

Federagenti. Crisi alimentare, occasione per porti e retroporti italiani

Tragedia epocale che potrebbe favorire i nostri traffici, se il Governo colmasse in tempo il gap logistico



Federagenti, la Federazione nazionale degli agenti e rappresentanti di commercio, lancia un nuovo allarme sulle conseguenze di porti e retroporti inadeguati ad accogliere il previsto aumento di importazioni di cereali. Una tragedia, certo, dicono gli agenti marittimi, i quali ribadiscono ancora che si tratta di una "grande occasione" per i porti italiani di diventare piattaforma per Austria e Germania (vedi notizia [Ripensare agli interscambi via mare](#)). "La guerra, con la chiusura dei porti ucraini e il conseguente stop all'esportazione -spiega il presidente della Federazione italiana agenti marittimi, **Alessandro Santi**- ha assestato un ulteriore colpo con un rapido incremento dei prezzi di tutti i cereali a livello mondiale: +20% secondo il food price index dell'Onu con picchi di incremento superiori al 70% su alcune rinfuse come il grano".

La riapertura delle esportazioni dai porti ucraini, con tre milioni di tonnellate in agosto e una stima di sei milioni di tonnellate in ottobre, sta producendo un effetto calmierante sui prezzi, sottolinea **Santi**, mentre clima e siccità continuano e continueranno a imperversare: in Italia ci potremmo aspettare per l'effetto combinato di siccità e scarsità di acqua, una richiesta di

import via mare nei prossimi 12 mesi di una quantità di mais comunque superiore ai 3 milioni di tonnellate.

“E qui iniziano i guai seri -dice **Santi**-. Il rischio di stress della catena logistica potrebbe diventare concreto, con una pressione sui porti superiore al 30% rispetto quella media degli ultimi anni, attestata attorno ai 10 milioni di tonnellate di prodotti agroalimentari alla rinfusa in import, e dopo che è stata definitivamente archiviata le tesi dell'autarchia e dell'autosufficienza agricola, che spingerebbero il Paese verso la fame e alla chiusura dell'industria agroalimentare oggi trainante per il suo export”.

Invece, malgrado gli appelli e le denunce di Federagenti, "poco è stato fatto per rendere le nostre catene di approvvigionamento solide, performanti, sostenibili ambientalmente e pronte alla diversificazione necessaria per difendere le scelte strategiche e di politica internazionale del paese”.

Oggi il mais nei volumi previsti non ha, in Italia, spazi e banchine sufficienti a reggere l'urto: pescaggi necessari per le navi che per le nuove partnership oggi possibili (ad esempio dal Brasile) possono vedere tagliati fuori porti in attesa di dragaggi da anni; aree di stoccaggio portuali e retroportuali non sufficienti e, infine, logistica interna (camion e treno) in grande sofferenza nel post pandemia. Tutte questa impasse possono trasformarsi in dramma se il Governo non interverrà in tempo.

“Paradossalmente questo accade nel momento in cui assistiamo a forti incertezze nell'efficienza logistica nord-europea, a causa del brusco calo nel livello dei fiumi e dei canali che compongono la rete fluviale centro europea -prosegue **Santi**-. Un momento in cui questi fenomeni riportano al centro il Mediterraneo, rilanciando i porti nord adriatici, proponendoli per agroalimentare e altre materie prime industriali come piattaforma marittima di riferimento per Austria e sud della Germania, erodendo la quota della portualità del Nord Europa.”