

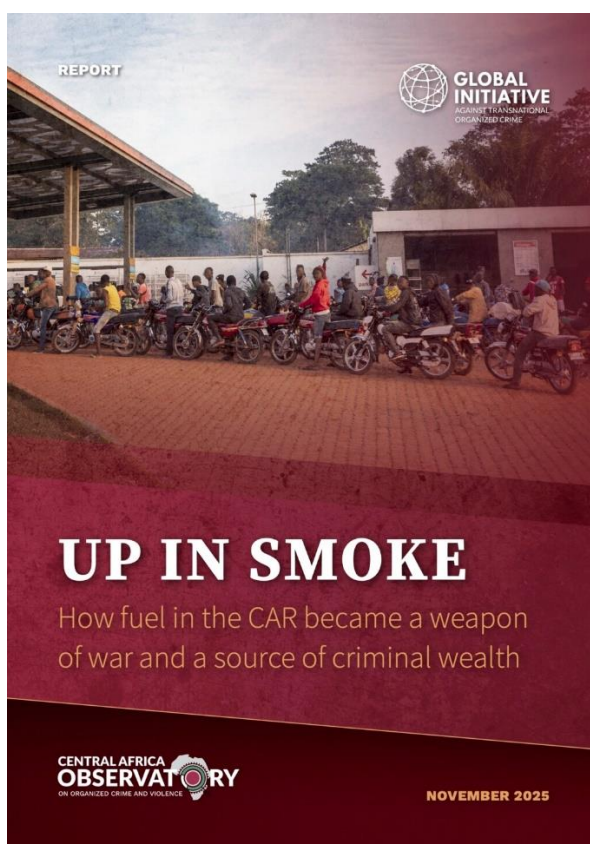


TRAFFICO DI CARBURANTE, DIAMANTI, ORO E GEOPOLITICA. IL CASO DELLA REPUBBLICA CENTRAFRICANA (E DEL MALI).

DI PIER RICCARDO PIOVESANA

COMMENTO CESMAR NR. 48 – dicembre 2025

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questo commento sono state di massima prese dal web, citandone sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito cesmar.it e sarà prontamente accontentato. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.



Credit: copertina della ricerca del Central Africa Observatory. Foto cesmar.it

Introduzione

In questi giorni (novembre 2025) la Global Initiative Against Transnational Organized Crime (GI-TOC) ha pubblicato un interessante report su come nella Repubblica Centrafricana (RCA) il carburante abbia assunto un valore strategico primario e sia diventato contemporaneamente uno strumento bellico ed una fonte di ricchezza, per quanto illecita¹.

La Global Initiative è un'organizzazione non governativa internazionale con sede a Ginevra. Essa è composta da una rete di operatori delle forze dell'ordine, della governance e dello sviluppo, che condividono l'obiettivo di elaborare

¹ <https://globalinitiative.net/analysis/how-fuel-in-the-car-became-a-weapon-of-war-and-a-source-of-criminal-wealth/>

strategie e risposte innovative alla criminalità organizzata. L'organizzazione è stata presentata formalmente a New York presso la sede delle Nazioni Unite nel settembre 2013. Inizialmente è stata istituita con finanziamenti e supporto operativo da parte dei governi di Norvegia e Svizzera ed ha uffici a Ginevra, Vienna, Città del Capo e Malta.

GI-TOC pubblica periodicamente numerosi studi sulla criminalità organizzata e pianifica workshop in collaborazione con l'Ufficio delle Nazioni Unite contro la droga e il crimine, concentrandosi sulle alleanze non governative e sullo sviluppo del coinvolgimento di più parti interessate, nel contesto della Convenzione delle Nazioni Unite contro la criminalità organizzata transnazionale (UNTOC).

Il documento in esame, intitolato "Up in Smoke" (ed. Francese: "Parti en Fumée") e redatto col Central Africa Observatory on Organized Crime and Violence, evidenzia l'uso strategico del carburante nella Repubblica Centrafricana, il suo valore ai fini militari, politici ed economici e di come da oltre un decennio sia divenuto una fonte di notevole arricchimento illecito per la criminalità organizzata transnazionale e per attori statuali.

Lo studio fa parte del progetto di mappatura dell'Osservatorio dell'Africa Centrale, un'iniziativa congiunta dell'Istituto per gli Studi sulla Sicurezza (ISS) e della Global Initiative Against Transnational Organized Crime (GI-TOC). Il progetto traccia le economie criminali e la violenza armata nella regione identificando i principali attori, attività e settori che foraggiano la criminalità transnazionale ed alimentano i conflitti.

La storia recente

Negli ultimi tre decenni la Repubblica Centrafricana è stata intrappolata in una serie di crisi politiche e militari causate da problemi di governance cronici e dalla marginalizzazione delle regioni settentrionali. Risalendo solo fino al 2013 il conflitto è esploso con il colpo di stato della coalizione Séléka, un'alleanza di gruppi armati prevalentemente musulmani, che ha rovesciato il presidente François Bozizé e insediato Michel Djotodia come primo capo di stato musulmano in un Paese prevalentemente cristiano (i musulmani costituiscono il 15% della popolazione). Questo evento ha scatenato violenze settarie tra i Séléka e le milizie cristiane Anti-Balaka, attirando l'attenzione internazionale e portando all'intervento militare della Francia con l'Operazione Sangaris (2013-2016).

Nonostante il ritorno ad un governo costituzionale nel 2016 con l'elezione di Faustin-Archange Touadéra, i gruppi ribelli hanno continuato a controllare gran parte del territorio arrivando a dominare l'80% del paese nel 2018. Le unità ex-Séléka hanno creato un'economia di guerra decentralizzata sfruttando risorse come oro, diamanti, legname, bestiame e carburante. Proprio il carburante è stato cruciale per la mobilità armata, il mantenimento di economie parallele ed il controllo di territori remoti.

Durante gli anni di conflitto, il traffico illecito di carburante attraverso confini porosi ha rappresentato circa il 20% del mercato totale. I gruppi armati hanno sfruttato le rotte del traffico per estorcere risorse e mantenere il controllo territoriale nonostante la protezione, evidentemente non ottimale, delle principali vie di rifornimento da parte della missione di peacekeeping delle Nazioni Unite denominata MINUSCA².

L'Accordo Politico per la Pace e la Riconciliazione nella Repubblica Centrafricana, firmato a Khartoum il 5 febbraio 2019 e negoziato sotto l'influenza russa tra il governo e ben 14 gruppi armati, è stato un tentativo significativo per porre fine ad oltre cinque anni di guerra civile. L'accordo, mediato da Nazioni Unite e Unione Africana, prevede diversi punti chiave:

² La missione ONU MINUSCA (Mission multidimensionnelle intégrée des Nations unies pour la stabilisation en Centrafrique) dal 2014 vede la partecipazione numerosi Paesi, che contribuiscono con personale militare e di polizia. I principali contributori di truppe e personale di polizia includono: Bangladesh, Pakistan, Egitto, Camerun, Ruanda. Decine di nazioni partecipano con diverse forme di contributo, sebbene i contingenti più numerosi provengano prevalentemente da Stati in via di sviluppo (Global South), con una tradizione nelle operazioni di peacekeeping delle Nazioni Unite. La missione è impopolare a causa della reputazione di brutalità ed inefficacia. Infatti viene ampiamente criticata, in particolare per gli episodi di stupro e violenza sessuale commessi dalle sue forze. A causa delle accuse di sfruttamento ed abuso sessuale le Nazioni Unite nel 2021 hanno ritirato circa 450 caschi blu gabonesi.

- Cessazione immediata delle ostilità con l'impegno principale per i gruppi armati di osservare un "cessate il fuoco" completo ed irrevocabile e di astenersi da qualsiasi atto di violenza.
- Disarmo, Smobilitazione, Reintegro attraverso un processo per il disarmo dei combattenti dei gruppi armati e la loro reintegrazione nella vita civile o, per alcuni, nelle forze armate nazionali (FACA).
- Decentramento e condivisione del potere mediante l'emanazione di disposizioni per un maggiore decentramento del potere ed una rappresentanza equilibrata nelle istituzioni, al fine di affrontare le cause profonde del conflitto, come il controllo delle risorse e l'esclusione politica.
- Meccanismi di monitoraggio: sono stati istituiti comitati tecnici e prefettizi per monitorare l'attuazione dell'accordo e la cessazione delle ostilità.
- Rifiuto dell'amnistia generale: sotto pressione internazionale, in particolare dei partner occidentali, il governo ha mantenuto una posizione contraria all'amnistia totale per i leader dei gruppi armati accusati di gravi violazioni dei diritti umani o crimini di guerra (alcuni dei quali sono sotto sanzioni ONU).
- Giustizia e riconciliazione: prevede un percorso di giustizia e riconciliazione nazionale per superare le ferite e le divisioni prodotte dalle atrocità passate.

Nonostante l'ottimismo iniziale, l'accordo ha incontrato notevoli difficoltà nell'implementazione, con la maggior parte del territorio che rimane controllato dalle milizie e cicli di violenza che continuano a ripetersi, come dimostrato dalla situazione attuale. Diversi accordi di pace precedenti (2014, 2015, 2017) sono falliti ed anche questo di Khartoum ha avuto un'attuazione parziale e fragile malgrado la missione MINUSCA.

Nel 2021 l'esercito della Repubblica Centrafricana, supportato dalla compagnia militare privata (CMP) russa denominata Gruppo Wagner³, ha lanciato una controffensiva per riconquistare i corridoi strategici occupati dalle milizie che avevano avviato una nuova offensiva nel dicembre 2020, seppellendo di fatto l'accordo di Khartoum. La nuova coalizione ribelle, denominata Coalizione dei Patrioti per il Cambiamento (CPC), guidata dall'ex presidente Bozizé, riuniva fazioni degli ex-Séléka e degli Anti-Balaka. La controffensiva governativa ha fermato l'avanzata dei ribelli verso la capitale ed ha garantito lo svolgimento delle elezioni presidenziali e legislative. Le attività del Gruppo Wagner hanno segnato un cambiamento geopolitico significativo: dopo la fine dell'Operazione Sangaris da parte della Francia nel 2016 e il rifiuto da parte francese di inviare armi al governo della RCA, il presidente Touadéra si è rivolto alla Russia per la cooperazione in materia di sicurezza. Mosca ha risposto rapidamente fornendo armi, istruttori militari ed inviando operativi del Gruppo Wagner, che in cambio hanno ottenuto accesso a redditizie concessioni minerarie.

Il settore minerario

Nonostante gli sforzi per la pace, ampie zone del Paese rimangono sotto il controllo delle milizie, spesso in competizione per il controllo delle risorse minerarie come oro e diamanti.

Nella Repubblica Centrafricana il settore minerario è in balia di reti di sfruttamento che prosperano grazie alla violenza. Storicamente dominato da attori legati a Cina e Libano, nonché a Paesi limitrofi come Camerun, Ciad e Sudan, il settore sta ora assistendo alla presenza di nuovi protagonisti in materia di sicurezza, come il Gruppo Wagner⁴ ed il Ruanda. I loro metodi sono diversi: Wagner fa affidamento sulla forza per raggiungere i propri obiettivi

³ Il Gruppo Wagner è giunto nella RCA nel 2018 sotto l'ombrello di una società commerciale legata a Yeugeny Prigozhin denominata M-Finance LLC Security Service con sede a S. Pietroburgo.

⁴ Nel 2018 si registra pure la presenza di un'altra CMP russa: la Patriot, destinata alla protezione dei VIP. La Patriot opera sotto il controllo dal Ministero della Difesa russo e, pertanto, del servizio d'intelligence militare (GRU). Il personale di Patriot rispetto a quello di Wagner è più esperto e meglio selezionato, addestrato, equipaggiato e retribuito. Si ritiene che l'ex Ministro della Difesa russo Sergei Shoigu vi eserciti una forte influenza. Inizialmente la Patriot si era proposta per proteggere le miniere d'oro nella RCA, contratto però assegnato alla Wagner di Prigozhin, fatto indicativo della complessa ed in occidente spesso incomprensibile dinamica delle relazioni e dei rapporti di forza all'interno della Russia.

economici, mentre il Ruanda persegue una diplomazia economica attiva, combinando investimenti formali con reti ombra.

Dalla fine del 2020, Wagner e le forze ruandesi sono diventati attori chiave nella Repubblica Centrafricana. Salvando il governo da una coalizione ribelle, si sono posizionati come i veri arbitri della sicurezza e delle questioni economiche. Tuttavia, la loro protezione ha avuto un costo elevato: il controllo sulle risorse strategiche del Paese. Quella che era iniziata come assistenza militare si è evoluta nell'appropriazione sistematica di ricchezze minerarie al servizio di interessi privati transnazionali, un processo reso possibile e rafforzato dalla complicità delle élite locali.

Nel 2021 Wagner ha lanciato un'efficace operazione contro gruppi ribelli che minacciavano il regime. Sebbene questa campagna abbia inferto un duro colpo alle milizie, ha allo stesso tempo rafforzato l'influenza delle reti criminali legate alle élite politiche, conferendo loro una presa più salda sull'economia in generale, in particolare sul settore estrattivo. Per la CMP russa, il controllo delle miniere della RCA è diventato il cardine economico della sua presenza e delle sue operazioni.

Secondo una ricerca del GI-TOC⁵ il Gruppo Wagner non si limita a proteggere i siti, ma ne assume il controllo. Il suo approccio è stato lineare: eliminando i concorrenti, intimidendo i funzionari ed ottenendo permessi in condizioni poco trasparenti, ha riciclato oro e diamanti attraverso società fittizie.

Sebbene Wagner abbia iniziato a pagare tasse irrisorie alla Repubblica Centrafricana per mantenere la propria presenza nelle miniere, la produzione ed i profitti non sono monitorati né regolamentati. Il giacimento di Ndassima⁶ è pienamente operativo dalla fine del 2022 e frutterebbe circa 100 milioni di dollari all'anno costituendo così l'asset più prezioso. Tuttavia, i documenti ufficiali mostrano che non viene dichiarata alcuna produzione né registrata alcuna esportazione. Parte dell'oro verrebbe venduta localmente per finanziare le operazioni di sicurezza e controinsurrezionali, ma la maggior parte viene contrabbandata all'estero, anche tramite voli segreti attraverso la Somalia verso Dubai.

Al Gruppo Wagner è stato attribuito pure il controllo nella RCA dal 2019 della società per il commercio di diamanti e oro Diamville, sanzionata nel 2023 da USA e UE⁷.

Nel gennaio 2025, un diamante grezzo da 177 carati, uno dei più grandi mai rinvenuti nella RCA, è scomparso senza lasciare traccia. Fonti a conoscenza del caso hanno riferito che un accordo da 5 milioni di dollari con un commerciante di diamanti sudafricano autorizzato è stato improvvisamente annullato a febbraio dopo l'intervento del leader del Gruppo Wagner. L'attuale ubicazione della gemma è sconosciuta, ma fonti hanno confermato che non esistono prove della sua esportazione legale. Le autorità avevano dato notizia del diamante poche settimane dopo la revoca del divieto decennale sulle esportazioni di diamanti grezzi dal Paese e la pietra era stata accolta come un significativo simbolo di ripresa economica.

Le operazioni di Wagner combinano azioni di forza con una sofisticata rete logistica transnazionale. Queste attività alimentano l'influenza militare e politica del gruppo. I profitti sono così lucrosi che la CMP continua ad operare nonostante i tentativi delle autorità russe di sostituirla con il gruppo Africa Corps⁸ ed è sostenuta dai poteri dominanti della RCA, la cui sopravvivenza dipende dalla sua presenza continuativa.

Nel frattempo, il coinvolgimento del Ruanda nella Repubblica Centrafricana è aumentato dal 2019 grazie ad accordi bilaterali e ad una stretta cooperazione militare. Parallelamente a questa espansione, aziende ed investitori legati a Kigali hanno guadagnato terreno nel settore minerario attraverso varie partnership e iniziative imprenditoriali. Queste operazioni sarebbero condotte sotto la protezione dell'esercito ruandese.

⁵ <https://globalinitiative.net/analysis/central-african-republic-disappearing-diamond/>

⁶ L'operatore della miniera, la compagnia Midas Ressources, è stato sanzionato dagli Stati Uniti nel 2023 in quanto ritenuto affiliato al Gruppo Wagner.

⁷ Ufficialmente il proprietario risulta essere un cittadino centrafricano che lavora come autista di un dirigente del Gruppo Wagner.

⁸ L'Africa Corps, fondato nel 2023, a differenza del Gruppo Wagner, che è privato, dipende direttamente dal Ministero della Difesa russo. Rispetto al Wagner appare più istituzionalizzato e con una maggiore integrazione con le strategie del Cremlino. Peraltro viene meno la negabilità plausibile che ha costituito e continua a costituire uno dei punti di forza del Wagner.

Oltre a questi investimenti formali, il contrabbando di oro su larga scala è facilitato da reti informali legate al Ruanda quali società di comodo che senza presenza operativa in loco acquistano ed esportano clandestinamente oro non rintracciabile. Altri canali coinvolgono acquirenti che affermano di avere legami con le raffinerie ruandesi e che prefinanziano l'acquisto di oro dai territori controllati da gruppi armati. Tali pratiche rivelano un'economia parallela tentacolare, sostenuta da protezioni ad alto livello.

Il coinvolgimento delle élite politiche e di sicurezza aggrava il problema. I permessi minerari sono concessi a condizioni irregolari e le riforme costituzionali che riducono il controllo parlamentare sui contratti minerari hanno amplificato i rischi, trasformando il settore in una merce di scambio politica con il risultato che gli accordi vengono distribuiti come ricompensa agli alleati che si occupano della sicurezza.

Minacce, corruzione e paura indeboliscono le istituzioni, erodendo la sovranità statale ed allontanando gli investitori regolari. Questo apre la strada ad un'economia criminalizzata con ramificazioni regionali e globali e perpetua il conflitto protratto che affligge il Paese da anni.

Il diamante scomparso è un duro promemoria del fatto che senza riforme urgenti la ricchezza mineraria della Repubblica Centrafricana continuerà a scomparire nelle opache reti di predazione che hanno tenuto il Paese in ostaggio per troppo tempo.

Il settore dei carburanti

Nella Repubblica Centrafricana il consumo annuo di prodotti petroliferi è pari a 120 milioni di litri. Per quanto modesto a livello regionale, è comunque vitale per garantire il fabbisogno in ogni settore, dall'autotrazione all'alimentazione dei gruppi elettrogeni fino al kerosene avio. Non disponendo di capacità produttive o di raffinazione ed avendo limitate disponibilità idroelettriche la RCA dipende interamente dalle importazioni. I carburanti risultano altresì una fonte importantissima di entrate fiscali delle quali costituiscono il 20-25% del totale, malgrado la concessione agli operatori privati di forti sussidi ed alti margini di profitto.

La situazione è resa ancora più complessa dal fattore critico legato alla circostanza che le capacità di stoccaggio e di distribuzione sono limitate e centralizzate nella capitale. Fuori Bangui le stazioni di servizio sono scarse, particolarmente nelle aree settentrionali ed orientali del Paese che rimangono pertanto completamente dipendenti dal contrabbando del carburante, che avviene principalmente dal Ciad, dalla Repubblica Democratica del Congo e dal Sudan.

Dal 2021 il controllo del settore dei prodotti petroliferi è stato posto in essere da un gruppo di funzionari statali ampiamente corrotti, attori privati con forti connessioni politiche operanti in regime di monopolio, nonché membri dei servizi di sicurezza, che agiscono sinergicamente in modo simile ad un cartello. La situazione si è ulteriormente aggravata con la crisi globale del carburante del 2022 ed oggi questo apparato delinquenziale mantiene artificialmente alti i prezzi per massimizzare i profitti ed evadere le tasse, generando nel solo 2024 tra 17,5 e 30 milioni di dollari di entrate ridistribuite poi attraverso un sistema piramidale di tangenti.

Il traffico di carburante ha inoltre assunto un'importanza fondamentale nell'economia generale del conflitto col carattere di guerra civile in atto nella RCA poiché contribuisce a sostenere le operazioni militari dei numerosi ed eterogenei gruppi armati che si confrontano per il controllo del territorio tra di loro e contro le forze armate nazionali, assistite dalla missione MINUSCA.

Il traffico

Il traffico di carburante ha sostenuto per numerosi anni le operazioni di tutti i contendenti e per questo le principali rotte di approvvigionamento provenienti dal Camerun e dalle due repubbliche congolesi sono state protette dalle forze di pace dell'ONU fino al 2021, anno in cui, dopo l'offensiva militare del governo, il settore dei carburanti è stato messo sotto controllo da reti criminali. Dalla fine del 2018 Wagner ha istituito una solida rete transnazionale

d'importazione e distribuzione di carburanti nella Repubblica Centrafricana, evolutasi da operazioni di contrabbando molto semplici ad un sistema ben strutturato ancorato a società di copertura, distributori autorizzati ed esenzioni concesse dal governo. Questo cambiamento riflette il crescente radicamento istituzionale di Wagner e la crescente capacità logistica all'interno dell'economia di guerra della RCA. Inizialmente, la CMP russa si affidava ad importazioni dal Sudan e dal Camerun tramite intermediari con sede a Bangui che gestivano attività di import-export non di carburante. Per soddisfare la crescente domanda del Gruppo Wagner, all'inizio del 2021 sono state registrate nella RCA due società: Capex e Petrolex SAU⁹. In sintesi, Wagner ha costituito una catena di approvvigionamento di carburante parallela per sostenere le proprie operazioni e quelle delle FACA. Peraltro, con Petrolex non importa solo combustibili ma anche varie merci di produzione russa fra cui prodotti chimici, materiali da costruzione e macchinari pesanti per l'industria mineraria.

Ed è stato proprio nel 2021 che, grazie all'intervento della Wagner, i ribelli sono stati costretti alla ritirata per la prima volta da anni. Da allora le autorità governative hanno consolidato il controllo sul settore dei combustibili organizzando un sistema di cartello con la partecipazione di funzionari statali ed attori privati, in primis il Gruppo Wagner al quale verosimilmente devono la sopravvivenza.

Con questa iniziativa, basata sulla corruzione generalizzata, il governo ha così generato tra 17,5 e 30 milioni di dollari in entrate nel 2024 ed il carburante di contrabbando dalla Nigeria è stato tassato irregolarmente prima di essere venduto nel Paese.

