

«Grazie alle navi si salvano frutta e verdura»

le derrate

Gran parte dei prodotti deperibili viaggia via mare. «Soffrono i fiori»
Si rischiano aumenti e speculazioni

DI PAOLO VIANA

Quattro giorni di blocco aereo non lasceranno il segno nel settore ortofrutticolo. Se si eccettuano i fiori freschi, la maggior parte dei prodotti deperibili, infatti, viaggia in nave. Compresa la celebre uva da tavola sudamericana: «Siamo agli sgoccioli del raccolto nell'emisfero sud – spiega Duccio Caccioni, direttore marketing del centro agroalimentare di Bologna, il primo mercato di ridistribuzione del Paese per l'ortofrutta – che arriva qui in container refrigerati e in atmosfera controllata. Il trasporto aereo serve le primizie e la frutta esotica di alta gamma, come gli ananas del Ghana. Nicchie».

Imbarcare un chilo d'uva su un cargo Santiago-Fiumicino costa mezzo dollaro al chilo: decisamente troppo, visto che all'ingrosso si vende a 1,2 euro al chilo e al dettaglio intorno ai due euro. Malgrado questi numeri, il black out ha risvegliato paure e ambizioni in un mercato che vive di logistica e il caso islandese ha tenuto banco a Bari, dove Bayer CropScience ha presentato l'ultimo dossier Coltura & Cultura sull'uva da tavola: la produzione mondiale ammonta a 170 milioni di quintali, 13 dei quali concentrati in Italia (per il 93% in Puglia, Sicilia e Basilicata): «Il blocco aereo non ci disturba e non disturba i concorrenti» ha spiegato Caccioni, ma, ha aggiunto Donato Antonacci, coordinatore del dossier, «oggi siamo più competitivi proprio perché riusciamo a offrire un prodotto fresco per otto mesi all'anno». Insiste Caccioni. «La competizione non si gioca sull'aereo ma sulla capacità della filiera di prolungare i tempi di rifornimento garantendo alti standard di qualità e varietà che incontrino il gusto; l'uva Italia ha un ottimo profilo aromatico ma è superata da cultivar che producono acini grossi, croccanti e dolci. In prospettiva, elevando qualità e prezzo, anche l'uva vinifera il vettore aereo, ma non è la situazione attuale».

Diverso, ma fino a un certo punto, il caso dei fiori. Secondo la Coldiretti, con il blocco sono andate distrutte dieci milioni di rose prodotte in Kenya, massimo esporta-

tore mondiale verso l'Europa. In realtà, anche il commercio florovivaistico si muove su gomma: da Schiphol, in Olanda, dove atterrano i cargo, sono i tir ad incaricarsi di trasportare orchidee e lillium in tutta l'Ue, e lo stesso dicasi per le produzioni locali. Proprio guardando alle 33.000 aziende italiane, Coldiretti sottolinea: «Con il blocco calerà l'import ma non cambierà nulla per i consumatori».

Chi non ci crede è il Codacons. Sospesa «l'impressione sui prezzi dei prodotti» e «sulle tariffe aeree» italiane, perché la situazione «si presta facilmente a generare alterazioni dei listini, con rialzi speculativi e generalizzati dei prezzi al dettaglio» e chiede a Mister Prezzi e alla Guardia di Finanza di vigilare.

