

● WEBINAR ORGANIZZATO DA CIA-AGRICOLTORI ITALIANI

# Ortofrutta: logistica e infrastrutture sono i problemi

**N**on è solo un problema di squilibri nella distribuzione del valore aggiunto di filiera. Il ritardo infrastrutturale, con il suo strascico di criticità nella logistica e nelle fasi di stoccaggio e distribuzione, è una questione che assume una valenza strategica nel settore ortofrutticolo, cruciale per il made in Italy con i suoi 15 miliardi di euro di valore alla prima fase di scambio, pari a un quarto della produzione lorda vendibile dell'intera agricoltura.

Un deficit che, oltre a condizionare l'operatività di sistema, determina uno svantaggio sul versante dell'export, per un comparto che all'estero sviluppa annualmente un giro d'affari attorno a 5 miliardi di euro.

Se n'è discusso al webinar «Il valore nell'ortofrutta, dalla filiera al sistema», organizzato da Cia-Agricoltori Italiani nell'ambito delle iniziative dell'Anno internazionale della frutta e della verdura, promosso dalla Fao.

In base a quanto evidenziato da Nomisma, che ha preso parte ai lavori, il Logistic Performance Index della Banca Mondiale, indicatore che assegna un rating ai sistemi logistici dei diversi Paesi, attribuisce all'Italia la 19ª posizione nella classifica globale, ranking che vede in testa la Germania e che assegna il 5° posto all'Olanda e il 9° al Regno Unito. Davanti all'Italia ci sono anche Belgio, Austria, Francia e Spagna.

**Se i divari logistici annullano i vantaggi che un sistema produttivo genera a monte – è questo in sintesi il messaggio – le inefficienze le paga tutta la filiera, con l'aggravante di aumentare il rischio di perdite di quote di mercato, soprattutto sui circuiti internazionali.**

Basti pensare al costo per chilometro dell'autotrasporto, su cui viaggia il 90% dell'ortofrutta, pari a 0,43 euro in Italia, un livello quasi doppio rispetto

Secondo Nomisma, l'autotrasporto costa agli operatori italiani, quasi il doppio rispetto ai concorrenti tedeschi e spagnoli. Scanavino: i fondi del Pnrr vanno spesi bene per superare il divario infrastrutturale con i competitor

to a quello dei competitor tedeschi (0,30 euro) e spagnoli (0,28 euro).

«L'Italia ha un grande divario infrastrutturale – ha detto il presidente nazionale della Cia, Dino Scanavino

## Costo dell'autotrasporto per chilometro

Italia		<b>0,43 euro</b>
Germania		<b>0,30 euro</b>
Spagna		<b>0,28 euro</b>



– che, attraverso gli 800 milioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) dedicati allo sviluppo della logistica nel settore agroalimentare, dovremo affrontare e superare».

Si tratterà in sostanza di **investire in progetti e tecnologie per la riduzione dell'impatto ambientale del sistema dei trasporti, nella digitalizzazione dei servizi, nel miglioramento delle capacità di stoccaggio, nella logistica dei mercati all'ingrosso.**

L'obiettivo è arrivare a una più equa ripartizione del valore lungo la catena produttivo-distributiva, considerando che **a oggi su 100 euro spesi dal consumatore italiano solo 6-8 euro finiscono nelle tasche degli agricoltori.**

Se l'Italia è solo 9ª nella lista dei primi dieci esportatori mondiali di prodotti ortofrutticoli, è soprattutto per una logistica che presenta una divaricazione nei costi troppa ampia rispetto ai principali competitor. I circa 5 miliardi di esportazioni made in Italy si confrontano con valori anche tre volte più elevati di Stati Uniti, Spagna e Cina, che sviluppano all'estero fatturati tra 14 e 17 miliardi (dati 2020).

Eloquente anche i divari di crescita sperimentati negli ultimi dieci anni, con l'Italia che ha segnato progressi di poco più del 30%, a fronte di fatturati raddoppiati per i tre big mondiali.

In un decennio – spiega Nomisma – la differenza nell'export ortofrutticolo tra Italia e Spagna è triplicata. Colpa anche della burocrazia, con il **time to export, il tempo medio di attesa per le pratiche amministrative, che in Italia è il doppio di quello spagnolo (19 giorni contro 10) e quasi il triplo di quello olandese e statunitense, rispettivamente di 7 e 6 giorni.**

Recuperare competitività sul versante dell'export significa anche ampliare la geografia delle destinazioni, per un settore che mostra ancora un'eccessiva dipendenza dai mercati di prossimità (l'UE assorbe l'83% e la sola Germania quasi un terzo delle vendite all'estero di frutta e ortaggi italiani).

Di positivo c'è almeno il dato del 2020, anno che, seppure nel pieno della pandemia, ha lasciato in eredità un buon risultato per le esportazioni del settore. In ulteriore accelerazione la dinamica del primo bimestre 2021.

Il fatturato, in base ai dati Istat elaborati da Fruitimprese, è infatti cresciuto di quasi il 7% sullo stesso periodo del 2020.

**F.Pi.**

# L'INFORMATORE AGRARIO

[www.informatoreagrario.it](http://www.informatoreagrario.it)



Edizioni L'Informatore Agrario

Tutti i diritti riservati, a norma della Legge sul Diritto d'Autore e le sue successive modificazioni. Ogni utilizzo di quest'opera per usi diversi da quello personale e privato è tassativamente vietato. Edizioni L'Informatore Agrario S.r.l. non potrà comunque essere ritenuta responsabile per eventuali malfunzionamenti e/o danni di qualsiasi natura connessi all'uso dell'opera.