Tale stato di cose ha causato una crisi globale del carburante che ha colpito duramente la RCA, portando ad un aumento dei prezzi e ad una discussa ristrutturazione del settore. In particolare, si evidenzia che le importazioni di carburante sono crollate a 93 milioni di litri nel 2022, ben al di sotto della domanda nazionale di 120 milioni di litri; il governo ha emesso licenze d'importazione eccezionali a favore di 47 operatori, molti dei quali coinvolti nel contrabbando; i prezzi del combustibile sono aumentati, con il gasolio che ha raggiunto i 2,39 dollari per litro nel 2023.

La ristrutturazione

Il settore del carburante è stato fraudolentemente ristrutturato per favorire attori politicamente collusi, escludendo le aziende storiche. Nel 2023 la Neptune Oil, società camerunense filiale di un broker chiamato Optima Energy, emarginando tutti gli altri operatori ed in violazione della legge, ha ottenuto una licenza d'importazione in esclusiva per dieci anni per le importazioni di carburante. L'esclusiva concessa a Neptune Oil ha da subito sollevato dubbi all'interno della Comunità Economica e Monetaria dell'Africa Centrale (CEMAC) in quanto un simile accordo non si inserisce nelle dinamiche d'integrazione regionale in relazione al fatto che i paesi produttori di petrolio all'interno della comunità, come Ciad, Congo, Guinea Equatoriale e Gabon, venivano esclusi dal mercato dell'Africa Centrale. La ristrutturazione ha portato altresì alla confisca delle stazioni di servizio di Tamoil RCA¹⁰, succeduta a Total Centrafrique, già di proprietà del colosso francese TotalEnergies. Tali stazioni ora distribuiscono carburante d'importazione sia legale che illegale operando al di fuori dei quadri normativi.

Dopo aver affidato le importazioni di carburante alla Neptune Oil, il governo ha quindi anche assunto il controllo di una quota significativa della distribuzione attraverso la requisizione delle 10 stazioni di servizio operative di Tamoil, sette a Bangui e tre nelle province. Queste stazioni rappresentano circa la metà dell'infrastruttura totale di vendita al dettaglio di carburante della Repubblica Centrafricana e costituiscono la parte principale nella distribuzione del carburante ufficialmente importato da Neptune Oil. Le stazioni confiscate vendereanno anche carburante proveniente da importatori senza licenza in violazione delle direttive governative che vietano esplicitamente a tale

⁹ Petrolex è divenuta un componente chiave dell'infrastruttura economica di Wagner. I registri commerciali mostrano che Capex importava articoli non combustibili da Broker Expert LLC, un'entità russa collegata a Concord Group, società ombrello del defunto Prigozhin. Broker Expert è stata sanzionata dagli Stati Uniti nel 2024.

¹⁰ Tamoil RCA è la denominazione commerciale di TransAfricaMarketOil, da non confondere con Tamoil, marchio con il quale è conosciuta Oilinvest, società petrolifera di proprietà libica con sede nei Paesi Bassi e siti estrattivi in Libia. In Italia opera attraverso Tamoil Italia S.p.A.

carburante di entrare nella rete di distribuzione ufficiale. Il controllo delle stazioni requisite è stato ripartito tra due operatori ben collegati. Quattro stazioni Tamoil nella capitale sono state concesse alla moglie del capo di stato maggiore delle FACA, una figura di spicco finanziatrice chiave del partito al governo MCU. Ex direttore del bilancio presso la Gendarmeria ed ex direttore delle finanze presso il Ministero della Pubblica Sicurezza, la sua nomina segna la fusione di politica, influenza militare ed economica. Le restanti stazioni Tamoil, tre a Bangui e tre nelle province, sono state assegnate ad un cittadino del Mali, che si dice sia ben connesso da decenni alle élite politiche ed economiche di Bangui, e proprietario della Inter-Oil Centrafrique, una società priva di valida licenza. Nelle stazioni confiscate il carburante importato a prezzi scontati (grazie alle esenzioni fiscali della Neptune Oil ed al costo ridotto del carburante per lo più nigeriano) viene rivenduto a prezzi pieni alla pompa, creando notevoli margini di profitto.

Per quanto riguarda il carburante importato da Neptune Oil e venduto attraverso le stazioni di servizio confiscate, un insider del settore sostiene che i profitti raggiungono circa 24.500 dollari per autocisterna da 35.000 litri, ovvero 0,70 centesimi per litro. Ciò riconduce ai margini elevati di cui sopra, oltre a tutte le tasse ed i dazi all'importazione che presumibilmente non vengono corrisposti. Se, quindi, la metà delle importazioni di Neptune Oil, ovvero circa 1.200 autocisterne nel 2024, fosse distribuita attraverso le stazioni confiscate e tutto questo fosse esentato, potrebbe potenzialmente aumentare gli extraprofiti dal carburante importato da Neptune Oil a circa 30 milioni di dollari. Non essendo noto l'accordo commerciale tra Neptune Oil e le stazioni confiscate, la divisione di questi guadagni non è chiara. Inoltre, i profitti non verrebbero divisi solo tra Neptune Oil ed i privati che gestiscono le stazioni confiscate in quanto una parte sarebbe reindirizzata verso gli attori governativi attraverso un programma che prevede buoni carburante. Le agenzie governative collegate al Ministero Centrafricano dello Sviluppo dell'Energia e delle Risorse Idrauliche emettono questi voucher principalmente a favore degli agenti di sicurezza per esigenze di servizio che li riscattano in contanti presso le stazioni confiscate. I pagamenti in contanti sarebbero ridistribuiti a funzionari di alto livello, tra cui molti membri del partito al governo.

Al di là della distribuzione ufficiale, il carburante regolare e quello di contrabbando sono anche commercializzati attraverso venditori senza licenza e depositi clandestini sorti durante la crisi del carburante del 2022. GI-TOC ha identificato alcuni depositi sotterranei a Bangui, gestiti da commercianti di carburante senza licenza, che servono principalmente camionisti e venditori ambulanti. Anche qui, i profitti vengono scremati e ridistribuiti in contanti alle autorità complici che permettono a queste operazioni del mercato nero di prosperare.

Il monopolio di Neptune Oil ha evidentemente portato ad un aumento dei prezzi nonostante il calo delle quotazioni globali del petrolio e conseguenti ingenti profitti per la compagnia stessa stimati in circa 17,5 milioni di dollari nel 2024.

A questo si aggiunga che l'evasione fiscale posta in essere dalla Neptune Oil ha causato perdite significative per il governo. Infatti le aziende non residenti come Neptune Oil sarebbero soggette ad una tassa del 15% sul fatturato, che tuttavia non viene applicata. Le entrate fiscali del governo sono quindi diminuite da 41,6 milioni di dollari nel 2021 a 29,5 milioni di dollari nel 2024. Inoltre, le esenzioni fiscali per il carburante importato hanno ulteriormente ridotto le entrate a favore dell'erario.

Il carburante russo

Le origini delle forniture di carburante della Neptune Oil rimangono poco chiare, ma sono emersi collegamenti ad operatori sanzionati a seguito del conflitto russo-ucraino. La compagnia ha importato prodotti petroliferi da trader internazionali tra cui Coral Energy, società con sede a Singapore avente legami con compagnie petrolifere russe come Rosneft e sottoposta a sanzioni dal Regno Unito nel dicembre 2024¹¹.

¹¹ Nel 2024 Coral Energy ha subito un rebranding ed è divenuta 2Rivers, società di trading petrolifero sedente a Dubai che nell'agosto 2025 ha avviato il processo di scioglimento a seguito delle sanzioni imposte da UK e UE. All'inizio del 2024 il Wall Street Journal ha scritto che 2Rivers, al tempo Coral Energy, possedeva gran parte della c.d. "flotta ombra", con almeno cento navi destinate al trasporto di prodotti petroliferi russi.

