

LIBIA

La guerra senza vincitori

Nell'indifferenza dei potenti del mondo, nel Paese nordafricano continua il conflitto. Ma tra i due contendenti Haftar e Al-Serraj, nessuno sembra avere la forza di prevalere. E in questo logoramento la nazione è vicina al collasso.

Un combattente del Gna, le forze che fanno capo a Fajez al-Serraj, durante una recente offensiva alle porte di Tripoli.



AFP (2)

Haftar ha alleati potenti, ma le cose vanno a rilento

di Stefano Piazza e Luciano Tirinnanzi

C'inquant'anni dopo la presa del potere di Gheddafi, la Libia è sempre più avvitata in una guerra civile permanente, in queste ore concentrata intorno all'aeroporto di Mitiga e a Murzuq, in pieno deserto, dove le forze in campo tentano sortite ostinate e blitz a ripetizione, senza però alcun risultato apprezzabile o strategia riconoscibile. È così che, al 2 settembre, si contano già mille morti e centomila profughi. Un bilancio drammatico ma parziale, cui

vanno sommati i cinquemila detenuti nei centri per rifugiati e gli oltre ottocentomila migranti sparpagliati un po' ovunque, in attesa della prima occasione per solcare il Mediterraneo.

Nel totale disinteresse italiano e internazionale (dal G7 di Biarritz di alcune settimane fa solo uno scialbo comunicato su un «cessate il fuoco»), il mese di agosto è stato così uno dei più caldi del conflitto, che ormai ha completamente tagliato in due le regioni principali della Libia, Tripolitania e Cirenaica, e ha visto naufragare la road map che, secondo le Nazioni Unite, avrebbe portato alla fine delle ostilità nel 2019. Al contrario, i combattimenti si sono adesso allargati non soltanto alle periferie di Tripoli, ma si sono spinti fin nel deserto del Fezzan, che sinora era stato soltanto lambito dai lampi della guerra.

Un conflitto estenuante che nessuno degli «eserciti» in campo sembra, in ogni caso, in grado di vincere: né le milizie del Gna, il Governo di accordo nazionale, che rispondono al premier tripolino Fajez al-Serraj e che si sostanziano in un'alleanza di soldataglie private e volontarie; né le truppe dell'Lna, l'Esercito nazionale libico, guidate dal generale cirenaico Khalifa Haftar, che lo scorso 4 aprile ha deciso di scatenare contro Tripoli «l'offensiva finale» per prendere il controllo dell'intero Paese.

La situazione sul campo

Sebbene Haftar vantì alleati potenti come Francia, Arabia Saudita, Egitto ed Emirati arabi uniti, infatti, le cose non stanno andando come sperava. L'11 agosto, per esempio, un attentato alle porte di Bengasi contro forze dell'Onu (un'autobomba ha fatto cinque morti) ha riportato l'incertezza anche nella città che più di tutte si vorrebbe «pacificata dal terrorismo» - come dal generale stesso più volte ostentato - e che è assurda a simbolo della riscossa laica per «ripulire l'ovest da fanatici terroristi e mercenari».

Alle porte di Tripoli, intanto, si susseguono ormai regolarmente bombarda-



Al-Serraj non pare in grado di vincere questa guerra

menti e raid aerei: soprattutto intorno al complesso di Mitiga, dove una successione di razzi grad e droni di fabbricazione cinese (assemblati da esperti degli Emirati arabi uniti) tentano di rendere inservibile l'unico aeroporto teoricamente aperto della regione, per impedire i rifornimenti aerei di Qatar e Turchia, preminenti alleati al fianco di al-Serraj. Rifornimenti che, ovviamente, sono un'aperta violazione di quell'embargo Onu che, in teoria, dovrebbe impedire l'introduzione in Libia di armi da guerra.

Nell'altra pagina, i due contendenti del conflitto in Libia: il generale cirenaico Khalifa Haftar e il premier tripolino Fajez al-Serraj. A destra, un miliziano alle porte di Tripoli.



Reuters

La Turchia, perciò, si serve soprattutto del porto di Misurata - la «piccola Sparta» che ieri si opponeva all'Isis e oggi al raïs della Cirenaica - per approvvigionare la capitale di mezzi corazzati e artiglieria leggera, e per fornire a sua volta droni da combattimento. Alcuni dei quali sono stati obiettivo di un raid mirato contro l'accademia aeronautica cittadina lo scorso 18 agosto, perché là si troverebbero i piloti stranieri che comandano da remoto i velivoli da combattimento «made in Ankara». I libici, infatti, non hanno sufficienti competenze per pilotarli, e lo stesso vale per i piloti da remoto delle forze di Haftar, tutti reclutati all'estero.

