

La trasformazione della Libia a dieci anni dall'abbattimento della monarchia

E Gheddafi fa lezione di socialismo alla tv

Tra realizzazioni e utopia, le forme singolari di un rivolgimento sociale che mira a fare di un popolo di commercianti, contadini arretrati e nomadi, una nazione moderna di produttori colti

Dal nostro inviato TRIPOLI — Al di là delle affilate di soldati e soldatesse (ancora timide, rosse in viso più per la vergogna che per il caldo soffocante); al di là delle fanfare, dello sventolio di bandiere, del lancio di paracadutisti, dei voli (non ancora acrobatici) di Mig e Mirage, dei discorsi riproposti per giorni e giorni, con zelo ossessivo, dalla tv e dalla radio; al di là dei comizi, cortei, manifestazioni «deliranti» di fede ed entusiasmo; al di là, infine, delle iniziative sconceranti (o inquietanti), come il sostegno militare diretto dato in estremo ed inaudito ad un tiranno «impressario» come Idl Amin, qual è il bilancio di dieci anni di rivoluzione repubblicana in Libia?



Una foto rievocativa: le manifestazioni di giubilo a Tripoli nel settembre 1969 dopo la proclamazione della repubblica

Cattivi propagandisti, i portavoce del regime ci hanno sommersi di opuscoli, dove le cifre si mescolano alla retorica (la pubblicità del Hiteen Contracting Establishment porta la dedica: «All'Intellettuale Rivoluzionario, all'Ispirato Dirigente della Grande Rivoluzione del Primo Settembre, all'Emancipatore dei lavoratori dalla schiavitù all'uguaglianza e alla libertà, al Trasformatore dei lavoratori dallo stato di salariati a quello di soci, il col. Muammar Al Gheddafi...»).

Ma i fatti parlano da sé, e ne prendono atto, obiettivamente, osservatori spassionati ed anche critici severi. Prendiamo, per esempio i prezzi dei prodotti alimentari (prezzi politici, imposti, ma rispettati grosso modo anche dai dettaglianti privati, come abbiamo potuto constatare personalmente). E teniamo conto del fatto che ci troviamo in un continente dove il costo di milioni di persone soffrono letteralmente la fame (anche se non sempre il paese è povero, anche se abbonda in diamanti, o rame, o anche, come la Nigeria, in petrolio). La farina costa l'equivalente di 180 lire italiane al chilo (il riso è il doppio); i fagioli novanta lire; i ceci (indispensabili per il piatto nazionale, il kuskus) 135; un litro di latte 175; lo zucchero 150 lire; il tè (una delle bevande più diffuse, insieme con il caffè), 2.100; la benzina (ma questo è scontato) 90 lire. E la casa? In questa città, dopo la confisca di tutti gli appartamenti, ville, villini, unità monofamiliari in affitto (una misura che ha colpito al cuore la speculazione edilizia, «rovinando» un pugno di grandi proprietari immobiliari, ma scontentando anche qualche piccolo risparmiatore) regna ancora una certa confusione. Molte abitazioni sono ancora vuote, in altre si continua a pagare l'affitto di prima (non più all'ex proprietario, ma al «comitato rivoluzionario» di quartiere). Ma un certo numero di diseredati ha ricevuto un tetto, di cui è fiero, e per il quale non paga ancora nulla («poi si vedrà», gli è stato detto). E le periferie di baracche fiorite intorno a Tripoli al tempo del re sono scomparse, i tuguri continuano ad essere demoliti, basta girare gli occhi viaggiando dall'aeroporto a Tripoli per vedere distese di palazzi color ocra, a cinque o sei piani, interi quartieri residenziali forse esteticamente discutibili (noi li avremmo preferiti più rispettosi della tradizione locale), ma degni comunque di qualsiasi città europea.

Non ci sono mendicanti, per le vie di Tripoli, né lustrascarpe, né venditori ambulanti di lacci, stecchete per i colletti, fazzoletti di carta (come al Cairo o a Roma). Ci ha detto un italiano nato sulla «quarta sponda» e qui rimasto per tutta la vita con delicate funzione di tramite fra i due popoli: «Quando, bambini, uscivamo da scuola, noi figli di coloni ci divertivamo, crudelmente, a contare il numero dei libici con le scarpe. La maggioranza non le aveva». Ora tutti portano scarpe (in estate sandali). E se qualche bambino gioca a piedi nudi nelle strade sabbiose della periferia, lo fa per il piacere di farlo; ma i suoi vestiti sono nuovi e puliti, il suo corpo ben nutrito, il suo volto sereno e sorridente. Si accusa Gheddafi di megalomania militare. Si mormorano cifre imponenti «inghiottite» da aerei, carri armati, cannoni (le spese belliche sono segrete). La parata del primo settembre a Bengasi è stata, senza dubbio, impressionante per numero di mezzi e di uomini (soprattutto se si tiene conto del fatto che i libici sono circa due milioni e mezzo, di cui la metà non supera i 15 anni). L'impegno (anche se almeno in parte giustificato dal grave conflitto politico-militare con Sadat). Ingenti devono essere anche le somme spese per finanziare movimenti rivoluziona-

hanno fatto e lo fanno). Invece li ha moltiplicati, grazie anche alla congiuntura favorevole. Li ha ridistribuiti, con una politica sociale orientata nel modo più esplicito verso i meno abbienti. Li ha trasformati in case, scuole, ospedali, università, strade. E in fabbriche moderne. E in fabbriche. L'industrializzazione della Libia è motivo di critiche ed anche di sarcasmi. Ma c'è anche chi, senza condire affatto le idee di Gheddafi, ne analizza con serietà le opere, soppesando obiettivamente i pro e i contro.

E' ovvio che, da un punto di vista strettamente (ma anche, gretamente) produttivo ed efficientistico (il cosiddetto punto di vista «economico»), le industrie libiche non «vanno», non «tirano». Esse sono nate per produrre in perdita, o comunque notevolmente al di sotto della loro capacità potenziale; e ciò sia per la scarsità di materie prime, che debbono essere quasi tutte importate dall'estero; sia per la scarsità di manodopera qualificata (ed anche non qualificata: senza i 700 mila pachistani, egiziani, tunisini, turchi, greci, italiani, indiani, immigrati permanenti o stagionali, in Libia non funzionerebbe nulla).

Ma da un punto di vista più ampio, più politico e più lungimirante, che tenga conto del regime (raggiungendo un alto grado di autosufficienza attraverso la diversificazione delle attività economiche per non far dipen-

to anche il primo anniversario di una «rivoluzione nella rivoluzione»: l'inizio dell'«anno secondo» di un'epoca nuova: l'epoca delle masse».

Con la creazione di comitati rivoluzionari in ogni reparto militare «finché non sarà nato lo Stato del popolo in armi», e con la «collettivizzazione delle ambasciate», Gheddafi ha dato, fra il 31 agosto e il primo settembre di quest'anno, un colpo preventivo ad eventuali complottatori, in uniforme o in borghese (questo ci sembra lo scopo pratico delle misure, al di là della loro apparente «stravaganza»). Con l'assunzione da parte della Giamahirya (lo «Stato delle masse») di tutte le attività commerciali, all'ingrosso e al minuto, Gheddafi ha decretato la fine della classe mercantile. 165 supermercati cooperativi (40 saranno completati entro l'anno, alcuni sono già aperti a Tripoli) schiacceranno sotto il peso di una concorrenza spietata non solo la potente categoria dei grossisti e degli importatori, ma anche le migliaia di negozi a conduzione familiare, con conseguenze certo drammatiche, forse pericolose per la stabilità del regime.