Un carico di 30.000 tonnellate di gasolio dalla Russia, inviato in violazione di sanzioni poste da USA e UE, è stato descritto come una donazione umanitaria, ma potrebbe essere parte di un accordo commerciale teso ad aggirare le sanzioni occidentali poste contro la Russia.

Le origini delle forniture di carburante della Neptune Oil alla Repubblica Centrafricana rimangono opache. I database commerciali ed un rapporto pubblico mostrano solo poche spedizioni, tra cui volumi limitati dalla raffineria Société Ivoirienne de Raffinage (SIR) della Costa d'Avorio ed un riferimento al commerciante svizzero Augusta Energy che instrada il carburante attraverso Kinshasa. Queste consegne documentate rappresentano solo una frazione di ciò che Neptune Oil ha importato nel 2024. Le origini delle spedizioni di Neptune Oil in Camerun sono molto più chiare, provenendo da commercianti internazionali ben noti, ma anche, in particolare, da Coral Energy.

Più recentemente, Neptune Oil è stata elencata, insieme al deposito statale di carburante SOCASP della Repubblica Centrafricana, come importatore della controversa spedizione di gasolio da 30.000 tonnellate dalla Russia nel gennaio 2025. Inizialmente descritto come un accordo commerciale bilaterale, la transazione è stata successivamente rinominata donazione umanitaria per fugare le preoccupazioni del Camerun in merito a potenziali violazioni delle sanzioni ed alla diversione illegale di carburante verso il suo mercato interno. La nave che trasportava il carburante faceva parte della flotta ombra russa, sanzionata dall'UE, dagli Stati Uniti e dal Regno Unito. Sotto sigillo presso il deposito statale camerunese SONARA di Limbe, la spedizione è stata infine rilasciata a seguito di una visita del Ministro dell'Energia della RCA. Nonostante sia stata pubblicamente inquadrata come una donazione, la consegna di carburante russo riflette probabilmente un modello di approvvigionamento commerciale, con Neptune Oil che agisce come agente del governo. Secondo una fonte, Neptune Oil funge da agente marittimo governativo nelle transazioni di carburante, gestendo i contratti, l'approvvigionamento e la logistica per suo conto. Ciò potrebbe significare che la spedizione non è stata un gesto di aiuto un tantum, ma piuttosto parte di una strategia più ampia per importare attraverso canali opachi carburante russo scontato o invendibile. Sorgono così interrogativi su quante consegne simili possano essere avvenute, mascherate da assistenza umanitaria.

Sebbene il carburante di provenienza russa sia di proprietà statale e presumibilmente venduto a prezzi regolamentati per finanziare progetti di trasporto fluviale, il governo della Repubblica Centrafricana è stato criticato per la sua mancanza di trasparenza riguardo ai guadagni finanziari. È improbabile che il governo voglia davvero rilanciare il trasporto fluviale, poiché Kinshasa sarebbe meno indulgente nel consentire il passaggio per le spedizioni riconducibili a navi od entità soggette a sanzioni legate alla Russia.

Il contrabbando

Mentre Neptune Oil ed una manciata di aziende privilegiate come Petrolex dominano le importazioni ufficiali di carburante nella Repubblica Centrafricana, il governo ha anche silenziosamente aperto la porta ad un sistema ombra. Nel giugno 2024 due decisioni ministeriali hanno introdotto un regime d'importazione parallela: qualsiasi azienda registrata può ora importare carburante, a condizione che le tasse siano pagate e che il carburante sia venduto solo in aree prive di stazioni di servizio autorizzate. Nel luglio 2024 è stata decretata una struttura dei prezzi separata per tale carburante, che fissa solo un prezzo per l'importatore, senza specificare ulteriori costi come stoccaggio, IVA al consumo o margini di commercializzazione. Il prezzo dell'importatore è pari al 70% del prezzo alla pompa per la benzina e al 60% per il gasolio. Nell'ottica degli importatori senza licenza e degli agenti antifrode questo quadro giuridico è diventato una cortina fumogena per le operazioni di contrabbando. Gran parte del carburante importato nell'ambito di questo schema proviene dalla Nigeria, dove viene deviato illecitamente e trasportato lungo il fiume Benue nel nord del Camerun. Da Garoua, in Camerun, il carburante viene trasferito in piccole autocisterne o caricato in fusti su autocarri che entrano nella RCA in convoglio. Sebbene alcuni traffici avvengano attraverso punti di frontiera scarsamente controllati, la maggior parte del carburante nigeriano di contrabbando entra attraverso il posto di frontiera ufficiale di Beloko, dove risulterebbe che le false dichiarazioni e le tangenti per evitare o ridurre il pagamento delle tasse siano di routine.

In questo ambiente di corruzione endemica e di malgoverno un trader nigeriano si è affermato nel contrabbando specifico a partire dalla crisi del carburante del 2022 gestendo operazioni di stoccaggio e trasporto. Oggi, nonostante il divieto di trasporto in barili, continua ad importare carburante con la protezione delle autorità. Significativamente le operazioni di contrabbando sono state regolarizzate attraverso pagamenti di dazi, ma i fondi non raggiungono il tesoro pubblico.

Oltre a consentire l'ingresso di carburante nigeriano di contrabbando attraverso punti doganali ufficiali, una direttiva fiscale del 2024 è stata utilizzata anche per "regolarizzare" il carburante sequestrato dal Ministero dell'Energia. Ufficialmente i commercianti possono recuperare il carburante sequestrato pagando i dazi, ma un insider afferma che la maggior parte dei pagamenti sono inquadrati come sanzioni, non come tasse, ed il denaro non raggiunge mai il tesoro pubblico. Gli agenti dei posti di blocco lungo la strada dello stesso servizio stanno sfruttando il sistema in modo simile: gli autotrasportatori di altre merci che trasportano carburante extra quale riserva per il rifornimento lungo il percorso pagano regolarmente gli agenti per evitare sanzioni per l'importazione illegale di carburante. Queste entrate fuori bilancio vengono utilizzate per finanziare le operazioni e gli stipendi del governativo Comitato Antifrode e sono condivise in modo informale tra alti funzionari pubblici. Il Comitato Antifrode agisce in una zona grigia legale. Dei 90 agenti in forza, meno della metà sono attivi e, a quanto pare, nessuno è assunto regolarmente. Senza trasparenza o supervisione, il Comitato è diventato un altro nodo critico in un'economia del carburante in cui illegalità, potere statale e profitto si intersecano.

Il monopolio

Nell'aprile del 2022 la filiale locale del gruppo transalpino Bolloré, la Société Centrafricaine des Transports Fluviaux (SOCATRAF), perdeva il contratto che risaliva a quasi due decenni prima per i trasporti fluviali per essere rimpiazzata dalla libanese Mercure Logistics. Per la metà del 2023 Total Centrafrique, la filiale di TotalEnergies, importatrice e rivenditrice dominante dal 2001, lasciava il Paese. Le sue stazioni di servizio ed altre attività sono state trasferite a Rochefort International, una società con sede nel Regno Unito di proprietà del banchiere d'affari francese Enguerrand Rochefort.¹²

Senza la capacità logistica di Total, Tamoil ha faticato a mantenere livelli di fornitura costanti e ciò ha giustificato ulteriori cambiamenti nel mercato. Il governo si è rivolto sempre più alle rotte stradali del carburante attraverso il Camerun, cercando attivamente nuovi partner per colmare il divario ma le nuove aziende camerunensi che hanno ottenuto licenze nel 2021 e nel 2022 sono rimaste ai margini. Il cambiamento più significativo è avvenuto nel settembre 2023 quando, come si è visto, il Ministero dell'Energia ha concesso alla Neptune Oil diritti esclusivi per l'importazione di tutte le forniture di carburante. L'accordo escludeva gli altri operatori autorizzati alla commercializzazione ad eccezione di Tristar, il fornitore, con sede a Dubai, della missione MINUSCA. Tutti gli altri operatori erano tenuti ad acquistare carburante esclusivamente tramite Neptune Oil, ma alcuni hanno continuato ad importare in modo indipendente nonostante il monopolio. La legalità dell'accordo è stata contestata, in quanto viola la legge del 2007 che liberalizza il mercato dei carburanti nella Repubblica Centrafricana. Tamoil è stata presto estromessa dal mercato in quanto Neptune Oil avrebbe ritardato o limitato le consegne alle stazioni Tamoil, interrompendone le operazioni, mentre il Ministro dell'Energia ha attribuito la colpa della mancanza di consegne alla Tamoil stessa, che ha ereditato i debiti insoluti di TotalEnergies. Sebbene il Ministro dell'Energia abbia addotto debiti non pagati e cattiva gestione, la conseguente già descritta confisca delle stazioni di servizio Tamoil ha ulteriormente centralizzato il controllo del settore in mani collegate alla politica.

