



di Roberto Di Vincenzo

Si può essere e rimanere “ideologicamente” orientati come meglio si crede; si può ispirarsi alle più alte ed autorevoli teorie macroeconomiche, ma onestamente appare davvero molto arduo poter sostenere che la sbornia della lunga stagione delle parole -mercato, liberalizzazione, concorrenza, competitività ovvero, sotto altro ma convergente profilo, modernizzazione, innovazione, selfizzazione, automazione- abbattutesi come manganelli sia sui “concetti” stessi che avrebbero dovuto interpretare che sulla carne delle persone (gestori certo, ma anche migliaia di dipendenti delle aziende), abbiano restituito al sistema della distribuzione carburanti ed al nostro Paese un Mercato anche meno che sano ma almeno degno di questo nome.

Lo sgretolamento sistematicamente ricercato dell’impianto regolatorio che ha governato il settore (non già la sua riforma) costringe tutti, oggi, a far di conto con un assetto drammaticamente più modesto sotto il profilo industriale e di conseguenza sempre più esposto all’elusione della Legge, prima ancora che all’illegalità patente.

Senza che la Politica e “l’*intelligencija*” del settore abbiano avvertito l’esigenza di muovere un solo dito, il Paese ha già assistito in modo indolente all’uscita, da ultimo, di una multinazionale come Shell, nella stessa maniera in cui assiste nell’attualità alla progressiva uscita di Esso.

E poco importa, ora, tornare sul fatto che il settore sia stato vittima di scelte strategiche piuttosto che normative assurde ed amucchiate nel corso degli anni (basti considerare la contraddittorietà di quelle ambientali) senza alcuna organicità: il dato è che nessun soggetto politico, ma a dire il vero neanche industriale, ha assunto la responsabilità di tentare un’analisi di scenario, al di là dell’ossessiva recitazione del “mantra” sui prezzi, per dare una direzione razionale e di prospettiva al Paese.

Quanto alle altre residue "compagnie petrolifere integrate" -che pure, a leggere i "grandi numeri", continuano sostanzialmente a controllare, insieme alla stessa Esso, raffinazione, logistica primaria, secondaria e distribuzione finale- si tratta ormai di realtà rinchiusa in una dimensione meramente "operativa", eterodirette chi da corporate lontane (non solo fisicamente) dalla realtà italiana, chi da logiche rigidamente finanziarie (per non dire bancarie), chi dall'improvvisazione di uomini (lasciati) soli al comando.

Tutte comunque alle prese con l'avvenuta dilapidazione di un margine operativo di cui dovrebbe essere, prima o poi, chiamata a rispondere buona parte di una classe manageriale (?!) che -come non ci fosse un domani- ha ammantato di "epocalità" una lunga serie di risposte che avrebbe potuto offrire senza sforzo e più efficacemente il ben noto "cane di Pavlov".

Come quella, ad esempio, che per fare fronte ai "lungi di prodotto" e svuotare le raffinerie, ha permesso di avviare (e proseguire senza soluzione di continuità) la stagione dei prezzi di saldo con cui le stesse compagnie hanno inondato il "canale extrarete", molto prima -e basterebbe questo per sostenere che è mancata una "vision" sui disastri conseguenti- che qualcuno potesse neanche immaginare di tirare in ballo navi, treni e cisterne provenienti da Cipro, Malta, Slovenia, Albania, Cina, India, ecc.

Un'insperata manna piovuta dal cielo per un nutrito numero di operatori che, in questo brodo primordiale di artificiosa e miope (oltreché illegittima) discriminazione fra rete ed extrarete, hanno trovato ragione per nascere, svilupparsi e riprodursi a dismisura, senza alcun ritorno né vantaggio per l'intero sistema.

Industriali della carta e dell'intermediazione da fiera che hanno fatto fortuna tenuti comodamente al riparo dell'alea imprenditoriale: e perché mai dovrebbero misurarsi con il *cargo market*

(il mercato internazionale), le scorte strategiche, il rischio di cambio, la fluttuazione dei prezzi del greggio e dei prodotti finiti, i costi di passaggio deposito, dei noli e via dicendo, quando il prodotto viene consegnato a prezzi nemmeno lontanamente paragonabili a quelli rinvenibili sulla rete di proprietà?

