

Voto storico al Consiglio di sicurezza. Ma Gheddafi chiede nuove garanzie. Washington replica: nessun negoziato

L'Onu promette alla Libia: via l'embargo

Le sanzioni saranno sospese in cambio della consegna dei due 007 del caso Lockerbie

Crescono i problemi interni. Voci di malumori tra le tribù fedeli al leader

l'Onu, non i mass media.) e tradisce l'ambiguità di un disegno, complicato da anni di accuse e sospetti reciproci.

Secondo il *New York Times*, Gheddafi sarebbe «ossessionato dalla paura di un tranello» inglese ed americano perché «teme che i due sospetti vengano sequestrati dall'Occidente o sprimmati durante il processo». Il colonnello, in sostanza, teme che i due ex agenti del suo servizio segreto Abdel Bas-saviz al-Megrahi e Lamin Khalifa Fhimah finiscano per spifferare dei segreti che potrebbero incrinare il volto di Gheddafi in altri attentati terroristici e stragi, lontani e recenti, di cui finora non si conosce il mandante.

Un'ipotesi che rischia di rimettere in discussione la revoca delle sanzioni appena decisa dall'Onu. Un pericolo ancora maggiore Gheddafi lo sta correndo in casa. Megrahi, uno dei due 007 appartenenti a una potente tribù libica a lui fedele. Consegnare Megrahi significa rischiare di infamare la sua tribù, con risultati rovinosi per il co-

lonnello. Che ha forse più bisogno di amici in patria che all'estero in questo difficile reinserimento della Libia nello scacchiere internazionale.

Le sanzioni imposte dall'Onu hanno causato infatti un danno economico ed umano enorme al Paese. Il malumore della popolazione libica avrebbe raggiunto livelli di guardia, costringendo Gheddafi a vivere in un bunker. Ironicamente, la sua intervista alla Cnn ha finito per riaccendere le voci di un recente attentato contro di lui. Gheddafi è apparso in una seduta a rotelle elettrica, minuziosamente che «è causata di un incidente sportivo, roba di poco conto». «Il suo corredo di auto è stato attaccato nel deserto alcuni mesi fa — ribatte Mary Jane Deeb, del Middle East Institute di Washington — pare che il colonnello sia rimasto ferito nell'attentato».

Alcuni giorni dopo l'incidente, Gheddafi aveva spiegato di essersi fatto male durante una partita di calcio che l'aveva costretto a un'operazione all'anca. Un'ipotesi che accresce i sospetti. «Come qualsiasi dottore può confermare — spiega Deeb — a questo punto dovrebbe essere completamente guarito».

Alessandra Farkas

TRIPOLI VERSO LA NORMALIZZAZIONE

Il premio al colonnello? Un boom economico

Per i turisti italiani o tedeschi, diretti agli alberghi della costa tunisina, è un'autostada qualsiasi che si snoda tra gli uliveti. Per la Libia del colonnello Gheddafi, invece, la strada d'asfalto che unisce Tripoli all'aeroporto di Djerba è la vena lungo la quale scorre tutto il sangue economico che tiene in vita il Paese: il mercato nero del dinaro (la sopravvalutata moneta libica non commerciabile in nessuna banca occidentale), il contrabbando dei beni di consumo provenienti dall'estero, l'arrivo dei pezzi di ricambio per l'industria petrolifera di cui l'embargo sancito dalla comunità internazionale impedisce l'acquisto ufficiale. E soprattutto la possibilità per la classe dirigente e la diplomazia libica di viaggiare all'estero nonostante la chiusura di tutti i voli tra la Libia e il resto del mondo.

Se e quando le sanzioni verranno davvero sospese, l'autostrada Djerba-Tripoli tornerà ad essere una tranquilla stradona nel deserto nordafricano. E l'economia della Jamahiriya

libica, pesantemente colpita dal boicottaggio, potrebbe avere un vero e proprio boom, rissaldando così la posizione politica del colonnello.

Tripoli ha dichiarato che le risoluzioni dell'Onu — la 748 del 1992 e la 883 del 1993 — hanno causato finora alla Libia un danno economico superiore ai 20 miliardi di dollari, cioè 36 miliardi di lire.