La controffensiva di Tripoli

Dalla seconda metà di agosto, inoltre, le forze armate dell'Lna hanno intensificato le incursioni aeree e le operazioni terrestri sopra gli avamposti del Gna a sud di Tripoli, nella speranza di frenare la controffensiva che il premier al-Serraj ha appena lanciato contro i distretti di Jufra, Sebha e Murzuq, ovvero le città chiave nel deserto del Fezzan. Lo scopo dei tripolini è, infatti, alleggerire la manovra a tenaglia del generale intorno alla capitale, aprendo un fronte lasciato colpevolmente scoperto.

La mossa di al-Serraj, apparentemente disperata, ha portato i suoi frutti. Al punto che, in queste ore, Haftar sembra costretto a una scelta di campo: difendere Murzuq o rinforzare la prima linea a

IN TUNISIA CRESCE IL RISCHIO DI FOREIGN FIGHTERS IN FUGA DAL CONFLITTO

Akram è seduto sul sedile «lato passeggeri» del suo furgone senza targa, con lo sportello aperto e una gamba che pende giù. Aspetta che Bilal il libico arrivi con il suo carico ed è già pronto a ripartire per Bir Zar. Poco più di due ore di strada deserta e polverosa che costeggia la C 110, lungo il confine tra Tunisia e Libia. Akram Tounekti vive a Dehiba (nella foto, la cittadina di frontiera) e fa il contrabbandiere. «Sono anni e anni che porto merci di ogni tipo avanti e indietro tra i due Paesi, ma ora le cose sono diverse» racconta a *Panorama*. «E nell'ultimo periodo i traffici sono cambiati. Colpa degli immigrati». Dal 2011, secondo i dati del ministero dell'Interno tunisino, sono più di un milione i libici in Tunisia ma dopo l'acuirsi delle guerre, con gli attacchi del generale Haftar, il numero di sfollati illegali in Tunisia è triplicato. Ora lungo i 460 chilometri di frontiera si sono stabilite circa 3 mila persone che hanno fatto cambiare l'economia della zona monopolizzando i

commerci. Nel pomeriggio rovente di Dehiba, c'è un via vai di macchine e lungo le strade della città, su banchi improvvisati per terra, si vende qualunque cosa, di sottobanco anche armi e gasolio. «Girano più soldi» spiega Akram «anche perché molti hanno affittato le proprie case ai profughi libici senza fare tante domande». Il timore del governo è che tra questi migranti possano nascondersi dei *foreign fighters*, il tallone d'Achille della Tunisia,

che più di tutti i Paesi del Maghreb ha prestato uomini alla jihad dell'Isis. Prima il governo chiudeva un occhio sui traffici illegali, ora i controlli sono più frequenti. «Il clan dei Touazine» spiega Mazen Cherif, segretario generale del Centro di ricerca tunisino sulla sicurezza, «aveva il controllo della frontiera e faceva in modo che non passassero armi o jihadisti ma ora hanno perso il loro potere e il confine tunisino è esposto». A Bir Zar Akram arriva che è sera. Il viaggio è andato liscio, nessun checkpoint e ad attenderlo c'è già un capannello di gente che chiede spezie e sigarette. Tra loro ci sono anche due

uomini che Akram sa essere arrivati di recente da Uazzen, città libica di confine. «Parlano poco ma pagano e a me questo basta. Faccio quasi 300 dinari a settimana» dice il contrabbandiere. Nell'aria c'è puzza di fumo di scarico e plastica bruciata. Alla domanda se non ha paura che arrivino combattenti dell'Isis, fa spallucce.

Nella zona sud della Tunisia la presenza del governo è quasi inesistente e l'illegalità, accettata dai militari, serve a tenere sotto controllo un'area che in caso contrario potrebbe esplodere. Ma con il rischio reale che i *foreign fighters* entrino tranquillamente nel Paese, assumano il dominio del contrabbando e si spingano verso altre città per poi puntare all'Europa, la situazione anche in Tunisia potrebbe precipitare. *Bianca Senatore*



