordo con la Libia con la Dc, con il Pri, con il Psdi e con il Psi, e non con il Pci?

R. Ho incontrato il presidente della Camera, on. Ingrao.

intervista con lo stesso Gheddafi. Ma questi erano apparsi tutt'al più come i primi timidi segni di distensione, dopo lo scontro durissimo che meno di tre anni prima aveva opposto gli Agnelli al colonnello Gheddafi.

La scintilla era sprizzata proprio da *La Stampa*, più precisamente da un articolo di Carlo Fruttero e Franco Lucentini che conteneva alcune ironie sul conto di Gheddafi e che nel bollente, imprevedibile leader libico aveva suscitato un'ira smisurata. Gheddafi si era spinto fino a



GUIDO CARLI
Un ruolo decisivo nell'accordo.

chiedere il licenziamento del direttore del quotidiano, Arrigo Levi, e a minacciare ogni sorta di rappresaglie nei confronti della Fiat. Gli Agnelli, allora, avevano reagito con fermezza, ispirando a Indro Montanelli (che allora collaborava alla *Stampa*) un commento sorprendentemente profetico: « La Fiat non ha sacrificato Levi alle bizzie del colonnello, dimostrando che tiene più alla propria dignità che ai propri affari. E siamo sicuri che alla fine sarà ricompensata ».

Che l'accordo con la Libyan Arab Foreign Bank rappresenti una « ricompensa » sostanziosa, un ottimo affare per la Fiat dal punto di vista strettamente finanziario, lo ha ammesso perfino Carlo De Benedetti, l'ex-amministratore delegato della Fiat dimessosi in circostanze misteriose nell'agosto scorso (*Panorama* 542) e certo tutt'altro che tenero

verso gli Agnelli. A dimostrarlo bastano pochi calcoli.

Nella Fiat, la banca libica immetterà 180 miliardi di lire in cambio di 30 milioni di nuove azioni; ammesso che la Fiat distribuisca, come ha fatto negli ultimi anni, un dividendo di 100 lire per azione, quei 180 miliardi saranno remunerati con 3 soli miliardi all'anno. Poi, la Libyan Arab Foreign Bank scuirà altri 90 miliardi per sottoscrivere obbligazioni convertibili a un tasso del 9,5%; il corrispondente interesse annuo sarà di 8,5 miliardi circa. Infine, il prestito di 104 milioni di dollari (circa 90 miliardi di lire) a un tasso del 5,75% comporterà per la Fiat interessi passivi per circa 5,5 miliardi di lire all'anno.

La conclusione è che alla Fiat i 360 miliardi di lire ricevuti dalla Libia costeranno in tutto soltanto 17-18 miliardi all'anno, pari a un tasso del 5% al quale nessuna impresa italiana può oggi ragionevolmente sperare di procurarsi denaro. « L'azienda torinese », spiega un esperto finanziario, « si è procurata una massa liquida enorme, che in pratica non le costa niente ».

E di questa massa liquida la Fiat aveva bisogno, benché Giovanni Agnelli abbia affermato il contrario nella conferenza stampa di mercoledì 1° dicembre (« E sempre così: i capitali si trovano solo quando non ce n'è bisogno », ha detto col più smagliante dei sorrisi), e benché la situazione finanziaria del gruppo torinese sia obiettivamente molto migliore di quella delle altre grandi imprese italiane (attualmente la Fiat ha 400 miliardi di debiti a medio e lungo termine, ma non una lira di debito a breve).

Dissenso. Era stato lo stesso Carlo De Benedetti, nell'unica intervista rilasciata dopo le dimissioni, a rivelare che la Fiat aveva necessità di un aumento di capitale, non per fare fronte a difficoltà immediate ma per poter impostare con tranquillità e con il necessario respiro i programmi di sviluppo dei prossimi anni. Reclutando Gheddafi come socio, gli Agnelli hanno soddisfatto questa esigenza, col non trascurabile vantaggio (per loro) di non dover sborsare personalmente nemmeno un centesimo; De Benedetti era invece dell'avviso che l'aumento di capitale dovesse essere fatto sul mercato (cioè a spese degli attuali azionisti, Agnelli in testa), e non è escluso che proprio questo dissenso abbia causato il suo allontanamento dalla Fiat.