La tensione tra Tamoil ed il governo è iniziata nel momento in cui la compagnia ha rilevato le attività di TotalEnergies, ad agosto 2023. Non appena Tamoil si è stabilita nel Paese le autorità hanno richiesto all'azienda il saldo del debito fiscale precedentemente accumulato da TotalEnergies, oltre 3,5 milioni di dollari. In relazione a ciò il Ministero

¹² Nel 2023 Rochefort International ha acquisito da TotalEnergies la società Total Centrafrique che veniva ridenominata TransAfricaMarketOil, con sede in Sud Africa ed operante sotto la nuova insegna commerciale Tamoil RCA. In questo contesto Rochefort international ha firmato due partenariati a lungo termine: uno con TotalEnergies e l'altro con Neptune Oil.

dell'Energia decretava la sospensione delle operazioni doganali (ossia le forniture) all'ex-Total Centrafrique, fino a saldo avvenuto. Tamoil, che nell'acquisizione ha rilevato attività e passività di Total, ha tuttavia evidenziato come i debiti dello Stato centrafricano verso la compagnia francese fossero "di gran lunga superiori".

Per tutta risposta, le autorità di Bangui affermavano che Tamoil operava in regime di illegalità, non avendo richiesto l'autorizzazione necessaria all'importazione ed alla distribuzione dei prodotti petroliferi e chiedevano alla stessa compagnia 1,8 milioni di euro, tra multe e quote dell'acquisizione di Total.

Subito dopo il governo concedeva a Neptune Oil un contratto in regime di esclusiva per l'importazione di prodotti petroliferi nella RCA, importazione che avviene a mezzo di autocisterne.

Sotto il monopolio di Neptune Oil, le importazioni di carburante sono tornate ai livelli pre-crisi entro il 2024, con l'azienda che copriva il 70% dei 124 milioni di litri di carburante importati. Nonostante un calo significativo delle quotazioni internazionali del petrolio, nel 2023 i prezzi interni del carburante sono rimasti elevati, poiché il 70% delle importazioni di Neptune Oil si è svolto su strada attraverso il Camerun, il percorso più costoso e meno efficiente. Ciò ha quasi completamente invertito la divisione storica ed obbligatoria tra trasporto fluviale e stradale. Questi sviluppi indicano qualcosa di più di semplici strozzature logistiche o volatilità del mercato: il settore dei carburanti è stato deliberatamente ristrutturato a vantaggio di una ristretta cerchia di attori politicamente collegati. Questi attori hanno consolidato il controllo sulle importazioni e sulla distribuzione, traendo vantaggio direttamente da prezzi e regimi fiscali opachi.

Il carburante non è solo un asset strategico, ma è al centro di un sistema in cui politica e criminalità si uniscono. Negli ultimi due anni, il governo centrafricano ha perseguito una duplice strategia, centralizzando le importazioni regolari nelle mani di un operatore monopolistico, Neptune Oil, e allo stesso tempo consentendo a una serie di operatori estranei al mercato (molti precedentemente coinvolti nel contrabbando) di importare carburante per servire le regioni remote. Sebbene questi flussi di approvvigionamento operino separatamente, convergono nella distribuzione attraverso le stazioni di servizio confiscate dallo Stato ed i punti vendita informali a Bangui. Entrambi i flussi sono autorizzati dal Ministero dell'Energia e condividono una caratteristica distintiva: convertono l'autorità pubblica in un meccanismo per estrarre profitti ingiustificati ed illeciti lungo l'intera catena di approvvigionamento, svantaggiando i commercianti autorizzati e lasciando ai consumatori il pagamento dei costi attraverso prezzi del carburante invariabilmente elevati.

Il sistema dei prezzi

Al centro delle distorsioni del settore dei combustibili nonché degli eccessivi profitti di Neptune Oil c'è la flessibilità insita nel sistema di fissazione dei prezzi del governo. Lo Stato applica prezzi di riferimento internazionali gonfiati e concede un premio all'importatore insolitamente alto, entrambi fattori che fanno aumentare il costo base del carburante. Questi elementi sono incorporati nella struttura ufficiale dei prezzi, che il governo è tenuto a pubblicare integralmente ogni mese da giugno 2024, a seguito delle pressioni del Fondo Monetario Internazionale. Sebbene destinate a migliorare la trasparenza, le informazioni hanno invece rivelato come il sistema consenta profitti ingiustificati. Secondo un'expertise internazionale, non vi è alcun motivo valido per cui i prezzi di riferimento internazionali ed i calcoli dei premi della RCA, composti da diverse commissioni, debbano differire notevolmente da quelli utilizzati nel vicino Camerun, dato che gli importatori camerunensi, tra cui Neptune Oil, operano sul mercato internazionale. Tuttavia, nella RCA tutti i costi, tranne uno, sono significativamente più elevati. Il calcolo dei premi include anche una categoria significativa: il differenziale, che non riflette alcun costo apparente. Sommando le differenze di prezzi, commissioni e margini che appaiono nelle due strutture di prezzi ufficiali dei due Paesi, il vantaggio aggiuntivo e probabilmente ingiustificato dell'importatore della RCA sarebbe di circa 0,28 USD per litro di benzina e di 0,32 USD per litro di gasolio. I prezzi confrontati risalgono all'inizio del 2025, ma differenze simili possono essere osservate nelle strutture dei prezzi disponibili nel 2024. Sulla base dei volumi ufficiali delle importazioni per il 2024, GI-TOC ha calcolato che questi costi ingiustificati hanno generato circa 17,5 milioni di dollari di profitti in eccesso per gli importatori della RCA, quasi interamente a vantaggio di Neptune Oil in quanto

quasi-monopolista. Oltre a questi profitti in eccesso, lo status di società non residente di Neptune Oil ha ostacolato in modo significativo la capacità del governo di riscuotere le tasse sul suo fatturato. Ai sensi della legge fiscale generale, le società non residenti sono soggette a una ritenuta alla fonte del 15% sul fatturato, che dovrebbe essere detratta dai distributori locali di carburante quando effettuano pagamenti a Neptune Oil. Tuttavia, i commercianti, temendo interruzioni dell'approvvigionamento, si sono astenuti dal trattenere tali imposte, lasciando l'obbligo insoddisfatto. Più di un anno dopo che Neptune Oil si è aggiudicata il monopolio dell'importazione di carburante, la sua registrazione legale rimane irrisolta. Nell'ottobre 2024, il Ministro dell'Energia ha dichiarato ufficialmente che la società era in procinto di essere registrata come Neptune Oil Supply. Nell'agosto 2025 non era stata completata alcuna registrazione, sollevando seri interrogativi sul ruolo delle autorità governative nel consentire tali guadagni. Sono state subite perdite fiscali anche sulle importazioni di Neptune Oil. Secondo addetti ai lavori, volumi significativi di carburante Neptune Oil sono esentati dai dazi e dalle tasse all'importazione (circa 0,35 USD al litro) con il pretesto di essere destinati a missioni diplomatiche o all'assistenza bilaterale. Queste esenzioni sono concesse con la complicità degli agenti doganali della RCA a Douala e ad altri posti di frontiera, consentendo al carburante di entrare nel Paese senza essere tassato. Ciò gonfia ulteriormente i margini di profitto e priva lo Stato di entrate vitali. L'elusione e le esenzioni fiscali di Neptune Oil hanno contribuito notevolmente ad un preoccupante calo delle entrate governative riferite al carburante da 41,6 milioni di dollari nel 2021 a soli 29,5 milioni di dollari nel 2024 nonostante una ripresa quasi completa dei volumi delle importazioni.