Quei droni cinesi che attraversano i cieli del Medio Oriente

La corsa in Medio Oriente all'acquisto dei droni cinesi, nonostante il leader mondiale nel settore Uav (gli aeromobili a pilotaggio remoto) siano gli americani, si spiega col fatto che i cinesi sono spregiudicati e del tutto incuranti delle restrizioni e degli impedimenti legali. Vendendo i loro prodotti non assemblati e a prezzi molto convenienti, riescono ad aggirare gli embargo e raggiungere qualsiasi mercato ne faccia richiesta. Arabia saudita, Emirati arabi uniti, Iraq, Giordania ed Egitto oggi sono i più ghiotti acquirenti. Nella guerra dei droni libica, Khalifa Haftar sembra avere

la meglio grazie soprattutto al drone cinese «Wing loong II», del tipo Medium-altitude long endurance (Male) che, nella sua seconda versione, ha visto l'aumento delle dimensioni e del carico, tanto che oggi può essere armato con 12 missili terra-aria «Blue arrow 7», sempre di fabbricazione cinese. Si tratta di un'arma micidiale: con un'apertura alare di 20,5 metri, un'altezza di 4,1 e una lunghezza di 11 metri, ha un'autonomia di 20 ore di volo e può raggiungere un'altitudine di 9 chilometri e una velocità di 340 chilometri orari. Piuttosto facile da pilotare, è così il mezzo più impiegato nei cieli nordafricani. Già nel



2016 gli Emirati arabi uniti, per dare supporto ad Haftar, ne hanno dislocati in quantità presso la base aerea di Al Khadim, dove un tempo sorgeva l'aeroporto di al-Marj (nell'est della Libia). Qui, oltre ai droni «Wing

loong», oggi si segnalano anche molti veivoli «Air tractor 802U», versione armata e corazzata di un aereo agricolo monomotore a turboelica che può sopportare fino a 4.100 kg di carico. (S.P. e L.T.)

sud di Tripoli. Nel primo caso, la marcia sulla capitale si arresterà inevitabilmente; nel secondo, c'è il rischio concreto per il generale di perdere il controllo del Fezzan. Dove peraltro le popolazioni Tebu e Touareg combattono a loro volta una guerra intestina, che sfugge alla linearità delle contrapposizioni in campo e che ha radici nell'innata insofferenza dei locali verso un'autorità centrale.

Contemporaneamente, il Gna ha lanciato un attacco a sorpresa anche contro Qasr Ben Ghashir, ovvero l'avamposto e centro di comando del generale a ovest, che si trova a soli 34 chilometri da Tripoli. Lo stratagemma punta a tagliare in due le linee di rifornimento dell'Lna: se dovesse funzionare, questo non soltanto costringerebbe gli uomini di Haftar a ripiegare, ma comprometterebbe seriamente l'intera campagna per impadronirsi della capitale libica.

A Qasr Ben Ghashir, infatti, si trova quello che fu il più importante scalo internazionale libico, inaugurato nel 1937 da Benito Mussolini in persona insieme

al Governatore della Libia Italo Balbo, e che in onore al duce prese il nome di Castel Benito. Qui Haftar ha allestito un ponte aereo per mettere in scacco Tripoli. Perdere questa località strategica segnerebbe la fine delle speranze del generale di ricevere approvvigionamenti costanti di carburante, armi e munizioni da Bengasi e dagli alleati internazionali.

Il logoramento degli eserciti

Anche se, a dirla tutta, oltre alle armi in questa battaglia d'internazionale c'è davvero poco. Ed è una delle principali ragioni per le quali nessuna delle parti riesce a prevalere. Senza un intervento esterno, infatti, solo il logoramento porterà una delle due città contendenti a prevalere. Ma a quale prezzo?

È vero che la superiorità aerea dell'Lna di Haftar ha permesso alle sue forze di segnare importanti progressi negli scorsi mesi (a differenza di al-Serraj, infatti, il generale dispone non solo di droni ma anche di esperti piloti), eppure sul terreno questa superiorità si è progressi-

vamente azzerata, data la scarsa preparazione delle forze terrestri di Bengasi e grazie anche alle comprovate tecniche di guerriglia e alla resilienza di cui le milizie di Misurata hanno dato prova di sé in più occasioni; in pratica, sin da quando la caduta di Gheddafi ha «spalancato le porte dell'inferno», per usare un'espressione cara agli islamisti.

Infine, vale la pena segnalare come le fonti di *Panorama* tra le fila delle forze di Haftar siano silenti da giorni. Il che la dice lunga su quanto critico sia il momento che l'Lna sta affrontando in queste ore. Tra un passo in avanti e due indietro, infatti, il nulla di fatto prelude a un divide et impera che potrà fare soltanto la fortuna di chi ha più scommesso sul collasso libico: Russia e Cina in primis, poco interessate agli esiti del conflitto e molto invece alla ricostruzione. E l'Italia? L'agenda è vuota e il silenzio sull'argomento che si registra dalle parti di Montecitorio e Palazzo Chigi è a dir poco imbarazzante. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA