

IL MONDO

SETTIMANALE ECONOMICO DI RCS PERIODICI - CORRIERE DELLA SERA

n°40 - 3 ottobre 08

**CRISI
MERCATI**
POSSIBILE
UN TAGLIO
A SORPRESA
DEI TASSI
DELLA BCE

CRACK LEHMAN
LE BRUTTE SORPRESE
NELLE POLIZZE
INDEX-LINKED

GIUDICI
IL CASO OPUS DEI
DIVIDE
GLI ARBITRI

CAPITALISMO
NON È FINITO
LA VERSIONE EUROPEA
CI SALVERÀ

ITALIA-LIBIA TRIPOLI BEL SUOL D'AFFARI

L'AUTOSTRADA DA 5 MILIARDI, IL RESTAURO DELLA CAPITALE,
LA CORSA AI PETRODOLLARI DI IMPREGILO, ENI
E TELECOM. TUTTI I DETTAGLI DELL'ACCORDO SEGRETO
TRA BERLUSCONI E GHEDDAFI



postapress
ventiquattrore



LIBIA-ITALIA

Quanti affari CON IL COLONNELLO

Una sola strada attraversa la Libia collegando Tunisia ed Egitto. Si snoda lungo la costa mediterranea per una lunghezza di 1.822 chilometri e passa per i centri urbani di Tripoli e Bengasi. È la vecchia via Balbia, che prende il nome del gerarca fascista Italo Balbo abbattuto in volo, forse per errore, da un cannone antiaereo italiano nel giugno 1940 in piena occupazione coloniale.

Rivalsa storica e necessità di sviluppo hanno spinto il leader libico Muhammad al Gheddafi a chiudere la vicenda dei risarcimenti per 30 anni di occupazione fascista ottenendo una Balbia bis. L'accordo del 30 agosto scorso fra il Colonnello e Silvio Berlusconi dice che l'Italia si impegnerà in questa opera da 5 miliardi di dollari (circa 3,5 miliardi di euro) lungo un periodo di 25 anni. La rata annuale è dunque pari a 140 milioni di euro. Le certezze finiscono qui.

Al momento, nessuno sa come sarà applicato questo accordo e se l'Italia pagherà cash o attraverso opere finanziate dal Tesoro e realizzate da imprese italiane. Non lo sa l'Anas, società pubblica e parte in causa fin dal 2003 quando, al termine dell'embargo Onu, il secondo

esecutivo Berlusconi la incaricò dell'opera. Non lo sanno le maggiori imprese di costruzione private come Impregilo, Astaldi, Ferrocemento e grandi cooperative, che si stanno affannando invano a capirne di più. Non lo sanno le oltre cento aziende che attendono, in certi casi da decenni, di ricevere i pagamenti sospesi dalla Jamahiryya (potere delle masse in arabo), l'assemblea che nel settembre del 2009 festeggerà i 40 anni della rivoluzione libica. Non lo sanno infine

le decine di imprenditori italiani che stanno lavorando al grande piano di rilancio da 150 miliardi di dollari lanciato dal Colonnello per rinnovare un Paese che in molti settori è fermo ai tempi del governatorato di Tripolitania e Cirenaica.

Se nessuno conosce i particolari del trattato è per due ragioni. In primo luogo, la questione è nelle mani del riservatissimo Gianni Letta, sottosegretario alla presidenza del Consiglio che svolge già il ruolo di amministratore delegato di Berlusconi nella vicenda Alitalia. In secondo luogo, un trattato vero e proprio a oggi non esiste. Esiste una bozza che contiene indicazioni di principio. Tutto il

resto va contrattato, proprio come è accaduto con Alitalia. E i libici non sono

certo negoziatori più morbidi dei piloti Anpac, a maggior ragione perché in ballo c'è molto di più dei 5 miliardi dell'autostrada. Due partite su tutte. Una riguarda Telecom Italia, dove la finanziaria della Jamahiryya Lafico ha studiato di rinverdire il doppio investimento realizzato in Fiat nel 1976 e nel 2002 iniettando 3 miliardi di dollari nella compagnia di tlc. Poco più di una mancia in confronto allo sfruttamento delle risorse energetiche. Il settore, presidiato dall'Eni e dall'Enel, muove esportazioni oil-gas verso l'Italia che sfiorano i 15 miliardi di euro all'anno.

Il conto del business fra i due Paesi assume dimensioni vertiginose se si aggiungono le forniture militari e strategiche, dove un'altra impresa del settore pubblico, Finmeccanica, sarà chiamata in causa, e i costi sostenuti dallo Stato italiano per gli sbarchi di clandestini dalla Libia sui quali Gheddafi ha promesso uno stop. Insomma, Libia e Italia sono sempre più unite da un mare di miliardi e la nuova Balbia è la testa di ponte dell'intesa cordiale.

