

La guerra a Gheddafi. Esodo dal Paese che prima della crisi dava impiego a 2,5 milioni di stranieri

Ciclone Libia sul lavoro in Maghreb

Chiudono pozzi, cantieri e hotel, più disoccupati in Egitto e Tunisia

Alberto Negri

Alla reception dell'Afrikaia Amal, Speranza dell'Africa, l'unico hotel accettabile di Ajdabiya, il bengalese Hussein Kabir, ventenne, fa pratica come *duty manager*. Non conosce l'arabo e si arrangia con l'inglese ma per lui questo posto è una fortuna, nonostante la città, svuotata dei suoi abitanti, sia il teatro degli scontri tra le milizie di Gheddafi e gli insorti. «Lavoravo in un cantiere a 400 chilometri da Bengasi, mi hanno abbandonato nel deserto insieme ad altri venti e non ho più visto un soldo di paga, almeno qui sopravvivo». Non ha il passaporto, gli è stato ritirato quando è arrivato in Libia e la sua ambasciata a Tripoli non risponde mai al telefono. Se va bene tra qualche tempo ritroverò l'esile Hussein al desk dell'Afrikaia Amal.

Ma tutta la Libia era la Speranza dell'Africa: con due milioni e mezzo di lavoratori esteri la Jamahiriyya, prima della crisi, era la più grande fabbrica del Maghreb. Hussein Kabir fa parte di una legione straniera che costituiva il 30% della popolazione: 500mila sono fuggiti dai confini di terra, altre centinaia di migliaia sono stati evacuati.

Un milione e mezzo erano egiziani, decine di migliaia tunisini, bengalesi, turchi, cinesi, thailandesi, filippini, pakistani. Si stima che in Libia siano rimasti, per scelta o costretti, 800mila espatriati: sono loro che fanno ancora funzionare un Paese dove i cantieri sono fermi e negli alberghi gli ospiti rifanno i letti e lavano la biancheria. Anche gli ospedali chiudono, come quello nuovo fiammante di Tobruk. Resistono in corsia i nordcoreani perché il regime di un altro Amato Leader ha imposto ai connazionali di obbedire a Gheddafi e restare sul posto di lavoro.

La ristorazione era in mano ai tunisini. Come al "Pisa" di

Bengasi, che fa accomodare i clienti su candide tovaglie di lino: «Adesso mi accontento degli egiziani ma i tunisini erano i pizzaioli migliori», rimpiange il maître, prestanome di un agente del Mukharabat di Gheddafi, il vero proprietario del locale che ora, ovviamente, si fa vedere poco in giro.

La guerra di Libia, con la chiusura di pozzi petroliferi, grandi lavori, negozi e alberghi, costerà qualche punto di percentuale in più al tasso di disoccupazione, già disastroso, oltre il 30%, di Tunisia ed Egitto. «In Tunisia i disoccupati sono 520mila, 160mila laureati, e con i ritorni dalla Libia toccheremo i 700mila, il tasso salirà dal 14 al 19 per cento», dichiara il ministro del Lavoro

FINE DI UN SISTEMA

La maggior parte dei mestieri umili era riservata alla manodopera dall'estero e la Jamahiriyya era la valvola di sfogo di tutta la regione

Said Aydi, consapevole di dire una bugia perché il crollo del turismo, che impiegava 350mila persone, assottiglierà ancora di più le opportunità di lavoro.

Lo sanno bene al Cairo. Con il coprifuoco gli hotel sul Nilo sono mezzi vuoti e la stagione del gran tour alle Piramidi è compromessa: le entrate, 14 miliardi di dollari nel 2010, sono in calo del 25% per un settore che impiegava il 13% della forza lavoro.

I due terzi degli occupati in Nordafrica e Medio Oriente non hanno un posto di lavoro fisso, si guadagnano da vivere nel settore informale oppure con contratti a termine senza garanzie. La Libia era la valvola di sfogo più a portata di mano per i disoccupati egiziani e tunisini. In realtà la regione è profondamente inter-