La Jamahiriya potrà comprare la tecnologia per riparare pozzi petroliferi e aerei

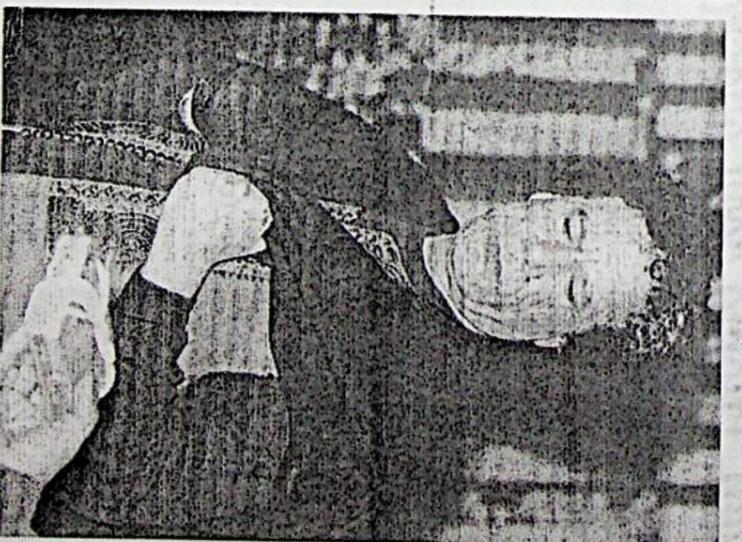
L'import-export del Paese, infatti, deve viaggiare su strada attraverso i Paesi confinanti, so praticando la Tunisia e l'Egitto. La mancanza di pezzi di ricambio per l'industria petrolifera, inoltre, ha causato una notevole diminuzione della produzione di greggio: insieme a quello che viene esportato al calo del prezzo internazionale del barile, ciò ha provocato una caduta degli incassi petroliferi. Nel 1991 la Libia aveva esportato 514 milioni di barili di petrolio, ma nel 1996 questa cifra era scesa a 391 milioni. I 18 mila miliardi di petro-lire che la Libia incassa ogni anno, quindi, rischiano di diminuire ma non a mano che gli oleodotti invecchiano e i pozzi diventino meno efficienti e bisognosi di riparazioni.

L'embargo colpisce anche i pezzi di ricambio per l'aviazione militare e civile. Oggi nessuno sa per certo quanti aerei libici siano ancora in grado di volare: qualcuno a Tripoli sostiene che ne è rimasto uno solo, che fa da navetta tra Tripoli, Sirte e Ben-

gasli a rischio e pericolo dei passeggeri. Certo è che il crollo del traffico aereo interno ha frenato lo sviluppo dell'economia libica — in un Paese di tale estensione — ha reso molto difficile e costoso lo spostamento di persone e merci. Anche l'inflazione, che è stimata tra il 20 e il 60 per cento all'anno ed è alimentata dall'aumento



WASHINGTON TENDE LA MANO. Sopra, il delegato americano alle Nazioni Unite vota contro la Libia a partire dalla risoluzione che sancisce la sospensione dell'embargo Lockerbie. Le sanzioni contro Tripoli erano scattate dal '92-'93, anche se Reagan già nell'86 aveva deciso un parziale embargo statunitense. A destra il colonnello Gheddafi, leader libico protagonista di un clamoroso ravvicinamento con gli Usa



PASSIDIO ECONOMICO

LE SANZIONI ONU
Nel 1992 e nel 1993 le Nazioni Unite hanno votato sanzioni che proibiscono la vendita alla Libia di pezzi di ricambio per l'industria petrolifera e di tecnologia militare. Le sanzioni, inoltre, bloccano i collegamenti aerei internazionali da e per la Libia e impongono la chiusura degli uffici esteri della compagnia aerea libica.

LE SANZIONI AMERICANE
Gli Stati Uniti hanno imposto sanzioni aggiuntive che proibiscono ai cittadini Usa di recarsi in Libia e di commerciare con enti o società libiche. Nel '96 il Congresso Usa ha approvato sanzioni contro società straniere che investono in Libia più di 40 milioni di dollari.

