

Ortofrutta, Spagna batte Italia con la logistica di Micaela Cappellini

•
•
•

• • • Quanto può costare un chilo d'arance? Diciamo tra 1,50 e 2,50 a seconda del mercato. Ora: se la Spagna riesce a vendere le sue arance sui mercati europei a ben 50 centesimi in meno al chilo di quelle italiane, si capisce come mai Madrid è diventata il primo produttore di ortofrutta del continente. Un ruolo che prima era dell'Italia. I numeri parlano chiaro: l'ultimo rapporto presentato a Berlino in occasione di Fruitlogistica dice che nel 2018 l'Italia ha prodotto 16,3 milioni di tonnellate di frutta e verdura e ne ha esportate 3,370 milioni. Mentre la Spagna ne ha prodotte 21 milioni di tonnellate e ne ha esportate 12 milioni. In valore, l'export spagnolo di ortofrutta nel 2018 è stato pari a 13 miliardi di euro, in aumento dell'1%, quello italiano si è fermato a 4,2 miliardi, in calo di oltre il 5%. La Spagna, insomma, oggi esporta il triplo di noi. Il segreto del successo dei contadini spagnoli? Sta nella logistica. Il presidente della Coldiretti, Ettore Prandini, lo va dicendo da tempo: se l'Italia non investe nelle vie di trasporto, soprattutto su rotaia, l'ortofrutta spagnola continuerà ad arrivare sui mercati europei - in particolare quelli del Nord Europa - in meno tempo rispetto a quella italiana e con costi inferiori. L'ufficio studi della Coldiretti ha ricostruito il percorso di un chilo di agrumi da Agrigento a Bruxelles (2.415 chilometri) e da Murcia a Bruxelles (2.000 chilometri): «Dalla Sicilia - spiega Lorenzo Bazzana, responsabile economico della Coldiretti - il viaggio dura 48 ore, da Murcia solo 36. Considerato che c'è già una differenza di 0,10-0,20€/kg a carico del prodotto italiano, e se sommiamo le problematiche legate alla logistica, alle barriere fitosanitarie e alla burocrazia, la differenza di prezzo tra le due arance a Bruxelles può arrivare fino a 0,50€/kg in meno per il prodotto spagnolo». L'Italia, ricorda la Coldiretti, è il Paese con il record europeo del costo dell'autotrasporto di merci su gomma: se si considera un autoarticolato con cinque assi che percorre 100mila chilometri all'anno, il costo al chilometro è di 1,60 euro, mentre in Spagna è di 1,22. Inoltre, la cosiddetta "velocità commerciale media", che si calcola in base all'adeguatezza della rete stradale e autostradale, in Italia è più bassa rispetto agli altri paesi europei di almeno 5-10 chilometri all'ora. «Se poi non si gestiscono carichi completi - aggiunge Bazzana - se per caricare bisogna passare da due o tre produttori diversi e se il ritorno è a vuoto, i costi lievitano ulteriormente». Come se non bastasse, il governo spagnolo mette anche sul piatto dei produttori ortofrutticoli interessanti agevolazioni per i trasporti: «Il gasolio - ha ricordato il presidente Massimiliano Giansanti all'assemblea annuale di Confagricoltura - in Spagna costa in media 1,20 euro al litro, contro 1,60 dell'Italia, con punte di 1,90 sulla rete autostradale, e questo frena notevolmente la competitività delle nostre imprese che, anche a causa delle carenze infrastrutturali, sono costrette a viaggiare prevalentemente su gomma». Anche il costo del lavoro del comparto, in Spagna, è più competitivo. Nel nostro Paese - ricorda Confagricoltura - è in media di 11,1 euro all'ora, a Madrid tra 5,1 e 7,7 euro: se si considera che per la frutta la manodopera incide per il 40% del

le, il vantaggio è presto fatto. «Avendo l'ortofrutta fresca problemi di deperibilità - aggiunge Bernocchi, coordinatore ortofrutta dell'Alleanza cooperative agroalimentari - c'è bisogno di una veloce e con costi sostenibili. Prendiamo i kiwi: la Cina sarebbe uno sbocco di mercato vivo in termini di volumi e anche interessante in termini di ricavi, ma per arrivare in Cina un kiwi parte da Faenza, si imbarca al porto di Venezia o di Genova e da qui prende la rotta di Shanghai o dove non arriva prima di 36 giorni. Se potessimo usare le rotaie, il viaggio si ridurrebbe a 20 ore. C'è una cosa, però, sui cui l'ortofrutta italiana continua ad essere competitiva, ed è l'export di mele. In Italia della sorte, l'Italia vende bene anche nella tana del lupo: nel 2018 dalla Spagna ne abbiamo esportato 8,3 milioni di chili, ma ne abbiamo anche vendute quasi 42 milioni. «Quando le imprese fanno ritorno a un territorio e a un prodotto, come succede in Trentino Alto Adige, si possono ottenere risultati importanti», sostiene Bazzana della Coldiretti. Nonostante le carenze infrastrutturali. ©

UFFICIO RISERVATA

SSO

13 miliardi L' export Nel 2018 l'ortofrutta spagnola ha messo a segno un export tre volte superiore in valore a quello dell'Italia 21 milioni Le tonnellate di frutta e verdura È la produzione di ortofrutta spagnola nel 2018: nello stesso anno, quella italiana è stata di 16,3 milioni di tonnellate 1,20 euro Il gasolio al litro Le agevolazioni del governo spagnolo rendono competitivo il trasporto su strada dell'ortofrutta: in Italia il gasolio al litro costa in media 1,60 euro al litro, con punte di 1,90 in autostrada