Dal grano ai legumi primi blocchi all'export

MATERIE PRIME AGRICOLE

Cresce il novero dei Paesi che privilegiano le scorte per i consumi interni

Russia, Kazakhstan, Egitto, Vietnam e Serbia hanno già alzato le barriere nazionali

Micaela Cappellini

A fine marzo la Russia, che è il più grande esportatore di grano al mondo, ha deciso di bloccare una parte delle vendite di questo cereale sui mercati internazionali per non rischiare di lasciare i propri cittadini senza farina. Per il momento, Mosca ha fermato soltanto l'export di alcune varietà di grani processati, ma il suo ministero dell'Agricoltura si riserva di alzare ulteriori muri sia sotto forma di divieti espliciti che di tasse sulle esportazioni. Ancora più drastico è stato il Kazakhstan, l'altro grande granaio del mondo: non solo ha bloccato l'export di grano di qualsiasi genere, ma ha vietato le vendite all'estero anche dell'olio e dei semi di girasole, dello zucchero, delle carote, delle patate. E le esportazioni di olio di semi di girasole sono state bloccate anche dalla Serbia.

Prove tecniche di nazionalismi agroalimentari? Quanto il fenomeno si estenderà nei prossimi giorni non è dato saperlo, ma è un dato di fatto che nel mondo l'emergenza coronavirus sta spingendo un numero crescente di Paesi a garantire prima di tutto l'approvvigionamento della propria popolazione e a considerare il cibo un elemento di interesse strategico nazionale. Così, come in tempo di guerra, i prezzi delle commodity alimentari schizzano verso l'alto: il grano, soltanto nelle ultime due settimane, è aumentato del 10%. Con buona pace di Paesi - come l'Italia - che si trovano a importare il 30% di quello duro e addirittura il 60% di quello tenero per fare il pane. Cosa succederà, a metà maggio, quando a detta delle associazioni agricole il nostro Paese andrà incontro alla fine delle scorte? Per non rischiare di rimanere senza forniture paesi come l'Algeria, il Marocco e la Turchia, per esempio, che sono grandi importatori di grano, stanno già cercando di garantirsi le forniture eliminando i dazi all'importazione e bandendo nuove gare in cui offrono prezzi di acquisto più alti della media.

Il nazionalismo agroalimentare e le spinte verso l'autarchia non riguardano solo il grano. Il Vietnam, terzo esportatore di riso al mondo, ha temporaneamente sospeso i nuovi contratti di esportazione di riso. Mentre in India, segnala la Coldiretti, le consegne per l'estero si sono fermate a seguito delle pesanti conseguenze del lockdown nel Paese. Certo non sarà un grosso problema per l'Italia, che di riso in Europa è il primo produttore. Ma per altri mercati consumatori il problema naturalmente si pone: per le Filippine, la Cina e Paesi del Nordafrica, in particolare.

Secondo i dati Istat, l'anno scorso l'Italia ha importato dall'Egitto legumi per 5,8 milioni di euro: per il 60% si è trattato di fagioli, per il 40% di fave. Ma il governo del Cairo ha appena deciso di sospendere le esportazioni di legumi per un periodo di tre mesi, al fine di garantire ai propri cittadini l'approvvigionamento di alimenti di base.

Nei giorni scorsi, invece, il nostro Paese ha rischiato di non veder arrivare dal Sudamerica le forniture di soia di cui aveva bisogno. Per fortuna, fa sapere il presidente dell'Anacer Carlo Licciardi, si è trattato di un problema esclusivamente logistico che si è risolto: «L'Argentina ha minacciato prima di chiudere i porti, e poi di mettere in quarantena le navi che trasportano la soia argentina nel resto del mondo». Per il momento, dunque, il nostro Paese se la cava soltanto con un aumento del prezzo di questa materia prima.

A fronte di Paesi che chiudono i cordoni delle forniture, altri si attrezzano come possono. In Canada, per esempio, e in particolare nella provincia del Québec, la pandemia ha provocato una decisa diminuzione dell'offerta alimentare e un prevedibile aumento dei prezzi. Così il governo del Québec ha lanciato una piattaforma online Le Panier Bleu, con l'obiettivo di stimolare il commercio locale in modo da aiutare le imprese della provincia e ridurre la dipendenza dalle forniture alimentari estere. Singapore, invece, ha intrapreso la strada degli orti urbani e ha deciso di promuovere l'agricoltura in città: sfrutterà i parcheggi rimasti vuoti e le terrazze dei grattacieli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DIPENDENZA ITALIANA

64%
La quota di grano tenero
L'Italia produce soltano il 36% del grano tenero di cui ha bisogno. Si tratta della varietà più utilizzata per fare il pane

56%
La quota di soia
La soia ci arriva prevalentemente dagli Stati Uniti, dal Brasile e dall'Argentina: sia quella utilizzata come alimentazione del bestiame, sia quella per l'uso umano. In Italia produciamo meno della metà del nostro fabbisogno

REUTERS

L'assenza di turisti a Roma. Addetti alla disinfestazione in Piazza Venezia

Federturismo chiede lo stato di crisi Lalli: «Servono strumenti straordinari»

ALBERGHIERO

Una cabina di regia per favorire l'incoming e il taglio delle imposte

Enrico Netti

«Lo Stato deve dichiarare in tempi rapidissimi lo stato di crisi per il turismo perché abbiamo bisogno di strumenti straordinari, immediatamente esecutivi ed utilizzabili». Va diretta al punto Marina Lalli, vice presidente di Federturismo, la Federazione nazionale dell'Industria dei viaggi e del turismo del sistema Confindustria, pronta a chiedere al premier Conte e ai ministri Franceschini, Gualtieri e Patuanelli misure emergenziali per il settore. Il comparto vale il 13% del Pil e a causa del virus cinese ha dovuto spegnere temporaneamente le luci. A rischio ora ci sono quasi un milione di posti di lavoro (si veda Il Sole 24 Ore del 29 marzo 2020) e la situazione si aggrava di giorno in giorno. «Nel week end pasquale il 95% degli hotel sarà chiuso, bruciando 5 milioni di presenze e oltre 300 milioni di ricavi generati con i pernottamenti – sottolinea Marina Lalli -. In vista del lungo ponte del 25 aprile e 1° maggio stimiamo una perdita vicino al miliardo per la sola parte alberghiera».

Per quanto riguarda le misure previste dal decreto "Cura Italia" la vice presidente esprime un giudizio positivo ma rimarca «è passato un mese e abbiamo bisogno di interventi concreti ed efficaci per le nostre attività». Serve un pacchetto di provvedimenti eterogeneo, a partire dalla parte fiscale con l'abolizione delle tasse per l'intero 2020 e un credito d'imposta per tamponare il calo del fatturato. Un altro credito d'imposta, tra il 30 e il 50%, servirebbe per alleggerire i canoni di locazioni per gli immobili. «Chiediamo inoltre la semplificazione dell'applicazione degli ammortizzatori sociali, la loro proroga per il resto dell'anno in funzione dell'andamento delle domanda oltre a una forte decontribuzione del costo del lavoro per gli addetti stagionali e misure a sostegno del reddito di questi lavoratori. Questa potrebbe anche essere l'occasione per reintrodurre i voucher cancellati lo scorso anno».