Sempre sul piano strettamente finanziario, non c'è dubbio che l'operazione Fiat-Libia rappresenta un buon affare non solo per il gruppo torinese, ma per tutta l'economia italiana: una iniezione di 415 milioni di dollari, come Giovanni Agnelli ha tenuto a sottolineare con garbo ma

con insistenza, corrisponde a quasi 1/4 dell'attuale disavanzo della bilancia italiana dei pagamenti. « Beati voi », ha sospirato a Giulio Andreotti, nei giorni scorsi, il presidente francese Valéry Giscard d'Estaing, che ha invitato Giovanni Agnelli in Francia per gennaio. « Magari i libici fossero venuti da noi! ».

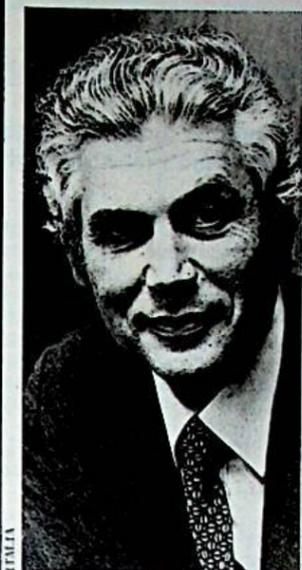
Sia pure per motivi diversi, però, un buon affare lo ha fatto anche Gheddafi. Anzitutto per le prospettive economiche immediate che apre alla Libia l'accordo con una grande multinazionale come la Fiat, che non produce solo automobili ma tutta una serie di beni preziosi per un paese in via di sviluppo.

Non è necessario supporre l'esistenza di clausole segrete, che Giovanni Agnelli ha rigidamente smentito, per prevedere che dall'ingresso della Libyan Arab Foreign Bank nella Fiat nasceranno nuovi accordi e nuove operazioni. Uno strumento, in particolare, è già pronto e ben oliato: è la Impresit, la società di costruzioni controllata al 100% dalla Fiat dalla quale dipende la Impresit International presieduta da Guido Carli.

Non molto conosciuta in Italia, questa azienda (insieme con le sue consociate), è attivissima all'estero, dove si è procurata nel solo 1975 ordini per ben 900 miliardi. Opera soprattutto nei paesi africani: Costa d'Avorio, Kenya, Tanzania, Botswana, Nigeria, Marocco, Gabon, Sudan, Uganda, Zambia, Somalia, Sud Africa. Costruisce case, strade, aeroporti, fabbriche, acquedotti, fognature, impianti di irrigazione, centrali elettriche: tutto ciò che può servire a un paese come la Libia, che tende a investire il ricavato delle vendite di petrolio soprattutto in opere a sostegno dell'agricoltura e in infrastrutture civili e industriali, e che ha bisogno di dare questi lavori a imprese di sicuro affidamento.

Ma non meno rilevanti sono, per Gheddafi, i vantaggi di ordine politico aperti dall'accordo con la Fiat. I due rappresentanti che il colonnello libico potrà immettere nel consiglio d'amministrazione della società torinese (uno anche nel comitato esecutivo) costituiranno un fiore all'occhiello del quale mai come in questo momento Gheddafi ha bisogno.

Detestato in gran parte dei paesi occidentali per l'irruenza con cui ha alimentato negli ultimi anni ogni sorta di movimenti eversivi, di destra e di sinistra, in tutto il mondo (secondo una vecchia denuncia del giornale libanese *Al Bayraq* nel solo 1972 la Libia avrebbe destinato a questo scopo l'equivalente di 870 miliardi di lire), guardato con sospetto dall'Unione Sovietica, dalla quale peraltro si rifornisce di armi, per il suo anticomunismo a oltranza, odiato da molti leader di altri paesi arabi (il presidente egiziano Anwar Sadat ha avuto anche di recente con



DA SINISTRA: ENRICO CUCCIA, GIANLUIGI GABETTI, CESARE ROMITI
Negoziatori abili e riservati per l'affare dell'anno.

lui scontri di durezza estrema), Gheddafi si è venuto a trovare soprattutto negli ultimi mesi nel massimo dell'isolamento.

