

Federagenti, porti e retroporti italiani sono inadeguati ad accogliere il previsto aumento di importazioni di cereali

Santi: il rischio di stress della catena logistica potrebbe diventare concreto

inforMARE - In Italia, per l'effetto combinato di siccità e scarsità di acqua, nei prossimi 12 mesi ci potremmo aspettare una richiesta di import via mare di una quantità di mais superiore ai tre milioni di tonnellate. Una previsione, questa della Federagenti, che - se non fosse per la siccità - potrebbe essere inclusa tra le sempre meno frequenti "buone notizie" data la "fame" di cereali che caratterizza in questo periodo gran parte dei mercati mondiali, Italia inclusa, e che è conseguenza - ha specificato la federazione degli agenti marittimi italiani - degli effetti della crisi climatica sulle produzioni agricole mondiali aggravati dalle ripercussioni della guerra in Ucraina.

Tant'è - secondo il presidente di Federagenti, Alessandro Santi - è una prospettiva che può evidenziare criticità: «qui - ha spiegato - iniziano i guai seri: con una pressione sui porti superiore al 30% rispetto quella media degli ultimi anni (mediamente attorno ai 10 milioni di tonnellate di prodotti agroalimentari alla rinfusa in import), e definitivamente archiviate le tesi dell'autarchia e dell'autosufficienza agricola che spingerebbero il Paese verso la fame e la chiusura dell'industria agroalimentare oggi trainante per il suo export - ha avvertito Santi - il rischio di stress della catena logistica potrebbe diventare concreto».

Santi ha chiarito che il mais oggi, nei volumi previsti, non ha in Italia spazi e banchine sufficienti a reggere l'urto: pescaggi necessari per le navi che possono vedere tagliati fuori porti in attesa di dragaggi da anni, aree di stoccaggio portuali e retroportuali non sufficienti, per inerzie di varia natura, e infine logistica interna (camion e treno) in grande sofferenza nel post pandemia, come riscontrato in tutti i porti e retroporti del mondo per la scarsità di risorse innanzitutto umane e gli alti costi del carburante. Ciò - ha denunciato Santi - nonostante gli appelli di Federagenti affinché le catene di approvvigionamento italiane venissero rese solide, performanti, sostenibili ambientalmente e pronte alla diversificazione necessaria per difendere le scelte strategiche e di politica internazionale del paese.

«E paradossalmente - ha osservato Santi - ciò 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. Momento in cui - ha concluso il presidente di Federagenti - questi fenomeni riportano al centro il Mediterraneo, rilanciando i porti nord adriatici e proponendoli proprio, 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». *(L'Espresso)*