Guardando al domani Marina Lalli vorrebbe una cabina di regia che provveda al rilancio e alla vendita della destinazione Italia attraverso l'Enit mentre nel Cura Italia l'ente è stato dimenticato. «L'Enit dovrebbe beneficiare di stanziamenti analoghi all'Ice che promuove con successo il made in Italy all'estero». L'incoming vale circa la metà dei ricavi e a causa del blocco dei viaggi questi mancati arrivi peseranno. Mai come quest'anno all'orizzonte si profilano perdite fortissime che taglieranno a frazioni i 223 miliardi del fatturato turistico. «Se riusciremo a recuperare il 30% sarà già un grande successo e questo potrebbe avvenire nello scenario migliore mentre in quello peggiore ci resteranno solo gli incassi di gennaio e febbraio quando si pensava che il problema fosse solo la perdita della clientela cinese – continua la vice presidente –. È chiaro che così le aziende non possono sopravvivere e lo Stato deve mettere mano a misure concrete come aiuti e deve cancellare le prossime scadenze fiscali». Tra poche settimane gli albergatori dovranno affrontare due pesanti scadenze: la Tari e l'Imu. La prima, per esempio, è un macigno da circa 35-40mila euro per un hotel con circa 40 camere in una località turistica. «È ingiusto e assurdo pagare la Tari quando non si producono rifiuti e lo stesso vale per l'Imu – continua Marina Lalli che si chiede -. Perché pagare se siamo rimasti chiusi, inattivi? Lo Stato non può pretendere denaro da imprese che sono quasi morte. Se non riceviamo aiuti adeguati tantissime strutture non riapriranno». La riapertura sarà lenta, difficile e avrà costi pesanti. Basti pensare che in tanti hotel sarà complicato applicare il distanziamento sociale per esempio al momento dei pasti. «Tutte le fasi del nostro business andranno ripensate»

enrico.netti@ilsole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Agricoltura, oltre 1 miliardo di fondi Ue da utilizzare

LA DECISIONE

La Commissione autorizza a riprogrammare i Piani di sviluppo rurale

Per attenuare l'impatto economico del coronavirus l'agricoltura italiana potrà riprogrammare e utilizzare fino a 1,2 miliardi di fondi Ue per lo sviluppo rurale non ancora impegnati. Lo ha scritto ieri in una lettera indirizzata a tutti gli Stati membri il commissario Ue all'agricoltura, Janusz Wojciechowski. I finanziamenti a cui si fa riferimento sono quelli per il periodo 2014-2020, ovvero 6 miliardi complessivi se teniamo conto di tutti e 27 i Paesi, che potrebbero salire a 17 se si considerano anche gli importi dei bandi in corso.

Per l'Italia, queste risorse si aggiungono ai 5,3 miliardi di euro dei fondi Fesr e Fse per i quali la Ue aveva già accordato la flessibilità nelle scorse settimane.

Nella lettera il commissario polacco chiarisce che attraverso i Piani di sviluppo rurale si potranno finanziare diverse attività: dalla vendita diretta alla creazione di servizi di consegna a domicilio di prodotti essenziali come cibo o medicine nelle aree rurali; dagli investimenti per la trasformazione, la commercializzazione o l'imballaggio degli alimenti fino al ripristino del potenziale di produzione agricola.

I servizi della Commissione sono pronti a fornire assistenza immediata anche per investimenti in piccole infrastrutture e servizi locali, come l'acquisizione di attrezzature, l'adattamento di centri sanitari o la creazione di strutture sanitarie mobili nelle aree rurali.

Ma il ruolo dell'Unione europea nel sostegno agli agricoltori in tempi di Covid-19 potrebbe non finire qui. La prossima settimana il Parlamento europeo sarà infatti chiamato a votare una risoluzione per aiutare le imprese a superare la crisi e favorire la libera circolazione dei lavoratori agricoli. «Nel testo - spiega l'eurodeputato Paolo De Castro, coordinatore S&D alla commissione Agricoltura del Parlamento europeo - evidenziamo la necessità di sostenere il comparto agroalimentare, di salvaguardare la continuità della produzione senza barriere all'interno del mercato unico e di fissare misure per prevenire una crisi dei prezzi alimentari, stabilizzare i mercati e sostenere agricoltori e pescatori, garantendo l'accesso al cibo, in particolare agli indigenti. Gli interventi dovrebbero andare dagli aiuti all'ammasso privato all'iniezione di liquidità per agricoltori a rischio, produttori di bestiame e cooperative, fino alla protezione dei lavoratori per prevenire carenze di manodopera».

