

Il prezzo della guerra sull'export romagnolo: tempi lunghi e costi alti

La situazione "calda" nel Mar Rosso costringe a cambiare le rotte
L'analisi di Renzo Balestri, di Apofruit: preoccupano mele e kiwi verde

ROMAGNA

ANDREA TARRONI

«Una pesante influenza sulle esportazioni», che ora ha una chiara rispondenza sul kiwi verde e sulle mele, ma preoccupa in generale. Con un ridimensionamento dei traffici che, per motivi logistici, è già visibile nel concreto e non mancherà di far trovare risultanza nei numeri. È il quadro disegnato, nel perdurare degli attacchi di guerrieri Houthi nel Mar Rosso, da Apofruit e descritto da Renzo Balestri, sales manager Mercati Oltremare del gruppo. «La recente situazione dell'export navale verso l'Asia, con la deviazione delle spedizioni che passavano attraverso il canale di Suez, sta influenzando pesantemente le nostre operazioni commerciali verso l'Oriente. Questo cambiamento - spiega il dirigente dell'impresa cooperativa - ha comportato un aumento significativo dei tempi di transito, con navi che impiegano fino a 60 giorni per raggiungere destinazioni in Estremo Oriente o 45 giorni per il Golfo Persico e Medio Oriente. Inoltre, se fino a qualche anno fa c'era una maggiore concorrenzialità ed una scelta tra rotte più rapide (ma costose) o più lente (ma più economiche) negli ultimi anni si è delineata una concentrazione di poche compagnie navali, con pochi grandi player che decidono i percorsi, le tempistiche e soprattutto dettano i prezzi di mercato». Nelle parole di Balestri, però, emerge come la Romagna ne pagherà un prezzo importante: «L'impatto del blocco navale è particolarmente significativo per i nostri prodotti ortofrutticoli, poiché l'allungamento della rotta non solo aumenta i costi di trasporto, ma incide direttamente sulla shelf-life dei prodotti. Penso ad esempio alle mele e al kiwi verde, prodotti chiave per Apofruit, che risentono molto di questi tempi di trasporto più lunghi - approfondisce il referente per i mercati di quel quadrante del gruppo cesenate -. Considerata anche la generale riduzione di molte produzioni ortofrutticole e la conse-



Sopra, lo stabilimento di Apofruit. Nel riquadro, Renzo Balestri. Nella foto grande, una piantagione di kiwi

guente contrazione dei volumi esportabili al di fuori dei tradizionali mercati domestici ed europei, per Apofruit diventa cruciale mantenere i clienti fidelizzati, e la precisione nelle operazioni è essenziale». La situazione nel Mar Rosso, inoltre, finisce per incidere anche su altri costi: «Purtroppo non possiamo go-

vernare noi la puntualità e la velocità delle navi. Oltretutto le polizze assicurative degli armatori seppur aumentate di tariffa, spesso non forniscono copertura per i danni legati ai ritardi. Pertanto, su molte destinazioni asiatiche, ci si trova costretti a fermare gli imbarchi anzitempo proprio per adattarsi a questa

realtà; la stagione di export oltremare quindi si riduce di parecchie settimane e con essa anche la presenza dei nostri prodotti sugli scaffali va incontro ad una precoce conclusione», è il timore concreto di Balestri. Il presupposto che induce il dirigente di Apofruit a lanciare un appello: «Sarebbe auspicabile un in-



tervento delle istituzioni e delle autorità competenti affinché introducano tutte le azioni possibili per venire a capo della difficile situazione e per il ripristino del diritto internazionale in quell'area - conclude -, nonché una normativa che tuteli maggiormente l'export navale di prodotti deperibili». Il freno alla competitività dell'export romagnolo era stato sottolineato, nei giorni scorsi, da Cso Italy che prospettava un «aumento dei costi stimabile fino a 1.500 dollari a container, che si traducono sul prodotto in un aumento fino a oltre 10 cent a kg, un ammontare rilevante su quei mercati».

L'allarme Coldiretti: «Costi quadruplicati»

ROMAGNA

«L'allungamento delle rotte dei trasporti marittimi verso Oriente mette a rischio le consegne dei prodotti deperibili come la frutta e la verdura con la perdita di fette importanti di mercato che sarebbero poi difficili da recuperare». È quanto afferma la Coldiretti sulle difficoltà alla navigazione provocate dagli attacchi degli Houthi dello Yemen contro le navi nel Mar Rosso con le difficoltà nei trasporti marittimi attraverso il canale di Suez e la necessità di circumnavigare il continente africano. «Un cambiamento che ha provocato il forte aumento dei costi di trasporto che sulla rotta mediterraneo-Cina sono arrivati praticamente a quadruplicare dall'inizio dell'anno ad oggi, mentre per arrivare in India circumna-

vigando il continente africano si impiegano più di 40 giorni rispetto ai 28 attraverso lo stretto di Suez. Le esportazioni nazionali di frutta e verdura Made in Italy dirette in Medio Oriente, India e Sud est asiatico ammontano a quasi mezzo miliardo e scontano un aumento dei costi di trasporto stimabile in 6/7 centesimi per ogni chilogrammo che incide sulla competitività delle imprese nazionali. In gioco c'è un mercato verso il quale l'Italia - conclude la Coldiretti - ha esportato oltre 217 milioni di chili di frutta, di cui oltre 182 milioni di chili mele, con principali destinazioni l'Arabia Saudita (oltre 66 milioni di chili di mele), l'India (oltre 51 milioni di chili di mele) e gli Emirati Arabi (oltre 15 milioni di chili di mele), secondo elaborazioni Coldiretti su dati Istat nel 2022».



Si allungano le rotte, a rischio i prodotti deperibili come frutta e verdura