Preoccupazioni. Adesso, lo sbarco nella più grande industria privata di un paese come l'Italia, che fa parte dell'Europa industrializzata ma al tempo stesso è aperto sul bacino del Mediterraneo, e ha buone relazioni con tutta l'Europa orientale, rappresenta un'opportunità formidabile per uscire da quell'isolamento.

Sono state proprio le singolari caratteristiche di Gheddafi, finanziatore di gruppi terroristici e più in generale uomo politico lunatico, imprevedibile, capace di ogni colpo di testa, a suscitare preoccupazioni e proteste per il suo ingresso nella Fiat in parecchie zone dello schieramento politico italiano, a cominciare dal Pri (« Gli Agnelli si sono trovati un socio assai poco credibile sul piano internazionale », è il commento di un deputato repubblicano. « E come se si fossero messi insieme col dittatore ugandese Amin »).

Le preoccupazioni non si riferiscono soltanto agli aspetti più anacronistici del regime instaurato da Gheddafi in Libia (sono state ripristinate pene previste dalla legge coranica, come la lapidazione per l'adultera e il taglio della mano per il ladro), né soltanto alle forme più evidenti di rifiuto della civiltà occidentale, delle sue regole, dei suoi strumenti (per un certo periodo Gheddafi ha progettato di bandire dalla Libia perfino il sistema metrico decimale). C'è tutta una storia dei rapporti fra la Libia di Gheddafi e l'Italia che, a parere soprattutto dei repubblicani, avrebbe dovuto dissuadere gli Agnelli dall'affidare al più turbolento degli Stati arabi la pro-

prietà oggi del 9,7%, entro sei anni del 13,6% della Fiat.

Prima ancora dello scontro con la Fiat per la testa di Arrigo Levi, avvenuto nel dicembre 1973, c'era stata, nel 1970, la cacciata dalla Libia di tutti quegli italiani che detenevano posizioni importanti nell'agricoltura libica, le cui famiglie erano insediate in quel paese fin dai tempi della colonizzazione, risalente al '12.

Poi si era cominciato a parlare con sempre maggiore insistenza di tentativi, da parte di Gheddafi, di intorbidare le acque politiche anche in Italia, per mezzo di appoggi e finanziamenti concessi al partito sardo d'azione e a movimenti separatisti siciliani. Nel frattempo, il colon-



CARLO DE BENEDETTI
Via dalla Fiat a causa di Gheddafi?

nello libico sembrava aver scelto l'Italia anche come palestra di azioni terroristiche, stando almeno a quanti, sulla scorta di rivelazioni del *Times* di Londra, indicavano in lui il finanziatore della strage dell'aeroporto di Fiumicino (dicembre '73).

Con apprensione era stato anche visto l'acquisto, da parte della Libia, di 150 ettari di terreno nell'isola di Pantelleria (fine 1974). Apprensione ancora attuale per tutti i commercianti siciliani di zibibbo, principale prodotto di Pantelleria, che da quando Gheddafi è sbarcato nell'isoletta non riescono più a rifornirsi come una volta.

Per Ugo La Malfa e gli altri critici più severi, insomma, il matrimonio degli Agnelli con un outsider pericoloso come Gheddafi (che in un'intervista al quotidiano sudanese *As Sahafa* nell'aprile 1975 proclamò oltretutto di volersi procurare armi atomiche) andava evitato a tutti i costi. Tanto più che esso potrebbe preludere a una modificazione della collocazione internazionale dell'Italia, finora amica di molti paesi arabi ma anche di Israele, uno Stato che Gheddafi ha sempre sostenuto di voler cancellare dalla faccia della terra.

