

Import agroalimentare in crescita. Federagenti: "Porti sotto stress"

La stima, basata sui dati dell'ONU, è di 3 milioni di tonnellate di cereali in più quest'anno rispetto alla media



(jacinta lluch valero/Flickr)

La scarsità e imprevedibilità della produzione alimentare mondiale dovuta alla siccità ha determinato un effetto sui prezzi molto più impattante di quello della guerra. Il food index è aumentato nel mese di agosto di quest'anno dell'8 per cento rispetto al 2021, ma del 34 per cento rispetto alla media degli ultimi cinque anni: in particolare il mais e l'olio vegetale sono aumentati nello stesso periodo rispettivamente del 45 e del 93 per cento. In Italia ci potremmo aspettare per l'effetto combinato di siccità e scarsità di acqua una richiesta di import via mare nei prossimi dodici mesi di una quantità di mais comunque superiore alle 3 milioni di tonnellate. «E qui iniziano i guai seri. Con una pressione sui porti superiore del 30 per cento rispetto a quella media degli ultimi anni, attorno alle 10 milioni di tonnellate di prodotti agroalimentari alla rinfusa in import, il rischio di stress della catena logistica potrebbe diventare concreto, con buona pace delle 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», afferma il presidente di Federagenti, Alessandro Santi.

Che la crisi alimentare sarebbe arrivata lo aveva denunciato, prima della guerra in Ucraina, il World Food Programme, stimando una carestia per oltre 250 milioni di persone e carenza di cibo per 1,6 miliardi di persone, contro i 440 milioni stimati negli anni precedenti. Ma sono previsioni

basate sugli effetti del cambiamento climatico, quindi prima del peggioramento provocato dall'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. Il colpo della guerra è riassumibile ad oggi in un incremento dei prezzi di tutti i cereali a livello mondiale intorno al 20 per cento, secondo il food price index dell'ONU, con picchi di incremento superiori al 70 per cento su alcune rinfuse come il grano.

Mentre la riapertura delle esportazioni dai porti ucraini (3 milioni di tonnellate in agosto e una stima di 6 in ottobre) sta producendo un effetto calmierante sui prezzi, sottolinea Santi, clima e siccità continueranno a imperversare. Per l'Europa, infatti, la raccolta estiva di mais e soia dovrebbe essere inferiore del 15 per cento rispetto alla media degli ultimi cinque anni.

Secondo Federagenti, nonostante questo calo generale il mais in Italia non ha spazi e banchine sufficienti: pescaggi necessari per le navi che per le originazioni 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, per inerzie di varia natura, e infine camion e treno in grande sofferenza nel post pandemia, come riscontrato in tutti i porti e retroporti del mondo per la scarsità di personale e gli alti costi del carburante.

«E paradossalmente 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 – conclude 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».

-