L'ITALIA
È il principale partner commerciale della Libia: nel 1996 ha acquistato da Tripoli beni per 7.592 miliardi e venduto alla Libia merce per 1.721 miliardi.

La Libia, comunque, è pronta a cooperare, come sembra credere anche il presidente del Consiglio di sicurezza Danilo Turk. Secondo quest'ultimo l'idea anglo-americana di un processo all'Aia «corrisponde alla proposta avanzata da tempo dagli stessi libici». Per i quali, ha precisato, «sarebbe molto difficile e pericoloso, a questo punto, rimangiarsi la parola».

Per fugare il sospetto di un bluff (avanzato tra gli altri dal Segretario di Stato americano Madeleine Albright), il ministro degli Esteri libico ha lanciato dalla televisione un appello alle parti, Usa, Gran Bretagna e Olanda, «per negoziare tutti gli aspetti e le necessarie garanzie relative ai due sospetti».

In pratica, Tripoli ha accettato il principio della consegna dei due sospetti, ma chiede tempo per negoziare le modalità del processo e sulle garanzie di sicurezza per i due propri cittadini. Il capo della diplomazia libica ha ipotizzato che l'accordo su Lockerbie possa saltare proprio a causa della mancanza di tali garanzie nella risoluzione Onu. Questo appello a negoziare i dettagli è stato respinto da Londra («Tripoli deve trattare attraverso

del costi di trasporto, viene considerata una «figlia» dell'embargo. Le autorità di Tripoli sostengono che almeno 16 mila cittadini libici sono morti in questi anni a causa dell'embargo aereo: si tratta di malati gravi che non hanno potuto recarsi all'estero per sottoporsi a cure urgenti. L'embargo non impedisce alla Libia l'acquisto di medicinali o macchinari sanitari, ma la situazione complessiva degli ospedali locali è in forte peggioramento. Nelle pizzerie e nei caffè della piazza Verde di Tripoli la gente addebiita tutto ciò all'embargo, diventando il facile capro espiatorio per giustificare le falle nell'economia del Paese. La fine delle sanzioni potrebbe riaccendere il motore della crescita, ma anche togliere al regime ogni giustificazione in caso di nuove difficoltà.

La normalizzazione della Libia di Gheddafi potrebbe toccare anche una delle grandi anomalie della Jamahiriya: la presenza di un milione e mezzo di lavoratori stranieri (i cittadini libici sono poco più di 5 milioni), che più volte Gheddafi ha minacciato di espellere. Con una disoccupazione al 20 per cento, per loro — soprattutto africani della regione del Sahel — si parla di un giro di vite. Il rilancio dell'economia potrebbe avere due conseguenze opposte: rendere necessario il prolungamento della loro presenza o accelerarne l'uscita di scena, perché la vecchia sindrome da «economia petrolifera» parassitaria verrebbe sostituita da un capitalismo più moderno e occidentalizzato.

Il contraccoppio più sicuro riguarda la vicina Tunisia, che si troverebbe all'improvviso a dover fare a meno di una buona fetta della propria economia, ormai Libia-dipendente, e a fare i conti con un corrente in più.

«Appena aboliscono le sanzioni e riprendono i voli aerei, qui ci sarà il boom del turismo, con tutto quello che ne consegue», prevede un imprenditore italiano di stanza a Tripoli. Il riferimento è a quelle commesse per la riparazione delle infrastrutture alberghiere e dei trasporti che potrebbero venir assicurate ad aziende italiane. Per la Tunisia sarebbe un altro duro colpo. Da un paio di anni il numero di turisti che vanno a visitare il deserto e le meraviglie archeologiche della Jamahiriya è in aumento nonostante il disagio del lungo viaggio in auto da Djerba. Se al vecchio aeroporto di Tripoli dovessero riprendere ad atterrare i jet delle linee aeree europee, per Gheddafi non sarebbe solo una vittoria politica, ma anche commerciale.

Riccardo Orizio