A chiedere l'intervento della Ue ieri sono state anche le associazioni del comparto florovivaistico, tra le più colpite dal blocco delle vendite in questi giorni di lockdown. Per l'Associazione Florovivaisti italiani è urgente fornire liquidità agli operatori del settore, aiuti di Stato e risposte concrete dall'Europa per la gestione della crisi.

—**Mi.Ca.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN BREVE

RISTORAZIONE

Burger King su regole per l'asporto in auto

Serve la regolamentazione dell'«asporto in auto». Questa la richiesta avanzata da Andrea Valota, ad di Burger King Italia, al Governo. La società ha predisposto il servizio in modo di escludere qualsiasi contatto tra clienti in auto e addetti. Valota chiede venga offerta ai clienti la possibilità di accedere al servizio di asporto ordinando dai totem interattivi e senza contatti con il personale.

SVIMEZ

Il lockdown al Sud costa 10 miliardi

Il lockdown costa 47 miliardi al mese, 37 al Centro-Nord, 10 al Sud. Considerando una ripresa delle attività nella seconda parte dell'anno, il Pil nel 2020 si ridurrebbe dell'8,4%, dell'8,5% al Centro-Nord e del -7,9% nel Mezzogiorno. Lo calcola il rapporto Svimez, che sollecita di completare il pacchetto di interventi per compensare gli effetti della crisi.

NAUTICA

Slitta all'1 ottobre il Salone di Genova

Confindustria nutica ha deliberato, in considerazione della pandemia, un piano per il Salone nautico 2020 che prevede lo spostamento delle date da settembre (17-22) a ottobre (1-6). Prevista anche l'eventuale estensione dell'evento a 9 giorni (3-11 ottobre), per ottimizzare i flussi di partecipazione nel rispetto della sicurezza.

INFORMAZIONE PROMOZIONALE

Fondata da Angelo Rea nel 1985, **Rea Trasporti** è oggi una Srl con una rete di efficienza che copre l'intero territorio nazionale, isole comprese

A CURA DI PUBLISCOOP GROUP

Su strada sempre, nonostante tutto e con grande responsabilità

Troppo spesso la loro è una presenza silenziosa. Eppure i trasportatori garantiscono ogni giorno la consegna di beni prioritari in tutta Italia. Come l'ossigeno. Il Ceo Raffaele Rea spiega come