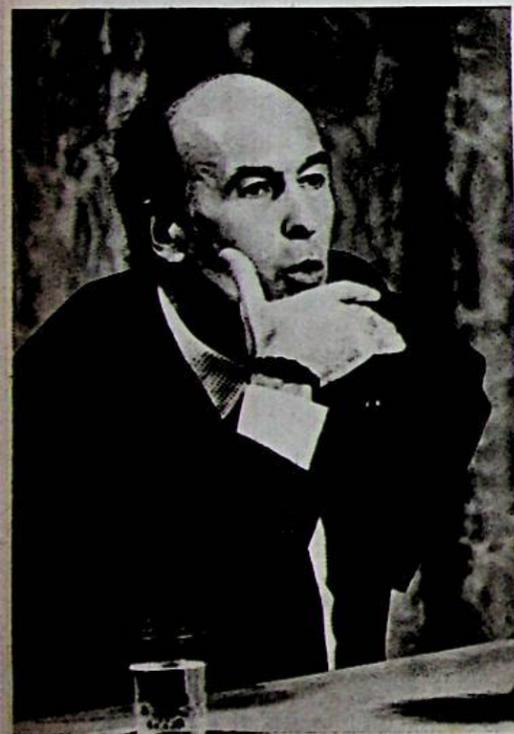
« Sarebbe stato ben diverso », dicono al Pri, « se i petrodollari alla Fiat fossero arrivati non dalla Libia, ma da paesi come l'Iran e l'Arabia Saudita, discutibili fin che si vuole nei loro ordinamenti interni ma almeno impegnati in una politica internazionale più cauta e più realistica ».

L'ingresso del governo libico nella Fiat, però, non è certo il primo esempio di rapporti economici fra i due paesi. Senza tanto clamore, con tempi e modi del tutto indipendenti dalle relazioni politiche fra i due Stati e dagli orientamenti dell'opinione pubblica italiana, tutta una rete di scambi commerciali si era già venuta costruendo negli ultimi anni. Oggi l'Italia è di gran lunga il maggiore partner commerciale della Libia: nel 1975 vi ha esportato merci per un valore complessivo di 1,3 miliardi di dollari, pari al 27% del totale delle importazioni libiche. Sempre nel 1975 l'Italia ha importato dalla Libia 15 milioni di tonnellate di petrolio, pari al 20% dell'insieme delle esportazioni libiche.

Anche l'esperienza delle imprese italiane che operano in Libia non è finora sconcertante. « I rapporti con le autorità libiche sono sì estremamente faticosi », dicono all'Eni, l'ente petrolifero italiano, « ma alla fine i conti tornano sempre. Noi possiamo addirittura affermare di aver ricevuto da Gheddafi un trattamento privilegiato: abbiamo una concessione petrolifera al 50% col governo libico, mentre tutte le altre compagnie si devono accontentare del 49 per cento ».

L'accordo Fiat-Libia, insomma, non nasce su un terreno del tutto vergine, ma costituisce soltanto uno sviluppo, sia pure clamoroso, di un complesso di relazioni economiche già assai estese. La convinzione di tutti coloro che hanno accolto con favore, se non con entusiasmo, la notizia dell'arrivo di Gheddafi alla Fiat (« Tutto quello che sa di nuovo, di giovane, di movimento, va bene in questo paese di vecchi, di mufte, di Cefis », ha commentato Nino Andreatta, economista e senatore dc) è che quanto più aumenterà il grado di integrazione internazionale dell'economia libica, tanto più inevitabilmente si attenueranno gli aspetti più discutibili e avventurosi della politica di Gheddafi.