Quale il risultato per le compagnie petrolifere? Bilanci a dir poco assottigliati e *asset* industriali dal valore più che dimezzato. Irrimediabilmente.

Persino la stessa quotazione *Platt's*, per anni “difesa” come un Moloch in nome del quale sacrificare ogni trasparenza sul business delle corporate, oggi si sta disintegrando sotto la pressione del fiume di prodotto che risale le nostre coste (Tirreno e Adriatico indifferentemente) ad un prezzo che quota 50/60 centesimi di euro sotto allo storico benchmark che finalmente mostra tutta la sua inefficace virtualità (e che per anni, dileggiati, abbiamo denunciato senza grande compagnia), cui fa da contraltare il “ *Platt's -10*” con cui adesso piazzano il loro prodotto alcune compagnie petrolifere.

Nonostante un contesto davvero degradato (forse proprio per questo), a noi sembra di poter ravvisare l'esistenza di una nuova consapevolezza che si va facendo largo, in modo trasversale, all'interno del mondo industriale (e della parte sana dei piccoli operatori).

Segnali di disagio significativi che indicano la presa di coscienza che per fermare l'abbrivio esistente ed invertirne la tendenza è necessario prima di tutto modificare i comportamenti “interni” che, di fatto, hanno favorito questi processi.

Anche a costo di dover rimuovere la foglia di fico di qualche “parola d'ordine” del recente passato, appare sempre più diffusa la percezione che non è e non sarà sufficiente indignarsi per arginare le frodi carosello o la commercializzazione di gasolio sporcato con lubrificanti, le une e l'altra in larga parte ormai controllate da organizzazioni malavitose.

Né si possono affidare le residue speranze alla pur giusta (ma chiaramente ingenua) istanza che fa perno sull'intervento repressivo delle forze di polizia, cui non si può chiedere di svuotare il mare con la proverbiale conchiglia. Anche perché ciò fornisce un ulteriore motivo di deresponsabilizzazione alla Politica ed in particolare al Mise, buono solo a confermare l'indifferenza e l'approssimazione di cui è impregnata la loro inerzia.

Oggi non sono solo in gioco gli interessi di singoli operatori, ma quelli della collettività e dell'intero Paese.

E non è solo questione dei danni recati ad un intero settore produttivo e neanche solamente del danno che subisce l'Erario in termini di mancato gettito: come può ancora essere sottratta al pubblico dibattito la concreta ipotesi che le quantità di prodotto riversate sulla rete di cui non è dato conoscere ufficialmente la provenienza reale ed originaria, finiscano per buona parte a

finanziare il terrorismo internazionale? Ci vuole l'*intelligence* per comprendere da quali zone del Mediterraneo, pur se attraverso intermediatori "presentabili", arrivano bettoline di 5.000 tonnellate cariche di prodotto che approdano da anni presso le nostre coste?

E' necessario voltare pagina ed avere, per prudenza, il coraggio di sostenere ipotesi di intervento all'altezza delle criticità che s'intendono affrontare, se è vero che ad oggi, secondo stime ancora caute, oltre il 10% del prodotto è già nelle mani della criminalità organizzata e almeno altrettanto arriva da scali compiacenti, europei e non: una quota mercato, insomma, che vale quella del *leader* del mercato.

Bisogna assumere la responsabilità ed indicare la strada anche a costo di prendersi le consuete lezioni di mercato dai soliti soloni con la matita rossa e blu sempre in mano (cui però "cade" opportunamente quando c'è da prendere posizione, per esempio, su Alitalia o sulle concessioni autostradali).

Chi potrebbe indignarsi o tuonare se, per mettere legittimamente al riparo gli *asset* industriali residui, si mandasse in pensione il vecchio

Platt's

ed il mercato extra-rete tornasse ad essere "ancorato" al "prezzo rete"?

