

# «Grazie alle navi si salvano frutta e verdura»

DI PAOLO VIANA

**Q**uattro giorni di blocco aereo non lasceranno il segno nel settore ortofruitticolo. 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 que-

sti 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 fillera 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 qua-

lità e prezzo, anche l'uva utilizzerà 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 esportatore 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. Sospetta «ripercussioni 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.