

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Anche portacontainer con ortofrutta italiana tra le navi bloccate in Medio Oriente”

Nicola Capuzzo · Sunday, March 8th, 2026

Tra i traffici che restano ‘sospesi’ nei mari mediorientali dopo l’avvio della guerra contro l’Iran, vanno annoverati anche quelli di ortofrutta italiana.

Su questo segmento di merce ha puntato l’attenzione Valentina Mellano, Ceo della società di spedizioni e trasporti Nord Ovest.

“La parziale o totale interruzione del traffico via mare ha già comportato il fermo di navi porta-container cariche di ortofrutta, con rischi concreti di deperimento della merce destinata ai mercati arabi”. Diverse cooperative italiane, ha evidenziato, segnalano in particolare blocchi di carichi di kiwi e mele verso Arabia Saudita e paesi limitrofi, con ordini cancellati o rinviati. La conseguenza per l’Italia, tra i principali esportatori mondiali di mele e altri prodotti freschi, è quella di vedere compromessi rapporti commerciali consolidati in Medio Oriente, dove una quota significativa delle esportazioni italiane trova tradizionalmente sbocco.

La testimonianza di Mellano è di un susseguirsi di “comunicazioni tra disdette, smentite e aggiornamenti sulle rotte”, alcune giunte alla “sesta o settima release”, mentre parallelamente per le spedizioni verso diverse aree del Medio Oriente sono stati annunciati incrementi del 20% dei premi assicurativi. Alcune zone ancora non risultano del tutto più coperte dalle polizze standard, poiché il rischio guerra è ormai formalmente riconosciuto dagli assicuratori.

La riconfigurazione dei servizi via mare ad oggi prevede deviazioni “verso porti alternativi come Khor Fakkan o scali in India”, mentre come noto sospensioni dei booking sono state annunciate “per Upper Gulf, Golfo Persico e Dubai Jebel Ali”. Ad oggi Jeddah resta accessibile, benché solo a certe compagnie, mentre altre aree dell’Arabia Saudita sono considerate off limits.

“Per le aziende che decidono di proseguire con le spedizioni, i costi aggiuntivi si aggirano tra i 2.000 e i 4.000 dollari per container”, sempre però considerando la possibilità che le compagnie dichiarino chiuso il viaggio in porti alternativi per cause di forza maggiore anche per merci già partite.

La crisi, come già noto, ha portato peraltro anche a un crollo della capacità aerea sulle rotte Asia-Medio Oriente-Europa, determinando un calo degli spazi disponibili anche per le merci deperibili.

Nell'insieme fattori che rendono la situazione per l'ortofrutta italiana "particolarmente delicata, considerando la natura deperibile dei prodotti".

Nel breve periodo, secondo Mellano la priorità per le aziende esportatrici sarà quella di "individuare rotte alternative, consolidare flussi tramite hub logistici non direttamente coinvolti nel conflitto e monitorare costantemente l'evoluzione delle condizioni operative", allo scopo di mitigare il rischio di perdite di prodotto e disservizi lungo la filiera.

A livello globale si segnalano inoltre possibili aumenti dei noli legati ai costi del bunker e alla gestione dei carburanti, con effetti potenzialmente estesi anche ad altre rotte e segmenti del commercio internazionale".

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 Sunday, March 8th, 2026 at 8:15 am and is filed under [Spedizioni](#).
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.