Avvicinamento. Sul piano politico e diplomatico, del resto, i rapporti



IL PRESIDENTE FRANCESE GISCARD
« Magari i libici fossero venuti da noi ».

fra l'Italia e la Libia si stanno sempre più infittendo: secondo le informazioni raccolte da *Panorama*, all'imminente viaggio in Libia di Rinaldo Ossola, ministro del Commercio estero, dovrebbe seguire nei primi mesi del 1977 una visita di Giulio Andreotti, presidente del Consiglio.

Dal 1° gennaio 1977, inoltre, aprirà i battenti a Tripoli un ufficio di corrispondenza dell'Ansa, la maggiore agenzia di stampa italiana. Il giornalista che vi sarà spedito, e che si sta già preparando a fare a meno del vino e di tutte le bevande alcoliche, messe al bando da Gheddafi, sarà il

DOVE VANNO I PETRODOLLARI

Da qualche tempo gli esperti finanziari arabi hanno ricominciato a guardare all'Europa: all'affare Fiat-Libia potrebbero seguirne altri.

I tedeschi storsero il naso, due anni fa, quando il governo del Kuwait acquistò il 14% di azioni della Daimler Benz, la prestigiosa industria produttrice delle automobili Mercedes.

Gli inglesi si mostrarono dispiaciuti l'estate scorsa, quando uno sceicco dell'Arabia Saudita comprò per 200 mila sterline (300 milioni di lire) il Fort Belvedere di Londra, castello dove 40 anni fa, il 10 dicembre 1936, il principe del Galles abdicò al trono d'Inghilterra per sposare la borghese Wally Simpson.

L'arrivo dei capitali arabi nei paesi occidentali, però, è sempre stato accolto con preoccupazione. Ma anche con qualche compiacimento: ogni petrodollaro entrato nei circuiti finanziari di un certo paese era una risorsa strappata alla concorrenza di altri.

Fu nel 1974, all'indomani dell'improvvisa crisi petrolifera, che i paesi produttori di petrolio si trovarono di colpo con un'eccedenza di 55 miliardi di dollari, da investire in qualche modo all'estero. Il repentino ro-

vesciamento della situazione (fino all'anno precedente i paesi arabi avevano chiuso regolarmente in rosso i conti con l'Occidente) trovò impreparati sia la finanza internazionale sia i possessori dei nuovi capitali: due terzi di questa immensa massa di denaro restarono fluttuanti, in forma di depositi bancari o buoni del Tesoro per lo più americani.

Nel 1975, un paese arabo tentò invano di acquistare una partecipazione nella Volkswagen: le trattative fallirono, e soltanto la settimana scorsa si è parlato di una ripresa dei contatti sull'esempio dell'affare Fiat. In mancanza di aziende industriali disponibili, gli arabi si misero a comprare immobili nelle capitali europee: palazzi nel cuore di Londra, grattacieli a Parigi, alberghi nelle più eleganti località invernali.

L'Europa però sembrava un affare sempre meno allettante per i capitali arabi. Nei primi sei mesi del 1976, secondo uno studio della banca americana Morgan Guaranty Trust, il 44%

primo corrispondente di un paese dell'Europa occidentale ammesso in Libia.

« Chi dunque si preoccupa per il rafforzamento dei legami fra Italia e Libia, conseguente all'ingresso di Gheddafi nella Fiat », commentano alla società torinese, « dovrebbe riflettere sulla circostanza che questi legami già esistono da un pezzo, sul terreno sia economico che politico, e non hanno mai incontrato sostanziali obiezioni ». Quanto ai timori per un eventuale irrigidimento dell'Italia nei confronti di Israele, è stato lo stesso Giovanni Agnelli a cercare di dissiparli, venerdì 3 dicembre, in un incontro con l'ambasciatore di Tel Aviv a Roma.