Non c'è emergenza che possa fermarli: loro lavorano comunque. Anche nel difficile momento storico che stanno vivendo il nostro Paese e il mondo intero, stretti nella morsa dell'emergenza coronavirus. "Anzi. Il Covid-19 non ha fatto che acuire determinate nostre precauzioni per quanto riguarda la sicurezza, perché il nostro settore (quello del trasporto di gas tecnici, n.d.r.) - è molto particolare e richiede già di per sé attenzioni, esperienze e competenze che nulla possono lasciare al caso". A parlare è Raffaele Rea, Ceo di Rea Trasporti Srl, azienda con quartier generale a Casalnuovo di Napoli e diversi avamposti dislocati sul territorio nazionale. Azoto, idrogeno, ossigeno, argon, anidride carbonica: i gas tecnici sono presenti pressoché in qualsiasi filiera produttiva, dalla metallurgia alla siderurgia, dalla chimica al medicale, passando anche per l'alimentare. E sono quotidianamente trasportati su strada, in forma gassosa o liquida, nei loro diversi gradi di purezza. Prima dell'epidemia, i volumi di Rea Trasporti erano incentrati quasi esclusivamente sui gas tecnici industriali, ma oggi lo spostamento del baricentro sull'area medicale è inevitabile. "Abbiamo da poco portato a termine - spiega Rea - un'operazione importante in Sicilia con il progetto 'Home Care', per le consegne a domicilio dell'ossigeno destinato all'ossigenoterapia. Adesso stiamo intervenendo a Bergamo, nel cuore della zona più critica". Tutti i giorni su strada, e quindi costantemente nell'occhio del ciclone, l'azienda ha immediatamente intuito la gravità della situazione e istituito un budget destinato solo alla gestione dell'emergenza. "Già l'ultima settimana di febbraio - conferma Raffaele Rea - avevamo dato comunicazione ufficiale via Pec a tutti i nostri autisti in merito alle precauzioni e alle forniture di DPI (Dispositivi di protezione individuale) da adottare: indumenti per la protezione batteriologica, maschera integrale con filtri FFP3, guanti usa e getta". Ma non solo, perché settimanalmente l'azienda provvede alla sanificazione di tutti gli uffici operativi e degli automezzi mezzi. "I nostri dipendenti hanno un senso del dovere e una responsabilità molto forti: basti pensare che, nonostante l'emergenza sanitaria, non si è fermato alcun nostro autista. Certo, noi abbiamo fatto la nostra parte, garantendo loro la massima sicurezza". Giovanissimo (35 anni), figlio d'arte (seguiva il padre Angelo, fondatore dell'azienda, nei suoi viaggi già da bambino) e, soprattutto, con una lunga esperienza sul campo, Raffaele Rea ha posto le basi del proprio know-how appena diciannovenne: "Dopo il diploma in gestione aziendale, su input di mio padre ho fatto la gavetta come trasportatore a tempo pieno. Tutto questo fino a due anni fa, quando ho deciso di dedicarmi al management dell'azienda, allargandone gli orizzonti". Ed ecco che Rea Trasporti compie un ulteriore balzo in avanti: 55 assunzioni in appena un biennio e una spinta propulsiva all'acquisizione di nuovi volumi dal mare di Sicilia alle Alpi. Il gruppo si struttura quindi in modo più avanzato per rispondere alle istanze di una committenza molto esigente. A completa copertura delle aree Centro Sud e Isole, Centro Nord e Nord Italia, ogni unità operativa - a Messina, Bari, San Salvo, Anagni, Napoli, Cernusco e Novara - è guidata da un responsabile di logistica che garantisce risposte immediate e puntuale presenza sul campo. A oggi, lavorano in Rea Trasporti 85 persone, di cui sei sono gli amministrativi: il resto, tutti autisti. A parte le "colonne" d'esperienza, cui è affidato anche l'affiancamento delle nuove leve, l'età media si aggira tra i 40 e i 45 anni, con un turnover molto basso perché "la fidelizzazione del personale è un fiore all'occhiello della nostra mission. In netta controtendenza, noi selezioniamo persone avulse dal mondo dei trasporti e le trasformiamo in trasportatori. Un percorso che richiede più tempo e maggiori investimenti, ma che ripaga di tutto con rapporti di assoluta reciprocità e fiducia a lunga durata". Tra i committenti spiccano Nippon Gases/Rivoira e il Gruppo Marotta (quindi General Gas, Gas Tec, Dryce e Saldogas), ma - sottolinea Rea - "contiamo di acquisire nuovi clienti: siamo infatti in attesa di audit che confido si tramuteranno in partnership non appena si concluderà questo difficile periodo". Partnership perché il rapporto con la clientela per Rea Trasporti è una vera e propria collaborazione, e anche qui l'esperienza personale del Ceo fa la differenza: "Fare tuoi determinati meccanismi e protocolli è indispensabile nel nostro ambiente: io mi immedesimo nel mondo dei nostri clienti, solo così è possibile comprenderne fino in fondo le necessità".

UNA PARTE DELLO STAFF

REA TRASPORTI SRL
www.reatrasporti.com