Ma se ne preoccupa Gheddafi? Senza più cariche (ufficialmente il colonnello non è più nulla, né presidente, né primo ministro, né segretario del Congresso generale del popolo, suprema istanza del potere) il Grande Visionario armato di gessu e di lavagna tiene lezioni di socialismo alla tv, spiegando fra l'altro che «non è giusto» comprare una camicia a cinque dinari e rivenderla a sei, a sette, a dieci (ed ignorando così, brontolano gli economisti, l'importanza del «valore aggiunto»).

Da dove gli viene l'indispensabile consenso? Dai militari? Dalla gioventù? Dai diseredati su cui ha fatto piovere danaro e speranze? Certo anche dai vecchi contadini, che il viaggiatore puntualmente incontra in aereo: vecchi malati, che Gheddafi manda a curarsi a Roma, a Parigi, a Londra, a New York, a Mosca, spandoli di tutto, facendoli accompagnare da rispettosi infermieri, e pagandogli anche (esperienza favolosa per chi ha vissuto tutta la vita fin'oltre alla lontana, sbalordita, ammirata famiglia).

Un intervento di Claudio Napoleoni

Ci sarà più lavoro se si risparmia energia?

Caro Reichlin, la questione dell'energia, e in particolare quella del ruolo delle centrali nucleari, è abbastanza complicata da consigliare l'introduzione di complicazioni fittizie. E' una riflessione che mi suggeriva l'articolo di Laura Conti sull'Unità del 7 settembre. Vi si sostiene che l'economia capitalistica tende a impiegare processi che fanno uso di elevate quantità di energia e di basse quantità di lavoro; e da ciò si deduce che una politica mirante a risparmiare l'uso di energia e ad aumentare l'impiego di lavoro comporta una lotta dura contro le leggi del capitalismo. Il presupposto teorico da cui L. Conti muove è evidentemente che, in conformità della legge del valore-lavoro, l'impresa capitalistica tende a ridurre al minimo la quantità di lavoro contenuta in una data unità di prodotto; e che perciò la riduzione del costo unitario è da essa perseguita agendo sull'impiego di lavoro anziché sull'impiego di altri «fattori», come appunto l'energia.

Ora questo non sembra un ragionamento corretto. Ciò che interessa, al fine della riduzione del costo unitario, non è la quantità di lavoro diretto ma è la quantità di lavoro complessivo, diretto e indiretto; ossia non solo la quantità di lavoro impiegata direttamente in un certo processo produttivo, ma anche la quantità di lavoro contenuta nei mezzi di produzione di quel processo, energia inclusa. Questo significa che l'energia non sarà risparmiata solo se essa incorporata nel lavoro incorporato nelle merci che bisogna esportare per ottenere energia prodotta all'esterno del sistema capitalistico; ma, se aumenta la quantità di lavoro contenuta nell'energia (o se aumenta la quantità di lavoro contenuta nelle merci che bisogna esportare per ottenere dati quantitativi di energia), allora sarà conveniente, per lo stesso capitalismo, risparmiare energia. Ciò naturalmente non vuol dire che il capitalismo sarà ca-

