

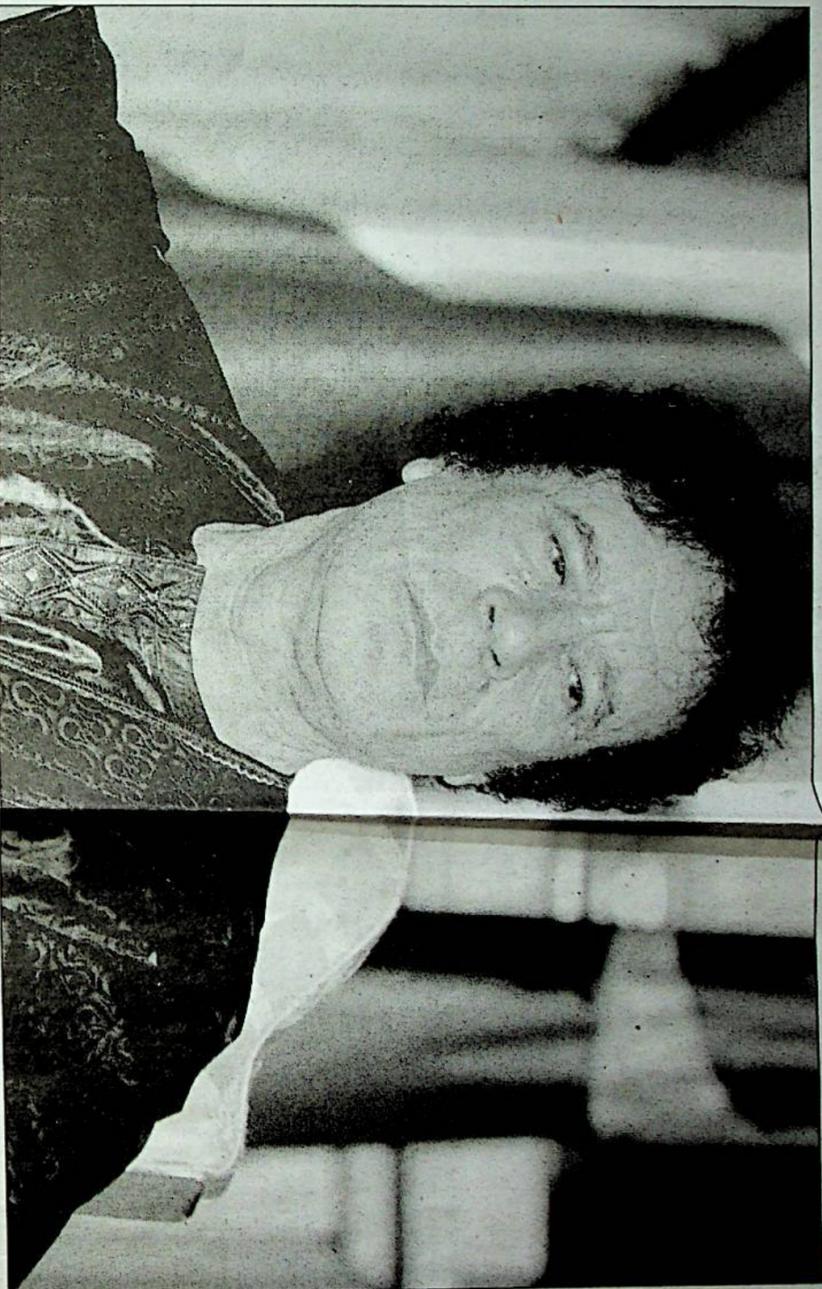
Apertura del premier verso la realizzazione dell'autostrada che dovrebbe congiungere Egitto, Libia e Tunisia

Berlusconi paga il pedaggio a Gheddafi

Tre miliardi di euro il costo stimato dell'opera: 1.700 chilometri lungo il tracciato della vecchia Balbia

Al momento non risulta che ci siano stati contatti ufficiali tra Roma e Tripoli

Il leader libico Muammar Gheddafi attendeva da anni una risposta dopo richieste condotte con lusinghe e minacce



Storia del contenzioso

Quasi un secolo di duri contrasti

LA CONTROVERSIA che dura ormai da quasi un secolo tra Italia e Libia s'inizia con la guerra italo-turca o Guer-
ra di Libia. Il 28 settembre 1911 l'esercito del Regno d'Italia comincia le operazioni in Tripolitania e Cirenaica contro le truppe dell'Impero Ottomano. Il 23 ottobre 1911, il capitano Carlo Maria Piazza sorvola le linee turche e il 1 novembre viene sganciata la prima bomba aerea, grande come un'arancia, contro le truppe turche. La guerra termina con la presa di Tripoli e il 18 ottobre 1912 fu firmato il Trattato di Ouchy che cedeva all'Italia i territori libici. Il 22 gennaio 1943, dopo aver sconfitto le truppe nazifasciste ad El-Alamein, la Gran Bretagna pose la Libia sotto la sua dominazione che si protrin-
go fino alla risoluzione dell'Onu del 15 dicembre 1950 con la quale la Libia divenne indipendente.

