

Crisi alimentare, Federagenti: gli effetti del clima molto più gravi della guerra ucraina Il Presidente di Federagenti, Alessandro Santi, evidenzia le conseguenze di porti e retroporti inadeguati ad accogliere il previsto aumento di importazioni di cereali e sottolinea la grande occasione di diventare piattaforma per Austria e Germania. Che la crisi alimentare sarebbe arrivata lo aveva denunciato, ben prima della guerra in Ucraina, il World Food Programme; che ciò avrebbe potuto determinare una carestia acuta per oltre 250 milioni di persone nel mondo e carenza di cibo per 1,6 miliardi di persone contro i 440 Approfondimenti Opinioni a confronto ELEZIONI POLITICHE 2022 Elezioni, Berlusconi intervistato da Biagio Maimone: "L'unico centro possibile, in Italia, è quello rappresentato da FI, a cui l'Europa guarda con grande fiducia" UNESCO Odessa nella lista Unesco, Maratea attende di esserlo BILLIE HOLIDAY L'altra America di Lady Day ALTRE NEWS ECONOMIA E LAVORO MENÙ Link: <https://www.palermomania.it/news/economia-e-lavoro/crisi-alimentare-federagenti-gli-effetti-del-clima-molto-piu-gravi-della-guerra-ucraina-123808.html> PALERMOMANIA.IT 7-SET-2022 Visitatori unici giornalieri: 1.065 - fonte: SimilarWeb ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 9605 milioni (stimati negli anni precedenti) era contenuto in un documento dettagliato sulla crisi alimentare. Questa previsione era basata sugli effetti della crisi climatica sulle produzioni agricole mondiali. "Poi è arrivata la guerra che, con la chiusura dei porti ucraini e il conseguente stop all'esportazione, – sottolinea 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)". 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 continuano e continueranno a imperversare (la stagione in Europa si presenta con una stima globale al ribasso della raccolta di mais e di soia superiori al 15% rispetto alla media degli ultimi 5 anni; in America si stima una riduzione di almeno il 5% del mais) e per l'Italia il conto finale dei danni potrebbe risultare ancora peggiore. La scarsità e imprevedibilità delle produzioni hanno determinato un effetto sui prezzi molto più impattante di quello della guerra: il food index è aumentato nel mese di agosto di quest'anno di 'solo' l'8% rispetto al 2021, ma del 34% rispetto alla media degli ultimi 5 anni: in particolare il mais e l'olio vegetale sono aumentati nello stesso periodo rispettivamente del 45% e del 93%. 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 – aggiunge il Presidente di Federagenti – 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, il rischio di stress della catena logistica potrebbe diventare concreto". 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. Il mais oggi nei volumi previsti non ha in Italia spazi e banchine sufficienti a reggere l'urto: 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 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. "E paradossalmente ciò accade nel momento in cui assistiamo a forti incertezze nell'efficienza logistica nord-europea, a causa del brusco calo Articoli più letti Oggi Settimana Mese RUSSIA Berlusconi: "Io e Merkel potremmo tentare una mediazione con Putin. Sanzioni inutili, non danneggiano la Russia" MUSICA RestART 2022, un concerto di canzoni siciliane per Santa Rosalia RIFIUTI La solita discarica abominevole in via Di Cristina *SEGNALAZIONE* CALDO Ancora caldo a Palermo: allerta per rischio incendi e ondate di calore, oggi previsti 36°C ELEZIONI POLITICHE 2022 Elezioni politiche, Letta ne è sicuro: "Pd ribalterà pronostici e sondaggi" LAVORO Flavio Briatore infiamma i social: "Mai visto un povero creare

lavoro" CRISI ALIMENTARE Crisi alimentare, Federagenti: gli effetti del clima molto più gravi della guerra ucraina BOLLETTE LUCE E GAS Decreto Aiuti, verso rateizzazione bollette imprese luce e gas per 6 mesi DEGRADO Il laghetto del giardino di piazza Niscemi: uno stagno bollente e ormai privo di forme di vita *SEGNALAZIONE* CARTONI ANIMATI Peppa Pig, prima coppia lesbica tra i personaggi PALERMOMANIA.IT 7-SET-2022 Visitatori unici giornalieri: 1.065 - fonte: SimilarWeb ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 9605 Crisi alimentare clima molto Federagenti Ucraina Russia Guerra in Ucraina Guerra Ucraina-Russia World Food Programme < TORNA INDIETRO © Palermomania.it - Il portale di Palermo a 360° Vota questo articolo: 268 Lascia un tuo commento 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.”