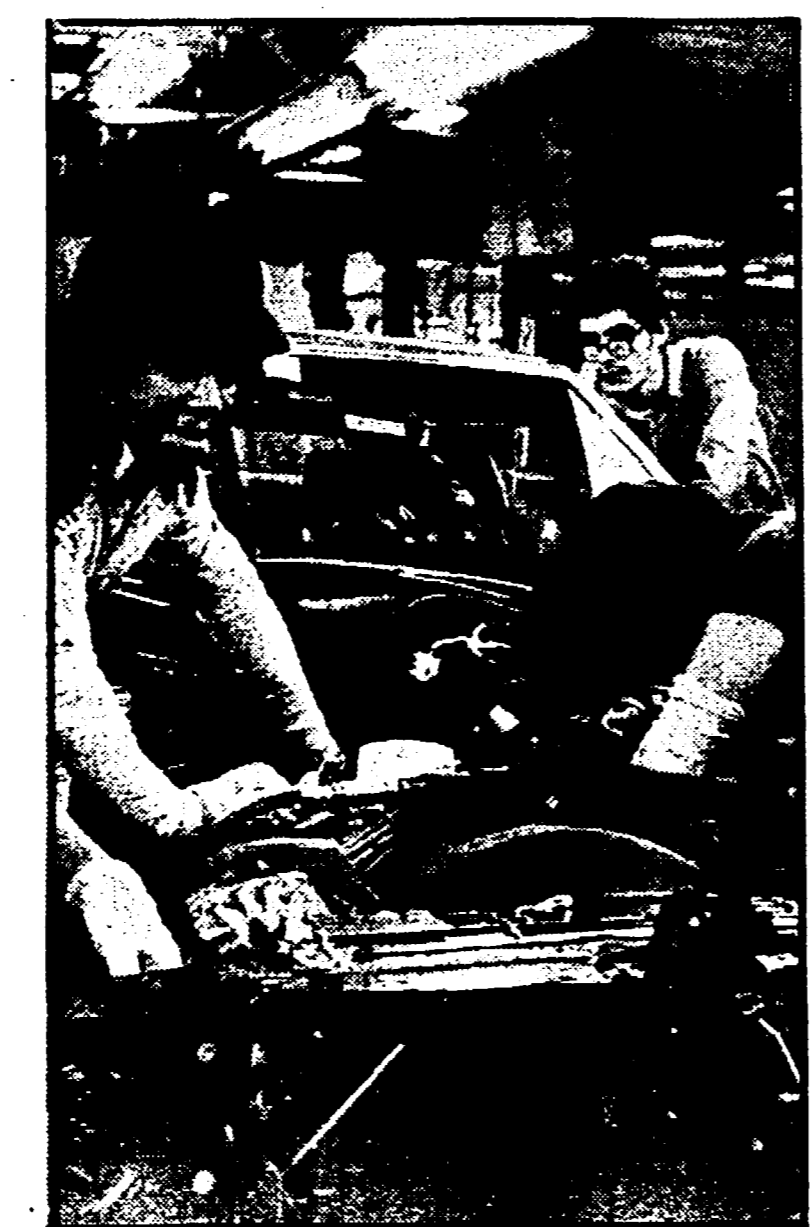
pace di operare una riconversione produttiva, che pure sarebbe per esso conveniente: i soli meccanismi di mercato potrebbero rivelarsi inadeguati a conseguire questo risultato (sono convinti che lo siano e che perciò si apra qui un rilevantisimo problema di politica economica e di programmazione, che richiede un profondo impegno della sinistra). Ma, mi pare, sul terreno politico, altro è dire che un certo processo è fuori della convenienza del capitalismo, altro è dire che quel processo non è realizzabile sulla base dei soli strumenti (il mercato) di cui il capitalismo autonomamente dispone. Sulle diverse conseguenze politiche che si possono trarre dall'una o dall'altra sarebbe certo male che si aprisse un dibattito.

Una seconda osservazione. Non è affatto detto che una riconversione produttiva che abbassi il fabbisogno di energia aumenti la domanda di forza-lavoro. Probabilmente (una questione che è importante che si pronunciassero i tecnologi), soprattutto in medio-lungo periodo un abbassamento sostanziale del fabbisogno energetico richiederebbe una diffusione su vasta scala dei procedimenti elettronici, sia nell'industria che nel terziario; ma tale diffusione diminuirebbe anche il fabbisogno di lavoro e quindi la domanda di forza-lavoro. E' probabile in altri termini che l'uso delle tecnologie più avanzate comporti sia risparmio di energia sia risparmio di lavoro. Non a caso, dunque, una questione molto grossa, se si pensa che ha riferimento diretto alla prospettiva di liberazione dal lavoro alienato, che, come Berlinguer ha recentemente ricordato, fa parte del patrimonio ideale e politico del movimento operaio. Anche se ciò avrebbe ben altre implicazioni, ma intanto, penso che non sia fuori di luogo un invito alla prudenza quando si contrappongono la linea del risparmio di energia a quella del risparmio di lavoro. Cari saluti Claudio Napoleoni