I rapporti fra la Repubblica Italiana e la neonata monarchia libica vengono regolati nell'ottobre 1956 con un trattato bilaterale (trattato in Italia nel '57) che prevede un accordo di collaborazione economica e religiosa in via definitiva tutte le questioni tra i due Stati derivanti dalla risoluzione Onu. L'Italia si impegna a trasferire alla Libia tutti i beni demaniali e, a saldo di qualunque pretesa, corrispose al governo di Tripoli la somma di 5 milioni di sterline. Lo stesso trattato assicurava la permanenza della comunità italiana residente nel Paese garantendo i diritti previdenziali e di proprietà.

L'avvento di Gheddafi grazie al colpo di Stato del primo settembre 1969 porta all'adozione di misure più restrittive nei confronti della collettività italiana, fino al decreto di confisca del 21 luglio 1970 emanato per «restituire al popolo libico le ricchezze dei suoi figli e dei suoi avi usurpate dagli oppressori». Gli italiani furono costretti a lasciare il Paese entro il 15 ottobre del '70. Contemporaneamente il regime re-
quisì anche i beni lasciati dagli ebrei presi in custodia dopo la guerra dei sei giorni del 1967. A fronte delle pretese avanzate dai rimpatriati dalla Libia il governo italiano pagò indennizzi per una somma complessiva di 288 miliardi di lire.

L'accordo italo-libico siglato nel luglio 1998 dal ministro Dini e dal suo omologo Muammar ha affrontato ogni contenzioso tra i due Paesi. Con questo trattato il governo italiano ha definitivamente rinunciato a pretendere da parte libica il rispetto del trattato violato e ad estorcere la clausola arbitrale.

Nel 2004 le relazioni italo-libiche subiscono una nuova battuta d'arresto. In occasione di una visita in Libia, il rais chiede al premier Berlusconi la ricostruzione dell'avvia via Balbia (la *horraea lunga 1.700 chilometri* costruita da Massasa lini. La spesa - secondo stime prudenti - si aggira attorno a 3 miliardi di euro) una cifra molto superiore ai 62 milioni di euro del costo dell'ospedale che il primo ministro italiano era pronto a offrire.

ma nessun presidente del Consiglio si era sbandierato come Berlusconi.

Non risultano però - da tutte le fonti interpellate - che ci siano state riunioni italo-libiche o contatti ufficiali tra Roma e Tripoli negli ultimi giorni a puntellare l'apertura del premier. Berlusconi ha quindi preso questa decisione, che cade a pochi giorni dalle elezioni, in solitudine. D'altra parte l'opposizione compatita da tempo ritiene che il contenzioso vada assolutamente superato e la decisione odierna del presidente del Consiglio difficilmente potrebbe essere contestata politicamente.

Lo scorso 6 marzo, dopo gli incidenti di Bengasi, il premier si era limitato a confermare che il colonnello aveva rinnovato la richiesta e che il Governo

la stava esaminando. Ieri mattina l'annuncio che Berlusconi ha motivato con chiarezza: la Libia ci dà gas e petrolio; molto gas e petrolio.

Troppo per lasciar deteriorare ulteriormente i rapporti con Tripoli. «Se vogliamo continuare i rapporti con la Libia, che è un grande produttore di gas e di petrolio, bisognerà cominciare a costruire questa autostrada continuandola negli anni, chiedendo in cambio a Gheddafi di avere spazio per le nostre esportazioni e le nostre imprese».

Il negoziato italo-libico è bloccato da anni e si articola nella richiesta di Gheddafi di «un gesto concreto e non solo simbolico» per chiudere le ferite causate dall'occupazione colo-

niata italiana (1912-1943). Dall'altra parte l'Italia chiede il rispetto dei diritti dei cittadini italiani espulsi nel 1970 da Gheddafi e il pagamento dei crediti vantati dalle aziende italiane, circa 1000 miliardi di vecchie lire.

Venemente è stata la reazione dell'Associazione Rimpatriati dalla Libia (Airl) che, attraverso il presidente Giovanna Ortu, ha seccamente osservato che «Berlusconi ha ceduto senza dignità al ricatto di Gheddafi». Un «cedimento» che paperebbero «tutti i figli dell'Italia di oggi» visti gli altissimi costi dell'opera.

«Dove troverà i soldi Berlusconi?», se lo chiede anche il difensore Stefano Passigli, che ha sottolineato come sarebbe invece ben più «urgente com-

pletare la Salerno-Reggio Calabria».