LE LINEE-GUIDA

Depurato dai suoi aspetti ancora virtuali, l'accordo sulle infrastrutture presenta alcune linee-guida che, salvo inciampi diplomatici sempre possibili, dovrebbero essere seguite fino in fondo. Come cinque anni fa, l'Anas di Pietro Ciucci è una pedina fondamentale. Gli uomini della divisione International hanno ri-

L'Anas per la costruzione dell'autostrada da Tunisi all'Algeria. Eni ed Enel per l'energia. E poi Trevi, Astaldi, Todini... È già caccia ai 5 miliardi messi sul piatto con gli accordi tra Berlusconi e Gheddafi

GIANFRANCESCO TURANO



COAST TO COAST

Il tracciato dell'autostrada che collegherà la costa libica nei pressi dell'Egitto con quella della Tunisia. L'Italia è già impegnata nella costruzione dell'arteria di comunicazione algerina

preso i contatti con i colleghi di Tripoli. I libici hanno presentato un loro progetto di massima con un tracciato che si snoda nella fascia fra l'area coltivata a ridosso della costa e il deserto. Tecnicamente è un percorso facile, con quote sul livello del mare che raggiungono al massimo i cinque metri e qualche asperità in più solo nella zona del Gebel cirenaico a est di Bengasi. Il preventivo di investimento non è noto, ma se si dividono i 3,5 miliardi di euro italiani per la lunghezza si ottiene un prezzo medio di circa 2 milioni di euro al chilometro contro i 10-15 milioni necessari per un'autostrada italiana. Anche tenuto conto del costo basso della manodopera locale e della scorrevolezza del tracciato, è una previsione di spesa che appare ottimistica. E c'è un altro problema. Il progetto presentato ad Anas International dai libici prevede tre corsie più una di emergenza. È un'impostazione che gli italiani giudicano sovradimensionata rispetto alle esigenze di traffico di un Paese di 6 milioni di abitanti dove solo un

INTANTO
LAFICO
STUDIA
DA TELECOM



Franco Frattini,
ministro degli Esteri

L'incontro tra il presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, e il colonnello Muhammad Gheddafi





quarto della popolazione possiede una macchina. La controproposta dell'Anas è un'autostrada a due corsie più quella di emergenza.

Ammesso che prevalga lo schema ingegneristico in formato ridotto, si apre la questione più spinosa che è quella della gara di appalto. Anche qui le posizioni di partenza non sono molto vicine. Palazzo Chigi è partito chiedendo appalti riservati alle imprese italiane. Gheddafi ha replicato chiedendo di avere le mani libere. Sono due massimalismi deboli e già contestati dall'interno. Sul fronte italiano, non sono pochi quelli che adotterebbero volentieri la linea Gheddafi: 140 milioni di euro all'anno per 25 anni, in contanti, eviterebbero il rischio di impelagarsi con gare, direzioni lavori e adeguamento prezzi. In Anas soprattutto, dove le liti con fornitori e concessionari sono di casa, si teme l'effetto contenzioso. Sul fronte della Jamahiryya, è del tutto chiaro che l'autostrada può nascere soltanto con il sostegno estero. È vero che le imprese cinesi, coreane e giapponesi si stanno proponendo con aggressività nel Maghreb, ma è anche vero che le coproduzioni italolibiche, nonostante le tensioni di questi anni, hanno una tradizione lunga e nell'insieme positiva.

**L'IMPEGNO?
140 MILIONI
ALL'ANNO
PER 25 ANNI**

Alla fine, dovrebbe avere la meglio il modello che è già operativo in Algeria per un lotto da 3 miliardi di euro vinto dagli italiani (400 chilometri di asse autostradale est-ovest). In quel caso, Anas International si è assunta il compito della direzione lavori. L'Agence nationale des autoroutes, l'Anas algerina, assegnerà l'opera con una gara dedicata alle imprese italiane che già operano nel Paese (Trevi, Cmc, Astaldi, Todini) riservandosi il diritto di revocare l'assegnazione in caso di offerte anomale, come pure è accaduto, e di rivolgersi al mercato internazionale.

Per fare un confronto fra infrastrutture, si può notare che l'appalto algerino presenta costi molto più alti rispetto al-

l'autostrada libica (7,5 milioni di euro al chilometro). È vero che il tracciato in Algeria è molto più complesso ma la sensazione è che i 3,5 miliardi di euro della Tripoli-Bengasi siano un'indicazione di massima, come è abituale anche per le grandi opere italiane. Del resto, basta una clausola di favore nei contratti

energetici che gli eventuali sforamenti saranno più che compensati.

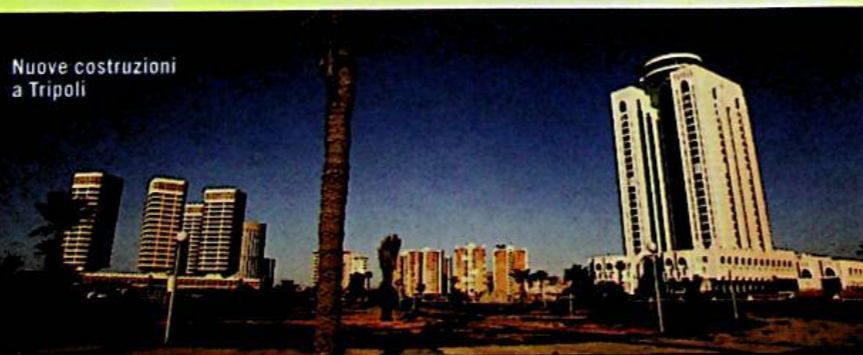
L'autostrada libica interesserà le grandi imprese edili italiane anche se l'Ance, l'associazione delle medio-piccole, non vuole lasciarsi tagliare fuori e ha già chiesto raggugli a Letta e alla Farnesina. Lo stesso stanno facendo le

IL CONTENZIOSO PAGAMENTI BLOCCATI E APPALTI

IMPRESE ITALIANE IN ATTESA DI RIMBORSO

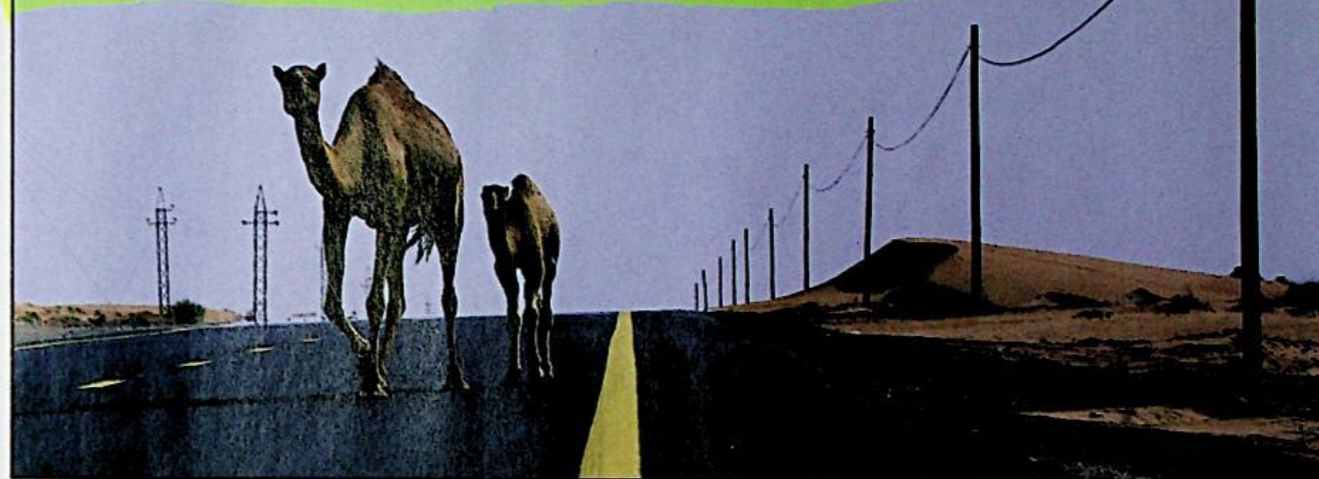
Per chi lavora in Libia le ripercussioni dell'accordo non si sono ancora viste. Poco male per gli imprenditori italiani sbarcati di recente sulla sponda sud del Mediterraneo. Decisamente meno bene per chi è arrivato in Africa qualche decennio fa e sta ancora pagando i risultati della crisi diplomatica dei primi anni Novanta con conseguente blocco dei pagamenti. Giorgio Vinai, socio e amministratore della piemontese Conicos, è uno della vecchia guardia. Le sue richieste al governo del Colonnello sono di 52 milioni di euro, ridotti a 36 milioni nelle trattative per documentazione insufficiente. Nel frattempo, Conicos continua a lavorare pagando anticipi, cauzioni e persino tasse su incassi a venire. «Aspettiamo che l'accordo fra i governi venga chiuso», dice Vinai. «I 450 milioni di euro complessivi proposti alla Farnesina potrebbero essere una base interessante per chiudere con il passato. Anche perché qui si lavora bene e c'è molto da fare». Conicos è impegnata nel cuore del deserto, a sudovest della Libia, con la costruzione dell'aeroporto internazionale di Ghat, un lavoro di bonifica agraria e la realizzazione di 250 fattorie da 8 ettari l'una per radicare al territorio i nomadi tuareg. Lavoro in città, invece, per Finasset e Fmfm-Gilas, due gruppi di imprese dell'ultima ondata. Gheddafi vuole che Tripoli e Bengasi cambino faccia per il quarantennale del suo governo, che sarà celebrato fra un anno. Il leader libico ha affidato all'agenzia statale Odac (Organization for development of administrative centers) il compito di appaltare il rinnovamento di alcuni edifici costruiti durante l'occupazione italiana. «Stiamo restaurando», dice Edoardo La Ficara di Finasset, «le gallerie Karama, ex De Bono, e Aurora, ex Mariotti, al centro della capitale. Lavoriamo anche sul palazzo dell'ex Ente Tabacchi, che diventerà il New Heritage Museum, e sull'ex cattedrale di Bengasi, che sarà trasformata in un centro polifunzionale. Le nostre scadenze sono al settembre 2009 e l'Odac ha sempre pagato puntualmente». Il Colonnello non vuole rischiare con la sua festa.

