

Quale settore economico può resistere al suo progressivo e inesorabile disfacimento, se il suo (market) leader si mostra del tutto disinteressato alla sua evoluzione, abbandonando visione, progetto e presidio?

E ancora, quale sistema normativo può assolvere la sua funzione regolatrice nella comunità, se non é supportato da una diffusa adesione volontaria volta al suo rispetto da parte dei suoi componenti?

Quale credibilità può avere la sacrosanta richiesta del settore alle Istituzioni per ottenere maggiore attenzione e sostegno anche legislativo nella lotta all'illegalità, se si tollera ancora che molti operatori -con i quali si continua ad intrattenere rapporti di ogni tipo- mantengano contemporaneamente "un piede di qua ed un piede di là"?

Interrogativi dalle risposte evidentemente retoriche.

Interrogativi che non si pone solo la Fegica, come dimostra l'editoriale di **Staffetta Quotidiana** di oggi.

E, tuttavia, interrogativi che incontrano grandissime resistenze a fare breccia nella consapevolezza dei più ed essere ritenuti centrali nella riflessione prima e nell'iniziativa dopo.

Pensare ed agire come se fosse sufficiente pretendere dalla Guardia di Finanza che tappi i considerevoli buchi aperti nella diga anche per effetto di decenni di "distrazione interessata", non é solo illusorio o sbagliato: é colpevole!

Riproduciamo di seguito, per gentile concessione di Staffetta Quotidiana, il testo dell'editoriale siglato dal suo Direttore, Gabriele Masini.

STAFFETTA QUOTIDIANA
LA RIVISTA ITALIANA DEL PETROLIO EDITRICE
DAL 1933 - IL QUOTIDIANO DELLE FONTI DI ENERGIA
www.staffettaonline.com

venerdì 02 novembre 2018

di G.M.

Frodi, chi presidia la logistica?

L'indagine su Xcel Petrolium ha portato a galla un altro, importante flusso di carburanti di provenienza libica, con passaggio su Malta e arrivo sulle nostre coste. Una circostanza ahimé non nuova, che porta in primo piano il problema dell'assetto e del presidio di uno snodo strategico per l'approvvigionamento di energia del Paese: la logistica. Un sistema che diventa sempre più centrale con la progressiva riduzione della capacità di raffinazione, ma che rischia di rivelarsi sempre più permeabile, anche per il progressivo ritiro degli operatori maggiori.

Al momento del suo insediamento, il presidente dell'Unione Petrolifera Claudio Spinaci aveva sottolineato le insidie nascoste nella progressiva riduzione della capacità di raffinazione nazionale e nel conseguente sempre maggiore affidamento all'importazione dall'estero. Insidie che riguardano, certo, la sicurezza stessa dell'approvvigionamento, la qualità dei prodotti e i prezzi; ma che sempre più portano in primo piano il "rischio illegalità".

Come sottolineava di recente lo stesso Spinaci, le misure di sicurezza del sistema petrolifero erano tarate su un modello molto concentrato. Nel momento in cui il sistema, sotto la spinta delle liberalizzazioni e della fuga delle major, è "esploso", anche le misure di sicurezza sono saltate. Se poi ci sono operatori "sistemici" che aprono le cateratte, o market leader che mollano il presidio del settore, come ad abbandonare una nave che affonda, allora tutto diventa più difficile.
Dalle grandi indagini sulle frodi che si sono succedute negli ultimi anni emerge con forza il fatto che l'attenzione della malavita si concentra sul sistema logistico, cercando di conquistarlo o, quanto meno, di sfruttarne le debolezze: dal caso Maxcom, a quello di Trieste, fino all'inchiesta Xcel. Per chi opera in questo settore, il campanello d'allarme doveva risuonare da tempo.

Operazioni, queste della malavita, che sfruttano a proprio vantaggio anche il progressivo ritiro di chi quel sistema lo ha in buona parte presidiato negli anni. Nell'ultimo piano strategico Eni ha annunciato una "razionalizzazione della logistica" (v. Staffetta 16/03). Si tratta di un sostanziale disimpegno? È una responsabilità, un presidio che non rientra nella politica di efficienza dell'attuale vertice? Sta di fatto che anche in questo "anello", come nel resto del downstream petrolifero, la voce del Cane a sei zampe è praticamente assente. Un abbandono dovuto, certo, al fatto che questo comparto rappresenta un'inezia in confronto all'upstream. Ma se il market leader smette di essere leader, e non si fauna seria riflessione sul nuovo assetto del settore, è facile che a dettare le regole sarà il primo che passa. Con il rischio di fare entrare in casa ladri e furfanti.

Chi resta dunque a presidiare gli accessi al mercato italiano? Se le regole non sono (evidentemente) sufficienti a fermare tempestivamente i flussi irregolari di prodotto, come si può fermare quella che sembra sempre più una deriva? Quello che colpisce del caso Xcel è che i

nomi giravano da almeno tre anni. Stesse società, stesse persone, stesse basi. Fatta salva la presunzione di innocenza, probabilmente era possibile operare una maggiore selezione degli operatori. In altre parole: al posto di inasprire regole e controlli, non sarebbe stato meglio mettersi intorno a un tavolo, guardarsi negli occhi e mettere in piedi un qualche codice di condotta?

Agli albori di tutta questa storia, nel 2015, quando ancora in molti facevano spallucce quando parlavamo di "nero" e quando per molti la questione illegalità si esauriva nelle rapine ai punti vendita e nei buchi agli oleodotti (v. Staffetta 30/06/15), ci chiedemmo come fosse possibile che soggetti più che sospetti operassero indisturbati sulle più importanti basi logistiche italiane. La risposta a quella domanda fu una querela da parte di chi operava quelle basi – querela che fu archiviata in breve.

Allora esprimemmo "l'auspicio che tutti gli operatori del settore (soprattutto quelli che per dimensioni ricoprono un ruolo rilevante sul mercato, con conseguenti maggiori responsabilità), mettano in campo tutti gli strumenti disponibili per fronteggiare l'illegalità che negli ultimi anni è dilagata nel settore senza, per ora, trovare ostacoli efficaci" (v. Staffetta 01/07/15). Sembra scritto ieri, e invece risale a più di tre anni fa. Ma l'invito è valido tuttora.

{jathumbnail off}