Lusinghiero invece il giudizio dell'ex presidente della Repubblica Francesco Cossiga: «Apprezzo il coraggio di Berlusconi nel riconoscere i gravi torti che purtroppo l'Italia ha commesso nei confronti della Libia» e «mi fa piacere che il Governo abbia preso in considerazione come realistica la richiesta dell'amico colonnello Gheddafi per la costruzione dell'autostrada litorea».

Ma, come ha osservato lo stesso Berlusconi, i tempi non sono assolutamente prevevibili: si tratta di una grande opera dal costo rilevantissimo, e in questo momento i conti dello Stato sono quello che sono», ha concluso con realismo.

Consensi dall'ex presidente Cossiga

Critiche da Passigli e dall'Associazione dei Rimpatriati

di FABRIZIO FINZI

LAUTOSTRADA di 1.700 chilometri che, seguendo il tracciato della via Balbia, dovrebbe unire l'Egitto alla Tunisia attraversando tutta la Libia si farà: così stimato, sicuramente per difetto, tre miliardi di euro.

L'impegno politico è venuto da Silvio Berlusconi che sembra aver superato le incertezze delle scorse settimane: «Credo che quest'opera si possa fare e credo che a questo punto si debba fare».

Un'accelerazione, questa del premier, che Muammar Gheddafi attendeva da anni e che soddisfatta una sua richiesta portata avanti con costanza, attesa verso lusinghe e minacce, fatte arrivare in Italia a tutti i diversi inquilini di palazzo Chigi. Ma

ma nessun presidente del Consiglio si era sbandierato come Berlusconi.

Non risultano però - da tutte le fonti interpellate - che ci siano state riunioni italo-libiche o contatti ufficiali tra Roma e Tripoli negli ultimi giorni a puntellare l'apertura del premier. Berlusconi ha quindi preso questa decisione, che cade a pochi giorni dalle elezioni, in solitudine. D'altra parte l'opposizione compatita da tempo ritiene che il contenzioso vada assolutamente superato e la decisione odierna del presidente del Consiglio difficilmente potrebbe essere contestata politicamente.

Lo scorso 6 marzo, dopo gli incidenti di Bengasi, il premier si era limitato a confermare che il colonnello aveva rinnovato la richiesta e che il Governo

la stava esaminando. Ieri mattina l'annuncio che Berlusconi ha motivato con chiarezza: la Libia ci dà gas e petrolio; molto gas e petrolio.

Troppo per lasciar deteriorare ulteriormente i rapporti con Tripoli. «Se vogliamo continuare i rapporti con la Libia, che è un grande produttore di gas e di petrolio, bisognerà cominciare a costruire questa autostrada continuandola negli anni, chiedendo in cambio a Gheddafi di avere spazio per le nostre esportazioni e le nostre imprese».

Il negoziato italo-libico è bloccato da anni e si articola nella richiesta di Gheddafi di «un gesto concreto e non solo simbolico» per chiudere le ferite causate dall'occupazione colo-

niata italiana (1912-1943). Dall'altra parte l'Italia chiede il rispetto dei diritti dei cittadini italiani espulsi nel 1970 da Gheddafi e il pagamento dei crediti vantati dalle aziende italiane, circa 1000 miliardi di vecchie lire.

Venemente è stata la reazione dell'Associazione Rimpatriati dalla Libia (Airl) che, attraverso il presidente Giovanna Ortu, ha seccamente osservato che «Berlusconi ha ceduto senza dignità al ricatto di Gheddafi». Un «cedimento» che paperebbero «tutti i figli dell'Italia di oggi» visti gli altissimi costi dell'opera.

«Dove troverà i soldi Berlusconi?», se lo chiede anche il difensore Stefano Passigli, che ha sottolineato come sarebbe invece ben più «urgente com-

pletare la Salerno-Reggio Calabria».

Lusinghiero invece il giudizio dell'ex presidente della Repubblica Francesco Cossiga: «Apprezzo il coraggio di Berlusconi nel riconoscere i gravi torti che purtroppo l'Italia ha commesso nei confronti della Libia» e «mi fa piacere che il Governo abbia preso in considerazione come realistica la richiesta dell'amico colonnello Gheddafi per la costruzione dell'autostrada litorea».

Ma, come ha osservato lo stesso Berlusconi, i tempi non sono assolutamente prevevibili: si tratta di una grande opera dal costo rilevantissimo, e in questo momento i conti dello Stato sono quello che sono», ha concluso con realismo.



Prezzo chiavi in mano esclusa IPT. Versione fotografata: Dynamic. Consumi ciclo medio combinato da 7,3 a 10,6 (litri x 100 km). Emissioni CO₂ da 193 a 252 (g/km). Apertura sabato e domenica a discrezione dei Concessionari.

PIETRA DI PARAGONE.

SANTAFÉ

www.santafe.it

KOELLIKER MULTIMEDIA