Nuove costruzioni a Tripoli



Pozzi e non solo

Esportazioni annuali petrolio+gas dalla Libia all'Italia **15 miliardi di euro** • Contributo italiano per l'autostrada Tripoli-Bengasi **3,5 miliardi** • Pagamenti arretrati alle imprese italiane **626 milioni senza interessi** • Stima dei beni confiscati a cittadini italiani nel 1970 **3 miliardi** • Popolazione della Libia **6 milioni circa** • Proprietari di automezzi **24%**



115 imprese italiane creditrici della Libia per pagamenti sospesi a partire dal 1992, con l'inizio dell'embargo Onu.

In sintesi, le tappe della vicenda sono queste. Nel marzo 2003 nella sede romana dell'Ubae, l'istituto di credito controllato dalla Libyan foreign bank e partecipato da Unicredit, Mps, Intesa, Eni e Telecom Italia, si è tenuta una riunione fra i rappresentanti della Farnesina e quelli del Ministero delle finanze di Tripoli. Al termine della trattativa, le parti hanno accertato un credito di 626 milioni di euro diviso in tre categorie (A, B e C) fra somme ineccepibili, somme documentate parzialmente e una piccola cifra (5 milioni) di asset sotto sequestro. L'accordo ha fissato anche il tasso di cambio a 1 dinaro libico per 2 euro contro il precedente calcolo in valuta statunitense (1 dinaro contro 3,36 dollari). Il contratto è stato firmato ma gli im-

prenditori italiani non hanno visto né euro né dollari.



Piero Ciucci, presidente dell'Anas



Gianni Letta, sottosegretario alla presidenza del Consiglio

Due anni dopo, nel 2005, sempre con Berlusconi al governo, i libici hanno presentato una proposta transattiva pari a metà dei crediti certificati: 313 milioni di euro.

Da lì in poi, la questione si è inabissata come capita ai fiumi nel deserto. Secondo la ricostruzione del Mondo confermata dalle aziende in questione, i creditori di peso (Alitalia, Pirelli, Impregilo, Anas) sono stati liquidati. I medio-piccoli sono rimasti al palo e, in alcuni casi, hanno scontato le conseguenze con il fallimento.

Nella bozza d'accordo del settembre 2008, l'articolo 13 è dedicato specificamente ai crediti residui. Ma attenzione. Anche qui si tratta di indicazioni generiche che non solo devono passare per il Parlamento, ma vanno anche implementate con negoziazioni tuttora in corso. Quanto resta dei 626

milioni di euro concordati nel 2003 nella riunione in via Quintino Sella?

Durante l'audizione in Senato del 17 settembre, il ministro degli Esteri Franco Frattini ha detto che la Jamahiryya intende riconoscere 450 milioni complessivi alle aziende italiane. «Il nostro fine ovviamente», ha detto Frattini, «è quello di ottenere un risultato più favorevole per l'Italia».