Cosa che oltretutto consentirebbe agli "imprenditori del pezzo di carta", cui ora è sufficiente minacciare di acquistare sul "mercato libero" per essere inspiegabilmente creduti e lucrare ai danni del settore, di testare finalmente le loro capacità imprenditoriali.

Tuttavia non c'è neanche bisogno di agitare il vento della rivoluzione per arrivare al tangibile risultato di cui il settore ha un bisogno ormai vitale.

Si può -e, dal nostro punto di vista, si dovrebbe- cominciare da quel che già c'è (senza alcuna pretesa di avere in tasca la panacea di tutti i mali), guardando a quel che accade in altri mercati del tutto omogenei al nostro.

Gas, acqua, energia elettrica sono -senza scandalo alcuno- fortemente regolamentati e persino

soggetti a tariffe imposte, nell'interesse collettivo prevalente, da una apposita Autorità istituita "***c on il compito di tutelare gli interessi dei consumatori e di promuovere la concorrenza, l'efficienza e la diffusione di servizi con adeguati livelli di qualità, attraverso l'attività di regolazione e di controllo***".

A condizioni date, la "forzatura" non è quella di pretendere che sia adottato anche per la distribuzione carburanti un modello di mercato omogeneo a quello dei settori di competenza dell'Authority dell'energia, ma semmai, in tutta evidenza, è nell'arroccarsi a volerla tenere ancora fuori, ostaggio di ogni tipo di scorreria. Contro l'interesse del Paese, del mercato, della competitività, degli operatori sani e dei cittadini/consumatori.

Come si può continuare a giustificare -ragionevolmente e tecnicamente- un comportamento tanto strabico ed asimmetrico?

Per dirne solo una, il peso della tassazione (accise, Iva e sovrainposte regionali), abbondantemente sopra all'euro per litro, indica chiaramente che il prezzo dei carburanti -anche per il riflesso che ha sulla mobilità, sulla cosiddetta "bolletta elettrica" del Paese e sulla spesa dei singoli cittadini- rientra pienamente all'interno di quella tipologia di mercato già affidato alla competenza dell'Aeeg.

Un raffronto oggettivo e privo di pregiudizi isterici con il peso percentuale della componente industriale sul prezzo per unità di misura di gas, acqua ed energia elettrica, potrebbe facilmente restituire un contesto per il quale sarebbe necessario adottare una regolamentazione (magari "a forcina") proprio per il nostro settore, prima ancora che per altri.

D'altra parte, esiste ed è vigente la delibera Cipe del 1991 (quella che ha regolato la transizione verso i prezzi liberi) che ha previsto e codificato le modalità per il ritorno -anche solo per un tempo determinato- a prezzi amministrati o sorvegliati ove si fossero mai venute a creare condizioni di "criticità".

Cos'altro deve ancora succedere per riconoscere la criticità della situazione?

In un contesto tanto letteralmente fuori controllo, prima che sia davvero troppo tardi, vale a dire prima di scoprire che il nostro Paese sia diventato totalmente dipendente per gli approvvigionamenti dall'estero (o peggio), forse non è più così eretico o blasfemo sostenere la necessità di ricondurre il settore petrolifero, a cominciare dai prezzi, sotto la vigilanza dell'Autorità, proprio in applicazione della richiamata delibera Cipe del 1991.

Anche fosse solo per periodo predeterminato (sei mesi? un anno?) allo scopo di ricostituire un sistema regolatorio intorno al quale fare sviluppare un mercato sano, sottratto all'illegalità e restituito alla efficienza necessaria ad un settore produttivo strategico.

Non ci sfuggono le resistenze -naturalmente sorrette da forti interessi, così come da ipocrita conformismo e persino dall'indolenza- che si parano di fronte ad ipotesi tanto sconvolgenti, quanto prudenti.

Eppure il nuovo clima di consapevolezza che si respira nel nostro mondo, ispirato ad un approccio più "laico" verso le dinamiche esistenti ed i diversi possibili modi di affrontarle, riesce a convincerci che "agire" è ancora possibile.

A patto, però, che non si perda ulteriore tempo, il quale non gioca a favore né del settore né del Paese.