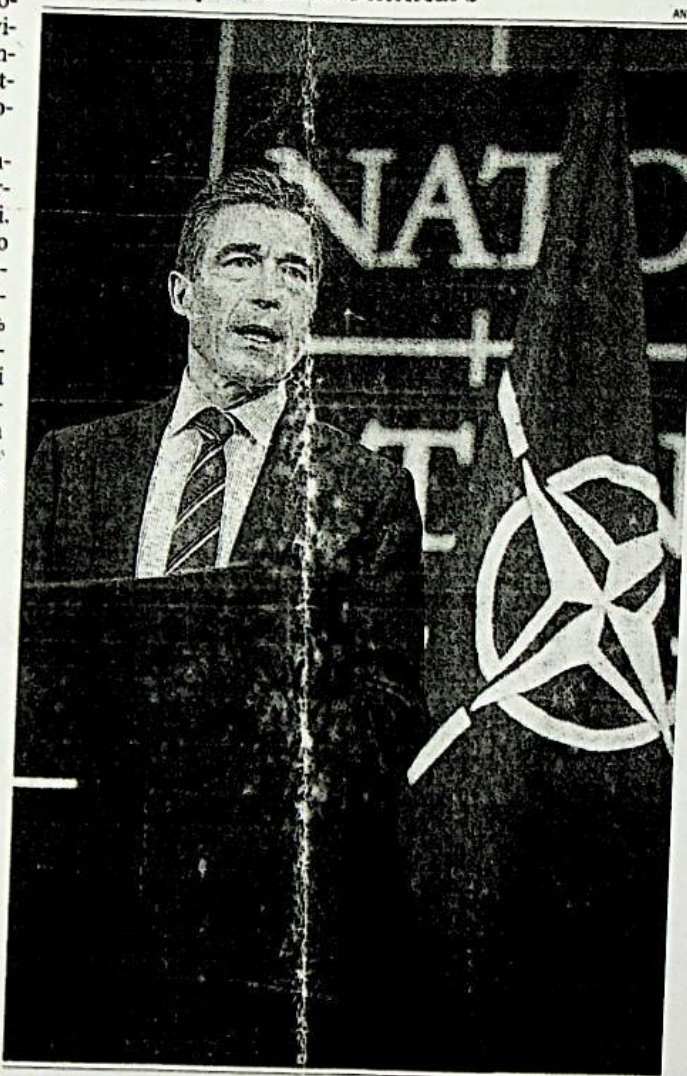
connessa, più di quanto non possa apparire dalle differenze tra i 22 Stati arabi dove le popolazioni condividono la sfortuna di vivere sotto forme di Governo anti-democratiche e in Paesi afflitti da sconcertanti fallimenti economici e acute crisi sociali.

È legittimo chiedersi cosa facessero i libici prima della guerra tra Gheddafi e gli insorti. Nel 2005, secondo l'ex primo ministro Ghanem, 860mila dipendevano dallo Stato per il loro sostentamento e il 70-75% erano impiegati pubblici. L'assenza del lavoro, con un 30% di disoccupati, è stato il cuore della beduinocrazia imposta da Gheddafi in Libia, un Paese senza istituzioni formali dove il Qaid versava, a suo piacimento, uno stipendio o una modesta rendita. Il patto sociale era: «Io ti pago, tu non lavori ma non crei problemi». L'assenza dello Stato aveva ridotto i cittadini a spettatori e la vita economica a misure distributive della ricchezza petrolifera in mano alla famiglia al potere.

Le abitazioni erano costruite da operai turchi e cinesi, nel petrolio si sporcavano le mani pakistani e coreani, nei servizi egiziani, tunisini, filippini e bengalesi, assicuravano l'andamento della vita quotidiana. I manager, naturalmente, erano occidentali e sorvegliavano che tutto procedesse a dovere. Ai margini restavano i neri del Sudan, del Ciad, del Niger, della fascia sub-sahariana, che di tanto in tanto finivano nelle maglie della mafia del traffico dei migranti oppure nei pogrom del regime che li respingeva nei campi del deserto. L'ordine un po' beduino e un po' cialtrone del Colonnello, imbellettato dagli slogan sul panafricanismo e il panarabismo, funzionava così e pochi, anche in Occidente, lo mettevano in discussione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il fronte diplomatico e militare



Parigi e Londra incalzano la Nato La Russa: riluttanti a bombardare

Francia e Gran Bretagna premono perché la Nato intensifichi i suoi sforzi in Libia, ma l'Alleanza si difende: «Stiamo facendo un grande lavoro». Intanto, mentre i ribelli libici hanno inviato una richiesta di armi a Francia, Italia e Qatar, i Paesi che hanno riconosciuto il Consiglio nazionale transitorio, il ministro della Difesa italiano, Ignazio La Russa, ha ribadito le perplessità del Governo sulla partecipazione ai raid: «Ci è stata chiesta una maggiore partecipazione ai bombardamenti in Libia, ma da parte nostra c'è riluttanza». (Nella foto il segretario della Nato Anders Fogh Rasmussen)

Infrastrutture. Via libera al primo tratto dal Kuwait all'Oman

Cento miliardi di dollari per la ferrovia del Golfo

Ugo Tramballi

ABU DHABI. Dal nostro inviato

È da quando T.E. Lawrence faceva saltare i treni e i binari dell'Hejaz che nella Penisola arabica non si faceva qualcosa d'importante per le ferrovie. Fra qualche mese in Arabia Saudita verrà aperta la nuova linea dalla zona mineraria di Jela-maid, al Nord, a Ras Al Zour sul Golfo: 1.486 chilometri.

È solo una parte di quello che sembra essere un risveglio ferroviario della regione dal 1908, quando i turchi inaugurarono la linea dell'Hejaz per portare più rapidamente i pellegrini da Damasco alla Mecca; e dal 1917, quando Lawrence d'Arabia ne distrusse parti importanti per bloccare i rifornimenti militari della Sublime Porta. Quello che è stato annunciato all'ultimo vertice dei sei Paesi del Consiglio di cooperazione del Golfo, ad Abu Dhabi, è un piano per collegare la costa del Mar Rosso a quella del Golfo Persico e il Nord della penisola al Sud. Per ora circa 2.500 chilometri di ferrovia passeggeri e merci lungo la costa del Golfo, dal Kuwait all'Oman, e 30 miliardi d'investimenti che diventeranno 109 entro il 2017 quando, si prevede, la rete verrà completata anche da Est a Ovest, dalla costa di Gedda sul Mar Rosso agli Emirati.

La scelta di tornare al treno, cento anni dopo, è strategica ed economica. Arabia Saudita, Kuwait, Bahrein, Qatar, Emirati e Oman, i sei Paesi del Consiglio, cercano vie alternative al flusso delle loro risorse energetiche. Solo dallo Stretto di Ormuz, davanti alle coste iraniane, transita il 40% del petrolio mondiale. Superata quella stretta porta che può essere facilmente chiusa in caso di conflitto, si apre il Golfo di Oman infestato dai pirati. E c'è una ragione economica. I Paesi del Golfo stanno diversificando le economie, orientan-

La nuova linea



PRO E CONTRO DEL PROGETTO

I sei Stati del Consiglio di cooperazione cercano vie alternative per l'energia L'incognita, con l'instabilità politica, è il terreno desertico

do verso altri investimenti le notevoli ricchezze accumulate con l'energia. Dall'anno scorso e per i prossimi tre anni solo l'Arabia Saudita conta d'investire 400 miliardi di dollari, soprattutto in infrastrutture.

Costruire una ferrovia in mezzo al deserto non è meno difficile che farlo in mezzo alle montagne. Nella regione del Golfo una duna alta 90 metri può spostarsi per 500 metri in un anno. Nel deserto alle spalle di Abu Dhabi, Union Railway, le ferrovie degli Emirati, sta facendo dei test. Gli investitori stranieri, chiamati a partecipare al grande business ferroviario, hanno qualche altro dubbio sulla sua fattibilità. L'instabilità politica del Medio Oriente potrebbe avere effetti negativi

sugli investimenti. In un solo incontro segreto, un mese fa i sei Paesi del Consiglio hanno deciso di mandare le truppe in Bahrein, a salvare il trono di Hamad Al Khalifa. Ma è stato un avvenimento piuttosto raro: di solito monarchi ed emiri faticano a mettersi d'accordo. Il Khaleeji, la valuta comune, doveva entrare in vigore nel 2008. Eraggià stato deciso che il suo valore sarebbe stato allineato al dollaro: al momento non è ancora stata battuta una sola moneta. Per il possesso di qualche piccola isola e per rivalità di clan, Qatar e Bahrein ancora devono iniziare i lavori del ponte stradale e ferroviario sul mare, che li dovrebbe collegare. La spesa stanziata è di quattro miliardi.

L'obiettivo del grande progetto ferroviario del Consiglio di cooperazione è armonizzare la futura rete ferroviaria transnazionale ai numerosi progetti locali. Entro un paio d'anni l'Arabia Saudita inaugurerà il treno che farà viaggiare a 380 chilometri l'ora i pellegrini fra Mecca, Medina e Jeddah (7 miliardi di dollari). Con un progetto da 11 miliardi per una rete da 2mila chilometri, gli Emirati costruiranno tre nuove linee: due veloci collegheranno Abu Dhabi agli altri emirati dell'Unione; la terza, 300 chilometri di ferrovia commerciale, correrà fra la costa e i giacimenti di gas in grande espansione a Shah, nel Rub al-Khali, il più vuoto e grande deserto del mondo fra Arabia Saudita, Emirati, Oman e Yemen. Solo per lo sfruttamento dei campi di Shah, la Abu Dhabi National Oil Company sta investendo altri 11 miliardi di dollari. Infine ci sono le metropolitane sotterranee e di superficie. La prima inaugurata nel 2009 a Dubai, è solo l'inizio del grande business del trasporto urbano: fra un decennio l'80% della popolazione del Golfo vivrà nelle città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Offerta valida fino al 30/04/2011 su Transit Connect 200S 1.8 TDCI 75CV e Transit Van 260S 2.2 TDCI 85CV tetto normale. IVA, IPT e messa su strada escluse. Solo per veicoli in stock grazie al contributo del Ford Partner. I veicoli in foto possono contenere accessori a pagamento.

FordProtect è la garanzia che copre il suo veicolo commerciale per tre anni a decorrere dalla cessazione della garanzia biennale di legge. Per conoscere i dettagli, le limitazioni e le condizioni dei servizi e delle prestazioni previste dalla garanzia FordProtect, i clienti sono tenuti a leggere con attenzione le "Condizioni Generali di Contratto FordProtect 5 anni/200.000km", disponibili sul sito www.ford.it alla sezione "Ford Service", "Garanzie Ford".