Primi in Italia a mettere le mani sui dollari di un paese petrolifero, certi di poter mantenere in ogni caso il pieno controllo della Fiat, convinti di aver concluso un affare che aprirà la strada ad altre importanti operazioni, nemmeno sfiorati dal dubbio che per i 360 miliardi di lire incassati dalla Fiat l'Italia possa trovarsi in futuro a pagare prezzi politici assai salati, gli Agnelli presentano l'accordo con Gheddafi come un avvenimento in cui le luci prevalgono di larghissima misura sulle ombre. Un giudizio nella sostanza non diverso, anche se più sfumato, lo

danno la Dc e il governo (nella riunione del Consiglio dei ministri di venerdì 3 dicembre non c'è stata alcuna voce contraria; anzi il ministro dell'Industria, Carlo Donat Cattin, ha raccomandato a tutti i colleghi di non raccontare ai sindacalisti alcun retroscena dell'affare Fiat-Libia per non alimentare le polemiche).

Sull'altro fronte, quello dei critici, a tenere compagnia ai repubblicani, ma con tutt'altri argomenti e in modo assai più cauto, sono rimaste le sinistre. Per alcuni, l'ingresso della Libia nella Fiat, preparato all'in-



NINO ANDREATTA, SENATORE DC
« Tutto ciò che sa di nuovo va bene ».

dei capitali provenienti dai paesi produttori di petrolio (15 miliardi di dollari) è approdato negli Stati Uniti, contro il 22% del 1974, mentre i nuovi depositi in eurovalute l'estate scorsa erano scesi a 4 miliardi di dollari, dai 22 miliardi di due anni fa.

Ma il veto americano a investimenti arabi (in agosto il governo ha impedito l'ingresso dell'Iran nella compagnia aerea Pan American) ha invertito la tendenza. Anche perché gli arabi, decisi a conquistare una partecipazione diretta nell'industria occidentale, sono riusciti nel frattempo a conquistare altre posizioni in Europa: la maggioranza della Lonrho, una delle maggiori società minerarie della Gran Bretagna, acquistata dall'Arabia Saudita; il 25% delle azioni del gruppo Krupp di Essen, in Germania (*Panorama* 550), da parte dell'Iran.

Ora gli arabi guardano di nuovo verso l'Europa, aprendo centri d'affari in tutte le capitali per seguirne più da vicino le vicende economiche. La Libia, per esempio, oltre la Fiat, ha tentato nei mesi scorsi di acquistare raffinerie in Italia (trattative sono state condotte con la società Isab per quella di Melilli, in Sicilia); e in gennaio aprirà un ufficio a Milano, con l'esplicito scopo di cercare aziende italiane da rilevare.

saputa del governo e del parlamento, ha dimostrato una volta di più l'impotenza dei pubblici poteri davanti ai grandi fatti dell'economia, mettendo a nudo la totale scomparsa di qualunque cosa assomigli alla programmazione; per altri l'affare dell'anno ha riproposto l'urgenza di una legislazione che renda impossibile ogni scalata dall'estero alle maggiori società italiane (vedere l'opinione di Francesco Forte).

Quelli che più di tutti hanno storato la bocca sono stati i sindacalisti. Avvisati dell'operazione da Paolo Annibaldi, direttore delle relazioni industriali alla Fiat, i segretari della Federazione lavoratori metalmeccanici, Enzo Mattina e Franco Bentivoglio, si sono subito mostrati preoccupati per la fisionomia sempre più multinazionale assunta dalla Fiat, e per la crescente difficoltà di un controllo sulle decisioni del gruppo torinese da parte del movimento sindacale.

Sono preoccupazioni non infondate, a giudicare da ciò che lo stesso Giovanni Agnelli pensa sull'argomento. Giovedì 2 dicembre, al termine dell'incontro con la delegazione del Psi, svoltosi a Montecitorio, Agnelli si è rivolto al banchiere torinese Nerio Nesi, responsabile socialista per i problemi del credito. « Caro Nesi », gli ha detto sorridendo, « da piemontesi lo sappiamo bene: i padroni devono essere ricchi e lontani ».

