

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Coldiretti e Filiera Italia attaccano gli armatori per il mancato ritorno delle navi via Suez

Nicola Capuzzo · Thursday, December 4th, 2025

“Nonostante la situazione sul Canale di Suez si sia normalizzata, esiste una lobby del trasporto che continua a far viaggiare le merci circumnavigando l’Africa, guadagnando sui maggiori costi dei container, un vero e proprio dazio occulto che ha effetti dirompenti sui bilanci delle imprese e sulla qualità dei prodotti deperibili”.

Lo hanno denunciato Coldiretti e Filiera Italiana, annunciando in una nota, di aver scritto “una lettera al ministro degli Affari esteri Antonio Tajani e al ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini, rispetto a un fenomeno che mette a rischio i record dell’export agroalimentare Made in Italy”.

“Si tratta di una situazione inaccettabile per porre fine alla quale chiediamo un urgente intervento sul comportamento strumentale delle principali compagnie responsabili del trasporto container mondiali, soprattutto italiane o svizzere, considerando che, ad esempio, quelle cinesi hanno già ripreso la regolare navigazione attraverso Suez” hanno sottolineato il presidente della Coldiretti Ettore Prandini e l’amministratore delegato di Filiera Italia Luigi Scordamaglia.

“Gli attacchi degli Houthi avevano creato gravi problemi all’export agroalimentare italiano che attraverso il canale vede transitare il 16% dei volumi complessivi di olio d’oliva, il 15% dei prodotti derivati dalla lavorazione dei cereali (escluso il riso), il 14% del pomodoro trasformato, oltre a tabacco e foraggiere, secondo l’analisi del Centro Studi Divulga. Il tutto per un valore complessivo di 6 miliardi di euro. L’annuncio delle milizie yemenite della sospensione delle incursioni a seguito della tregua a Gaza ha fatto rientrare l’allarme, togliendo qualsiasi motivazione all’allungamento delle rotte” è scritto ancora nella nota.

Un fenomeno che incide sulla conservazione delle merci deperibili, che “rischiano di arrivare sui mercati in condizioni non integre, con un grave danno economico e d’immagine per le nostre eccellenze. Senza dimenticare il fatto che, rispetto al periodo pre covid, i costi dei container sono raddoppiati. Una minaccia piena all’obiettivo condiviso del sistema Paese di portare l’export agroalimentare a 100 miliardi di euro”.

Il trasporto marittimo copre circa un terzo (31%) del valore complessivo delle esportazioni di prodotti alimentari italiani nel mondo, ma, se si guarda ai mercati asiatici, l’incidenza sale all’85%,

mentre per le Americhe si arriva addirittura al 96%, secondo l'analisi Coldiretti su dati Istat.

Poche ore prima l'amministratore delegato di Hapag Lloyd, quinta compagnia al mondo per capacità di stiva nel trasporto via mare di container (prima per import-export attraverso il porto di Genova), aveva dichiarato in proposito che non esiste una tempistica specifica per la ripresa delle attività di navigazione attraverso il Canale di Suez, ma qualsiasi ritorno sarà graduale. "Non è stata fissata una data (per la ripresa) e, una volta che ciò avverrà, sarà graduale" ha affermato Rolf Habben Jansen, aggiungendo che ci sarà un periodo di transizione di 60-90 giorni per adeguare la logistica attuale ed evitare improvvise congestioni portuali. "Informeremo la clientela non appena avremo notizie in merito" ha concluso.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, December 4th, 2025 at 4:02 pm and is filed under [Economia, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.