Che cosa succede in una industria-chiave della economia mondiale

L'auto, quest'intoccabile

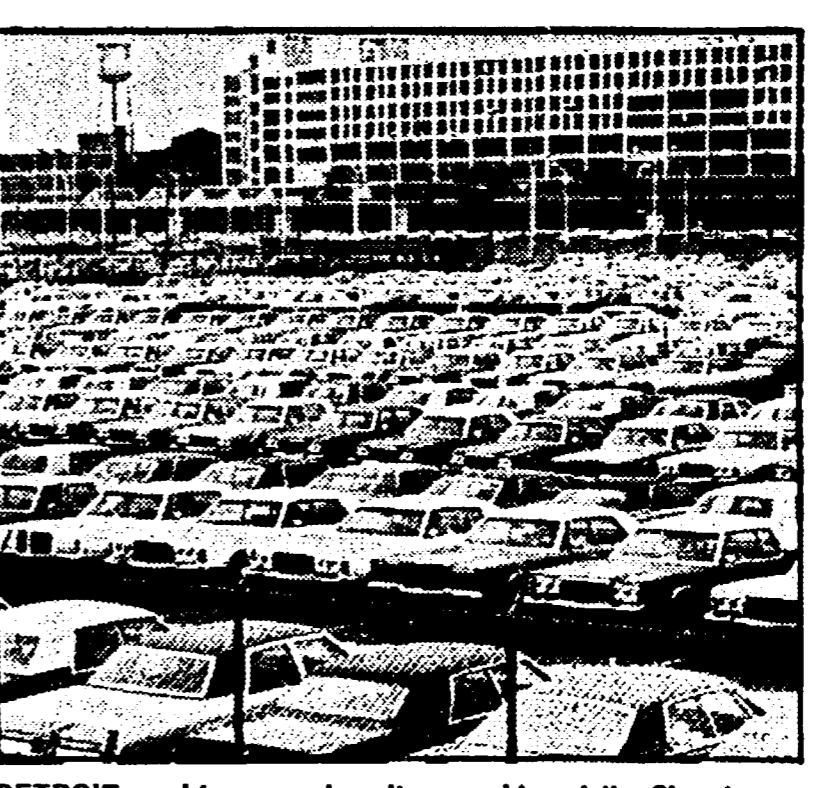
La crisi della Chrysler, con l'impennata dei prezzi del petrolio, ripropone il difficile problema di una riconversione produttiva



Operai ad una catena di montaggio della Cadillac.

LE CIFRE DI UN QUINQUENNIO
Auto vendute prima e dopo la crisi petrolifera
1972 1978
STATI UNITI 10.488.000 10.752.000 (\*)
GERMANIA OCC. 2.142.000 2.663.000 (\*)
FRANCIA 1.637.000 1.945.000 (\*)
INGHILTERRA 1.723.000 1.351.000 (\*)
ITALIA 1.470.000 1.181.000 (\*)
GIAPPONE 2.197.000 2.450.000 (\*)

(\*) Dati '77, essendo incompleti quelli del 1978. Gli spostamenti non sono significativi.



DETROIT — L'enorme deposito macchine della Chrysler

L'industria dell'auto prevede per settembre una riduzione del 14 per cento della produzione negli Stati Uniti. Ammassata dalla crisi che ha investito uno dei tre grandi gruppi, la Chrysler, che ha perduto 180 miliardi di lire nel primo semestre per il costo della produzione in vendita, l'industria americana vuole alleggerirsi delle scorte. Inoltre vuole alleggerirsi della pressione sindacale esistente in corso il rinnovo del contratto di lavoro. C'è il rischio che si avvantaggino gli esportatori esteri, giapponesi e tedeschi in particolare. Ma se hanno deciso di correre un rischio del genere vuol dire che le vendite sono decisamente rallentate. La scatola dei tassi d'interesse, oggi vicini al livello italiano, ha colpito il lato considerato più forte dell'economia degli Stati Uniti: il credito al consumatore. La agilità ed il basso costo del credito, per l'industria, è un elemento basilare nel regime all'offerta, hanno sempre fatto di questo strumento — che consente di spendere il salario con un anticipo che si può misurare ad anni — una delle leve della manovra di politica economica e dei consumi.