Claudio Rinaldi

LE OPINIONI

FRANCESCO FORTE



Perché Gheddafi

L'operazione di acquisto del 13% del pacchetto azionario della Fiat da parte della Libia, a mio parere, costituisce un fatto positivo, sotto molti aspetti, che vanno al di là della semplice iniezione di capitale fresco che, in questo modo, la Fiat ha ottenuto (mezzo miliardo di dollari) e che serve per finanziare il grosso programma di investimenti (oltre mille miliardi nel 1977) sia nel settore dell'automobile sia negli altri settori in cui la Fiat si è diversificata: autocarri e autobus, macchine agricole, macchine per l'edilizia, macchine utensili, materiale ferroviario, motori per aviazione, termomeccanica e turbine anche per il settore nucleare, acciai.

Dirò fra un attimo quali sono questi aspetti positivi. Ma dico subito qual è a mio parere l'aspetto pericoloso, per il quale occorre una precisa azione del governo e del parlamento. Si tratta del fatto che in Italia il mercato azionario è una giungla, in cui tutte le manovre e tutte le sorprese sono possibili, anche perché vi è un intreccio fra azioni possedute da cittadini italiani, ma depositate presso banche, intestazioni di comodo di varia natura (comprese quelle apparentemente estere) e operazioni speculative effettuate da personaggi intraprendenti.

OCCORRE UNA LEGGE

L'Ifi (la finanziaria della famiglia Agnelli) ha il 33,60% delle azioni Fiat; e a ciò si aggiungono alcuni pacchetti azionari di membri della famiglia Agnelli, un pacco Pirelli del 4% e uno Imi del 3%. Ma il 55-60% circa delle azioni Fiat è diffuso fra il pubblico. Esiste il rischio che d'ora in poi le Fiat siano oggetto di incette speculative, magari da parte di « magliari della Borsa » con il miraggio di offrirle ai libici.

Occorre dunque una legge che stabilisca che l'acquisto di pacchetti azionari di controllo (concetto diverso da quello di maggioranza del 51% delle azioni, poiché il controllo si può fare con meno), in grandi imprese - poniamo quelle con oltre mille miliardi di fatturato proprio o delle controllate (o meglio con oltre 1,5 miliardi di dollari di fat-

turato) o quelle che possiedono giornali a elevata tiratura - debba essere sottoposto alla preventiva autorizzazione del ministero del Tesoro, così come si fa per gli aumenti di capitale superiori a mezzo miliardo di lire. L'autorizzazione potrebbe essere negata, sia quando si abbiano dubbi sull'identità effettiva dei detentori di tali pacchi azionari, sia quando si tratti di operatori esteri. Ciò per « non indurre in tentazione ».

Ma io non credo che ai libici interessi acquistare la maggioranza della Fiat. A loro, penso, interessano due cose molto importanti, invece. La prima è che con questo ingresso nella Fiat hanno un rapporto diretto con una delle imprese più valide per l'industrializzazione dei paesi arabi e anche dei paesi del terzo mondo a cui la Libia e altri intendono offrire aiuto, per compensarli dell'onere che subiscono a causa del caro prezzo del petrolio.

L'elenco di settori in cui opera la Fiat mostra quanto questo sia vero. Ma il discorso si chiarisce ulteriormente considerando che alla Fiat fanno capo società di ingegneria e progettazione civile e industriale, fra le più grandi del mondo (come quella di cui è presidente Guido Carli).

La seconda cosa che importa - mi pare - ai libici, è di avere effettuato una valida operazione di riciclaggio di petrodollari verso l'Europa anziché gli Usa (che sin qui ne hanno tratto un enorme vantaggio) e precisamente verso un paese europeo reso valutariamente debole dal rincaro del petrolio, che appartiene all'area delle economie europee intermedie (come la Francia), cioè a media industrializzazione.

Dopo questa operazione, altre se ne potranno fare da parte dell'Italia, sia nei rapporti con la Libia, sia nei rapporti con i paesi che essa finanzia, sia negli investimenti presso noi e loro, sia nelle collaborazioni commerciali, sia in quelle bancarie e valutarie. Sta a noi cogliere questa linea, con una appropriata politica economica, nel quadro di una politica estera di tipo europeo.