Dopo tanti anni il fronte dei creditori mostra qualche crepa. Gli irriducibili pretendono il rispetto degli accordi del 2003 e dunque vogliono i 626 milioni, eventualmente depurati dalle cifre già pagate ai big, più cinque anni di interessi. Altri sono per i pochi maledetti e subito. La maggioranza delle aziende considera interessante la cifra ipotizzata da Frattini. Purché, ovviamente, i soldi arrivino sul serio.

Più lontano sembra il risarcimento dei beni confiscati agli italiani e agli ebrei libici cacciati nel 1970. Per questi asset la stima è di 3 miliardi di euro: all'incirca il costo dell'autostrada Tripoli-Bengasi. Le possibilità di recupero anche di una frazione di questa somma non sono a breve termine.



FINANZIAMENTI LE PREVISIONI DELL'AD DI IMPREGILO, ALBERTO RUBEGNI

Se il costo sale pagherà Tripoli

Impregilo è sbarcata a Tripoli con un anno di anticipo su Silvio Berlusconi. Nell'agosto del 2007 è stata costituita una joint venture partecipata al 60% dall'impresa italiana e al 40% dalla Libyan development investment. La società mista lavora alla realizzazione di tre centri universitari (400 milioni di euro di appalto). Adesso nel mirino c'è l'autostrada. «È l'aspetto simbolico di un accordo che ha i suoi punti principali nell'energia e nel controllo dell'emigrazione», dice Alberto Rubegni, amministratore delegato della prima impresa di costruzioni italiana controllata dalla Igli (Benetton, Gavio, Ligresti). «Ma è altrettanto chiaro che l'autostrada è una buona opportunità per cinque o sei imprese italiane e che ci interessa, anche se ancora non conosciamo i dettagli dell'accordo».

Domanda. Quale schema operativo si aspetta di vedere per la Tripoli-Bengasi?

Risposta. Intanto bisogna chiarire quale giurisdizione si applica, se quella libica, italiana o se agirà una commissione mista. Poi va inquadrato l'aspetto finanziario: 25 anni sono un impegno troppo lungo per un'impresa. Il contributo italiano dovrebbe essere acquisito da una banca e distribuito in un intervallo di quattro o cinque anni per realizzare un lotto unico. A quel punto, si deciderà se si va in gara con prequalifica o a una gara su un progetto già ammesso, se si sceglie una formula a prezzo unitario oppure a forfait. A Dubai e in Arabia Saudita si fanno anche gli affidamenti a trattativa privata. Ci sono decine di schemi possibili e il bello di questo settore è che ci sarà sempre qualcuno a dire che si è scelto lo schema sbagliato.



Alberto Rubegni, ad di Impregilo

D. Per ora c'è solo un progetto di massima dei libici.

R. Se si tratta ancora del tracciato che ho visto, ha parti nuove, parti che prevedono una riqualificazione e parti in ampliamento.

D. Il prezzo medio di 2 milioni di euro al chilometro è realistico?

R. Potrebbe esserlo in un Paese dove il gasolio costa 5 centesimi di euro al

Ci vuole una banca che faccia da sponda. L'impegno dell'Italia è limitato. È più facile lavorare nel Maghreb che costruire il Ponte e...

litro, ma mi sembra difficile mantenere questo prezzo per le parti nuove. Comunque credo che il finanziamento italiano sia fisso. Se l'autostrada costerà di più, la differenza dovrebbero metterla i libici.

D. La direzione lavori potrebbe essere affidata all'Anas, come è accaduto con l'autostrada in Algeria?

R. Non è detto. Tutto andrà valutato dopo che saranno divulgati i dettagli dell'accordo e lo schema esecutivo dell'opera.

D. L'Anas è il vostro committente nell'appalto per il ponte sullo Stretto di Messina.

R. Sì, e ha riattivato i contatti con noi. Ora bisognerà vedere in primo luogo se ci sono le risorse finanziarie, secondo il piano infrastrutture del governo, e poi affrontare la questione della revisione dei costi rispetto a tre anni fa, quando abbiamo vinto la gara e il petrolio, tanto per fare un esempio, costava un terzo di adesso.

D. È più facile fare il ponte fra Calabria e Sicilia o un'autostrada in Algeria?

R. I fatti parlano chiaro. Le imprese italiane si stanno tutte spostando verso l'estero. Noi abbiamo in corso gare per dissalatori in Qatar e a Dubai. Siamo in corsa anche per il raddoppio del canale di Panama. In Italia, per ora, non abbiamo impegni. Forse il sistema del massimo ribasso in vigore da noi non ha funzionato. Ma soprattutto in Italia l'opera è un argomento di confronto politico e non qualcosa che committente e fornitore vogliono realizzare di comune accordo.

G.T.