Le tendenze generali dell'economia e l'aumento dei costi dei carburanti si accavallano, nell'influenzare l'andamento dell'industria dell'auto, in modo difficile da distinguere. Nel 1973 si prevedeva per la quadruplicazione del prezzo del petrolio greggio, una inversione di tendenza nella motorizzazione privata. Previsioni di grande peso, dato il ruolo portante assunto dall'automobile nelle economie occidentali e l'influenza che ha esercitato nell'organizzare quasi tutti gli altri campi della vita economica, dall'urbanistica alla siderurgia.

La Volkswagen sbarca in USA con impianti di montaggio. Si è tentato un suo intervento nel salvataggio della Chrysler, e ciò non è ancora escluso: anche qui si è parlato di cooperazione, ad esempio nella produzione di certe componenti meccaniche utilizzabili in serie diverse di autoveicoli.

Se la Leyland inglese e l'Alfa Romeo sono in crisi, dunque, è difficile impuntare la medesima concezione di proprietà statale o alle dimensioni. La Leyland ha grandi dimensioni, è nata dalla fusione di numerose aziende automobilistiche. Ha una gamma vasta di prodotti — anche troppi — e interessi internazionali difficili. La Leyland resta però una concentrazione non riuscita. Se oggi minaccia 20 mila licenziamenti è difficile dare la colpa al costo dell'energia o altro: ha perduto la maggior parte del suo stesso mercato interno, a favore delle importazioni, scendendo sotto il 25 per cento delle vendite che gli basterebbe a navigare in buone acque.

La collaborazione costituisce la principale strada seguita dai paesi socialisti. L'Unione Sovietica contratta l'acquisto di licenze (ultimamente da Peugeot-Citroen). Forme di collaborazione, sono in atto anche nei paesi capitalistici ma questa non viene vista come la via principale. Lo scambio di licenze e la produzione comune di parti crea un clima di non-guerra fra i gruppi, trasforma la competizione. Ciò sembra inconcepibile in alcuni stati maggiori

delle più grosse concentrazioni. La General Motors, il maggior gruppo mondiale, dichiara di non accettare di essere un venditore «di seconda categoria» sui mercati esteri. In Brasile ha assorbito la fabbrica della Chrysler, in ritirata su tutti i continenti. Ha un piano di investimenti esteri per oltre 1600 miliardi di lire. La formazione del gruppo Peugeot-Citroen-Talbot seguita dalla medesima concezione di proprietà statale o alle dimensioni. La Leyland ha grandi dimensioni, è nata dalla fusione di numerose aziende automobilistiche. Ha una gamma vasta di prodotti — anche troppi — e interessi internazionali difficili. La Leyland resta però una concentrazione non riuscita. Se oggi minaccia 20 mila licenziamenti è difficile dare la colpa al costo dell'energia o altro: ha perduto la maggior parte del suo stesso mercato interno, a favore delle importazioni, scendendo sotto il 25 per cento delle vendite che gli basterebbe a navigare in buone acque.

La diversificazione, così intesa, comporta una riconversione, cioè l'entrata in attività diverse dall'autotrasporto. Ma il risultato sarebbe piuttosto un ampliamento dell'industria, un sistema di trasporti collettivi di qualità sottrarrebbe utenti al mezzo privato e condurrebbe, come del resto pure desiderabile, a una economia non solo di petrolio bruciato nell'auto ma anche di prodotti siderurgici, di mezzi finanziari, di energie, imprenditoriali ed umane.

Renzo Stefanelli