Alla fine emerge che le autorità hanno agevolato un sistema di importazione parallela, facilitando il contrabbando.

La rete di Wagner

La crisi globale del carburante scoppiata dopo l'invasione dell'Ucraina ha colpito duramente la RCA in quanto le importazioni di prodotti petroliferi sono collassate a causa dell'interruzione delle catene di approvvigionamento ed dell'aumento dei prezzi. Con un quinto delle importazioni riservato alla missione di pace ONU il volume di carburante a disposizione era ben al di sotto del fabbisogno nazionale. Nel tentativo di mitigare la crisi, il governo nell'ottobre del 2022 "in via eccezionale" ha rilasciato licenze d'importazione a 47 piccoli operatori molti dei quali coinvolti nel contrabbando di combustibili dal Camerun. Sebbene il provvedimento abbia portato benefici nel breve termine, i problemi di qualità del combustibile ed una serie di incendi scoppiati in depositi improvvisati hanno portato alla revoca delle licenze nel gennaio 2023. La pratica veniva ripresa nel 2024 autorizzando piccole entità ad importare carburanti senza licenza ed in parallelo venivano tagliati i sussidi pubblici e raddoppiati i prezzi alla pompa. Ufficialmente queste decisioni venivano giustificate con lo scopo di proteggere le entrate erariali e rendere le importazioni accessibili agli operatori con licenza statale colpiti dall'aumento internazionale dei prezzi. Vi era tuttavia un piano occulto: sotto la presidenza Touadéra il settore dei prodotti petroliferi ha subito una rapida ristrutturazione finalizzata ad estromettere le compagnie francesi da lungo tempo presenti nel Paese. Motivata come una risposta alla carenza di combustibili questa mossa era accompagnata da coordinate campagne disinformative orchestrate dalla Presidenza e dal Gruppo Wagner per colpire gli interessi economici europei e, in specie, quelli francesi.

Nello specifico settore il Gruppo Wagner ha sviluppato una rete di approvvigionamento di carburante per sostenere le sue operazioni militari e minerarie. In particolare, ha iniziato con operazioni di contrabbando informali che si sono poi evolute in un sistema strutturato con aziende di facciata. La compagnia Petrolex è diventata l'operatore principale per l'importazione di combustibili, fornendo anche carburante alle forze di sicurezza nazionali e naturalmente le importazioni di origine russa sono aumentate, nonostante le sanzioni internazionali. L'ultima importazione registrata da Petrolex (100 autocisterne di carburante di origine russa entrate attraverso il Camerun nell'ottobre e novembre 2024) sottolinea l'espansione dell'azienda e l'apparente esenzione dal monopolio nazionale dell'importazione di carburante detenuto da Neptune Oil. Petrolex gestisce quindi, attraverso il Camerun, un canale privilegiato per il carburante russo sottoposto a sanzioni.

Parallelamente, la società Solaris Energy importa gasolio dal 2022 nonostante il monopolio di Neptune Oil. Solaris Energy distribuisce anche carburante esentasse importato da Neptune Oil alle società minerarie cinesi con la base

normativa di tali esenzioni poco chiara. Solaris, che detiene una licenza di commercializzazione, presumibilmente rifornisce anche i siti gestiti dai russi di Wagner, tra cui la miniera di Ndassima.

Inoltre, i database commerciali indicano che la National Camerun Refining Company (SONARA) è il fornitore o l'importatore per i mercati di carburante di Petrolex, Capex e Solaris nella Repubblica Centrafricana. Il combustibile proviene da Paesi al di fuori del Camerun, ma il broker internazionale a monte non è noto. SONARA non ha ripreso la raffinazione in proprio del petrolio dopo un incendio nel 2019, ma immagazzina e commercializza prodotti petroliferi finiti. Il carburante per l'aviazione Jet A-1 per aeromobili operati dal Wagner Group e dal Ministero della Difesa proviene attualmente dal deposito centrale SOCASP della Repubblica Centrafricana. Tuttavia, non è chiaro chi fornisca questo carburante, poiché Neptune Oil di fatto non è l'unico importatore, nonostante il suo monopolio.

I ribelli

Quanto ai gruppi di ribelli, sebbene abbiano perso il controllo sui corridoi usati per il traffico di contrabbando dei combustibili dal Ciad e dal Sudan, dimostrano di mantenere la capacità di tagliare i rifornimenti dal Camerun destabilizzando così ulteriormente il settore.

In più riprese vari gruppi armati hanno cercato di interrompere le forniture di carburante a favore del governo e del Gruppo Wagner. Il più attivo è stato il gruppo ribelle 3R¹³ che ha attaccato rotte di approvvigionamento ed infrastrutture per il carburante. Nel gennaio 2023, 3R ha distrutto 23 autoveicoli carichi di carburante, evidenziando la tensione tra i gruppi armati e le forze governative che si riflette anche nella competizione per il controllo delle risorse vitali nel contesto del conflitto.

La milizia 3R ha continuato ad utilizzare la violenza ed il sabotaggio economico come tattiche per interrompere i corridoi commerciali e porre in difficoltà il governo, come avvenuto nel gennaio 2023 presso il posto doganale di Beloko ove il Gruppo Wagner mantiene una presenza permanente supervisionando sia i flussi d'importazione che la riscossione delle entrate. Secondo i resoconti degli insider, l'assalto potrebbe essere stato commissionato da commercianti di carburante che condividevano interessi comuni con i ribelli: cercare di evitare che il carburante confiscato cadesse nelle mani del Ministero dell'Energia o del Gruppo Wagner. Peraltro, le operazioni di 3R sono diminuite a causa delle offensive governative e, soprattutto, della presenza di Wagner nel nord-ovest. Nonostante ciò persistono attacchi sporadici ed interruzioni nei rifornimenti, segnale della mai debellata attività dei gruppi armati.

Raccomandazioni

La crisi del carburante ha rivelato nel settore energetico della RCA una rete criminale strutturata e complessa che vede la partecipazione attiva di entità istituzionali.

La situazione generale nella RCA risulta anche essere complicata da tensioni politiche interne, come il controverso referendum costituzionale che ha permesso al presidente Touadéra di candidarsi per un terzo mandato, nonché da una grave crisi umanitaria, con centinaia di migliaia di sfollati interni e rifugiati.

