



di Andrea Fiori

Mainardi: «Occhio all'isteria listini e accise a rischio caos»

PARLA L'AD DI KEROPETROL
«Il settore carburanti si muove tra instabilità internazionale e scelte politiche interne poco prevedibili»

Il panorama macroeconomico globale attraversa una delle fasi più convulse degli ultimi decenni. Le tensioni geopolitiche internazionali si riflettono istantaneamente sulla nostra economia, agendo come moltiplicatori di incertezza per imprese e consumatori. In questo scenario, la distribuzione dei carburanti si trova nell'occhio del ciclone: stretta tra mercati volatili, rischio di contrazione dei consumi e il rebus normativo delle accise. Per capire la complessità della situazione, abbiamo analizzato il fenomeno con **Enrico Mainardi**, amministratore delegato di Keropetrol Spa, realtà che con oltre 180 impianti nazionali e un circuito di carte accettato in più di 200 stazioni rappresenta un osservatorio privilegiato.

Il primo segnale di forte complicazione arriva dai bilanci delle aziende di trasporto, comparto vitale per la logistica di cui la rete di distribuzione è fornitore fondamentale. L'altalena dei prezzi pone una doppia difficoltà. Se da un lato esiste lo spettro di una riduzione dei consumi — «se l'autotrasportatore non riesce a reggere un prezzo troppo elevato, probabilmente lavorerà di meno, consumando meno gasolio», spiega Mainardi —, dall'altro vi è un'emergenza più silenziosa: l'esplosione dell'esposizione creditizia.

Il sistema delle carte carburante aziendali si regge su dilazioni medie di 37 giorni, garantite da fidi assicurativi parametrati sui consumi storici. Quando il prezzo schizza, la capienza di questi fidi si azzera in pochi giorni. «Il fido assicurativo rischia di non essere capiente quando c'è un forte



Enrico Mainardi, amministratore delegato di Keropetrol



aumento di prezzo», evidenzia l'ad. Il pericolo è che le assicurazioni, vedendo il comparto in sofferenza, stringano le maglie del credito. Per evitare che la catena si spezzi, Keropetrol si è fatta carico di un rischio extra: «Al momento abbiamo valutato un incremento del fido non garantito dall'assicurazione che la società può dare direttamente all'autotrasportatore». Una misura necessaria, che fotografa il ruolo di ammortizzatore finanziario assunto della filiera.

«L'effetto Hormuz in realtà è più psicologico che reale e sul fronte italiano i decreti last minute creano squilibri economici»

Questa instabilità si traduce in variazioni repentine del Platt's — l'indicatore mondiale basato sulla quotazione sulla nave a Genova —, un valore che gli operatori subiscono passivamente ogni giorno. I distributori rimasti temporaneamente a secco nelle scorse settimane non hanno sofferto una carenza di materia prima, bensì un corto circuito logistico: «Operatori che hanno fatto politiche di prezzo aggressive sono stati presi d'assalto e la logistica non è riuscita a rifornirli in tempo».

A complicare ulteriormente un quadro già teso si aggiungono le dinamiche della politica interna e la gestione del nodo accise. Se l'abbassamento della pressione fiscale sui carburanti ha rappresentato un indubbio sollievo per le tasche dei cittadini (stimato in circa 24 centesimi al litro), per le società di distribuzione si è trasformato in un pesante squilibrio economico e finanziario. I decreti dell'ultimo minuto e la mancanza di una programmazione a lungo termine costano caro a chi gestisce la rete: «Tutto il prodotto comprato con accise piene l'abbiamo dovuto vendere con accise ridotte, e nessuno ce lo rimborsa. Pur pre-

vedendo di recuperare almeno una parte della somma in futuro, è un'esposizione finanziaria notevole cui si aggiunge il vizio dei governi italiani di prendere le decisioni all'ultimo».

La riduzione temporanea è una misura costosa per lo Stato (circa un miliardo di euro), coperta solo in parte dall'extra gettito dell'Iva derivante dai prezzi più alti. In attesa delle nuove mosse del Governo, l'ultimo Consiglio dei Ministri di fine aprile ha varato un rinnovo della misura focalizzato principalmente sul gasolio, che negli ultimi mesi ha registrato dinamiche di prezzo anomale, arrivando a superare la benzina di 3 o 4 centesimi. In questo contesto fluido, l'unica certezza rimane il regime di severo controllo a cui il settore è sottoposto, il che smonta molte delle narrative semplicistiche sulla speculazione selvaggia alla pompa. «Noi oggi dobbiamo comunicare i prezzi dei singoli impianti e il prezzo a cui vendiamo il prodotto», conclude Mainardi. «Il nostro prodotto è sotto gli occhi di tutti: la speculazione, se il singolo vuole farla, viene punita direttamente dal mercato».

La situazione, insomma, resta complessa e priva di soluzioni immediate; l'unica via per le aziende è continuare a gestire i mutamenti quotidiani con estrema prudenza finanziaria, per evitare che l'isteria dei mercati si trasformi in un blocco della mobilità del Paese.

«È preoccupante l'esposizione creditizia delle flotte, con fidi che diventano insufficienti e noi abbiamo ampliato il credito per evitare blocchi nella filiera»

Fuori dai confini nazionali, in particolare nello Stretto di Hormuz per il conflitto in Iran, la realtà richiede di scindere i dati industriali dalle reazioni emotive. Ad oggi non si registrano problemi strutturali di approvvigionamento per benzina e gasolio, le cui rotte transitano solo per il 20% da quell'area. Il vero problema è l'impatto psicologico sui listini. «La parola d'ordine di oggi è isteria», ammonisce Mainardi. «Basta una dichiarazione per creare scossoni enormi».