Come si è visto gravissimi e profondi problemi sistemici hanno ridefinito negli ultimi anni il mercato dei combustibili nella Repubblica Centrafricana. Quello che è iniziato come uno shock dell'offerta sulla scia del conflitto in Ucraina si è trasformato in una rete criminale complessa ed altamente strutturata in cui il carburante funge sia da asset strategico che da strumento di profitto per attori politicamente connessi. La reazione del governo alla crisi (autorizzare le società ombra, tollerare il traffico e centralizzare il controllo attraverso un accordo monopolistico) ha rafforzato un mercato parallelo del carburante che avvantaggia gli addetti ai lavori, privando lo Stato delle entrate tanto necessarie. Gruppi armati ribelli, mercenari stranieri ed attori statali o privati operano ora in uno spettro sfumato di legalità, tutti beneficiando dell'opacità e dell'informalità del settore del carburante. Per affrontare questo

¹³ Il gruppo armato 3R (Ritorno, Rivendicazione, Riabilitazione) è dominato dall'etnia Fulani ed è membro della coalizione CPC che opera nel nord-ovest del Paese. Nell'ottobre 2025 ha deposto le armi nell'ambito di un accordo col governo sotto l'egida della missione MINUSCA.

problema, è necessaria una strategia su più fronti, che riconosca la valenza geopolitica del carburante ed allo stesso tempo rafforzi la responsabilità, la trasparenza e la capacità di applicazione.

Il rapporto GI-TOC in esame si conclude proponendo diverse raccomandazioni per stabilizzare il settore del carburante nella Repubblica Centrafricana e combattere le reti criminali, tra cui un audit indipendente sulla struttura dei prezzi del carburante, indagini sulle attività criminali, il rafforzamento delle autorità doganali ed antifrode, la rivitalizzazione del trasporto fluviale¹⁴ e l'imposizione di sanzioni internazionali contro le entità che collaborano con le MPC russe, divenute le principali e necessarie partner del governo della RCA nell'ambito della sicurezza.

In sintesi, il documento evidenzia come il carburante sia diventato un elemento centrale nella politica economica e militare della RCA, alimentando conflitti ed arricchendo una cerchia ristretta di attori a scapito della popolazione e delle finanze pubbliche.

Tuttavia, con un'azione immediata e decisa questa traiettoria può essere invertita. Pur riconoscendo la piena portata del problema, è urgente adottare misure mirate contro gli attori nazionali, regionali ed internazionali che orchestrano queste operazioni dietro le quinte. Allo stesso tempo la Repubblica Centrafricana deve istituire un solido quadro normativo e di incentivi, in stretto coordinamento con i partner internazionali, per attrarre investimenti legittimi nel settore minerario e proteggerlo dalla criminalità organizzata e dalle pratiche predatorie.

Intraprendendo queste azioni, il Paese può generare risorse finanziarie vitali, finanziare riforme essenziali, anche nel settore della sicurezza, e rivendicare saldamente la propria sovranità. Questa non è solo un'opportunità per creare le condizioni per la pace, ma anche una necessità strategica per ripristinare l'autorità statale, incoraggiare investimenti legittimi ed avviare la nazione verso lo sviluppo.

Nel Mali

Infine appare interessante e significativo attirare l'attenzione su quanto in questi stessi giorni notiamo nel Mali ove i miliziani del Gruppo di sostegno all'Islam e ai Musulmani (Jnim), formazione jihadista legata ad Al-Qaeda nel Maghreb, stanno letteralmente soffocando l'economia mediante un'intensa campagna tesa ad interdire i trasporti di rifornimenti alimentari, ma, soprattutto, di carburante. Il Paese è agonizzante a causa di una forma di guerra economica particolarmente efficace contro uno Stato che non avendo accesso diretto al mare dipende completamente dai canali di trasporto terrestri e quindi può essere isolato in modo relativamente semplice.

Dallo scorso settembre Jnim ha intensificato gli attacchi alle vie di comunicazione, in specie quelle che collegano la capitale Bamako ai porti di Dakar e Abidjan, con l'evidente scopo di spingere la popolazione contro la giunta militare al potere.

Come nella Repubblica Centrafricana, la giunta, salita al potere nel 2021, ha allontanato le forze francesi e ONU e si è appoggiata al Gruppo Wagner e poi anche all'Africa Corps. Malgrado la presenza russa i Jihadisti non sono arretrati e nelle aree rurali i Russi si sono limitati a proteggere i siti minerari d'oro e le basi militari, senza garantire la sicurezza dei civili. Tale posizione ha causato un aumento del malessere popolare ed accuse di violazione dei diritti umani.

Anche nel Mali il commercio illegale del carburante, già diffuso prima dell'attuale crisi, è esploso ed ora i combustibili sono introvabili se non a prezzi altissimi tantoché nei Paesi limitrofi il carburante destinato al consumo interno viene illegalmente dirottato verso il Mali. Le conseguenze commerciali del blocco si estendono a livello internazionale e nei primi giorni di ottobre 2025 la Mediterranean Shipping Company (MSC) ha annunciato la sospensione di tutte le spedizioni verso il Mali fino a quando la situazione non sarà stabilizzata, precisando che la decisione si applica a tutti i principali porti interessati: Abidjan, Dakar, Lomé, Tema e Conakry.

¹⁴ Storicamente il trasporto fluviale da Kinshasa o da Brazzaville costituiva l'80% delle importazioni. Risulta essere economico ma inaffidabile durante la stagione secca.

Le considerazioni

Il caso della Repubblica Centrafricana, che, sottolineiamo, è uno Stato privo di accesso al mare, è particolarmente significativo per chiarire, fra le altre cose, l'importanza che il traffico sanzionato via mare di petrolio russo assume per molti Paesi del terzo mondo.

La Russia, grazie alle sue imponenti risorse naturali e mediante un sapiente e spregiudicato impiego delle sue CMP ha saputo costruire un complesso e strutturato sistema utile al conseguimento dei propri interessi strategici globali e capace di produrre cospicui utili. In pratica le operazioni russe si autofinanziano.

Si rileva che i Russi esportano in Paesi purtroppo particolarmente "ricettivi" un sistema ben rodato in patria nella società sovietica e post-sovietica. Infatti, secondo l'analisi dello studioso britannico Mark Galeotti, il crimine organizzato in Russia si è evoluto fino alla sua attuale ambigua posizione, che lo pone in diretta collaborazione con lo Stato non come fattore esterno al sistema politico ed economico ma in sovrapposizione e connessione. Questo sistema risulta essere contemporaneamente utile agli interessi degli apparati politico, burocratico, militare, industriale, imprenditoriale e criminale, ognuno funzionale all'altro.

Le similitudini ed i paralleli, col comune denominatore dell'inefficienza e della corruzione endemica degli apparati statali, che si possono individuare tra i casi della RCA e del Mali sono molteplici. Tuttavia, per il suo valore geopolitico non si può evitare di evidenziare l'importanza vitale per uno Stato di possedere accesso diretto al mare. La presente analisi dimostra chiaramente come le vie di comunicazione marittime siano importanti anche per Paesi interclusi. Inoltre, dimostra come il crimine organizzato transnazionale possa operare al livello della grande strategia ed essere funzionale agli interessi globali di certi Stati.

Pier Riccardo Piovesana

Dirigente Generale di Pubblica Sicurezza a riposo, ha frequentato l'Accademia del Corpo delle Guardie di P.S. dal 1974 al 1978 e successivamente vari corsi, in specie presso la Scuola Superiore di Polizia e la Polizei-Führungsakademie di Münster, Germania. È stato Questore di Gorizia e di Parma. Ha ricoperto diversi incarichi in Questure, Reparti di Specialità ed Istituti d'istruzione ove ha anche svolto numerose docenze. È stato componente di molteplici organi collegiali, interforze e multinazionali. Per la sua attività professionale ha ricevuto varie onorificenze fra cui quella di Commendatore O.M.R.I. e riconoscimenti nazionali ed esteri (Dipartimento di Stato e Secret Service USA, Metropolitan Police inglese...). Dal 2021 è membro del CeSMar ove presiede il Collegio dei Probiviri.