

Grano, bloccati i porti ucraini. La crisi dei cereali arriva in Italia di Federico Fubini

Navi attaccate dai droni e meno collegamenti. L'aumento dei prezzi del grano è del 24% alla Borsa merci di Bologna, quello del mais del 17%. E presto si rifletterà sui prezzi della carne (Fonte: <https://www.corriere.it/> 20 ottobre 2026)



La Molini Industriali di Modena, un trasformatore da quattromila quintali di farina al giorno per le più importanti aziende italiane di prodotti da forno, aspetta da un mese. **Ha un treno da 1.600 tonnellate di grano, 400 mila euro di materia prima, che non riesce a far arrivare dall'Ungheria.** I collegamenti si erano complicati da quando **la Russia in luglio ha ripreso a bombardare i porti ucraini sul Mar Nero**, ma nelle ultime due settimane è successo qualcosa che li ha resi più difficili ancora. Il 6 ottobre era partita dal porto sul Danubio di Izmail, sul confine fra Ucraina e Moldavia, un mercantile turco da ottomila tonnellate di cereali destinato a Ravenna. Poco dopo è stato **preso nella zona economica esclusiva della Romania da due droni che Kiev attribuisce alla Russia: la nave è affondata**, due marinai sono morti, il trasporto è andato distrutto.

Nei giorni seguenti lo stesso copione si è ripetuto in acque rumene e bulgare contro altre tre navi che trasportavano granaglie, nessuna delle quali partita dall'Ucraina. Più di dieci marinai sono dispersi, mentre le compagnie assicurative hanno completamente smesso di coprire i cargo anche nella parte del Mar Nero che appartiene a Paesi della Nato. **E i trasformatori italiani iniziano ad avere problemi di approvvigionamento**, destinati a scaricarsi sui prezzi delle carni e dei prodotti a base di farina nei prossimi mesi.

Alla Borsa merci di Bologna **il grano tenero è rincarato del 24% e il mais per allevamenti del 17%**, da quando la Russia ha ripreso a chiudere con le bombe i porti ucraini e ora anche l'intera filiera della logistica via mare dall'Europa orientale a quella occidentale.

«**Non ci sono più certezze sul rispetto dei contratti di fornitura** — dice il fondatore di Molini Italiani Ivano Vacondio —. Dovrei fare **forti investimenti negli stock e nella capacità dei magazzini**, ma servirebbe un forte impegno finanziario».

Più ancora della materia prima, a entrare in crisi è **l'intera struttura della logistica dei cereali in Europa e verso l'Italia**. I bombardamenti attribuiti a Mosca sulle navi in acque rumene e bulgare hanno di fatto chiuso, per ora, **l'intera rotta navale dal Danubio a Ravenna o ai porti dell'Italia del Sud**. Per questo moltissimi importatori europei si sono lanciati a **caccia di disponibilità limitate di treni con vagoni-cisterna adatti a grano o mais**, fra grandi difficoltà: un convoglio ferroviario ormai ha bisogno di un mese per arrivare dall'Ungheria all'Italia e trasporta tra quindici e venti volte meno delle 30 mila tonnellate di prodotto che entrano in una nave. La Russia sapeva esattamente dove e cosa colpire, per frenare l'export ucraino e trasmettere un'altra ondata di stress economico in Europa.

Paradossalmente il problema dei prezzi non nasce in **Ucraina, che da sola vale il 10% del mercato mondiale del mais**. Le difficoltà fisiche di spedire i cereali all'estero sono tali che i suoi produttori, pur di vendere, praticano sconti sulla materia prima alla frontiera con l'Ungheria. È **la scarsità di camion e treni** che si mangia tutto il resto e innesca effetti a catena.

Alessandro Alberti, un mediatore di cereali a Milano, osserva un nuovo fenomeno di queste settimane: poiché il mais non geneticamente modificato dell'Ucraina arriva in tempi così incerti, **i produttori di mangimi per bovini si gettano sul grano tenero**. Ma questo a sua volta rincara rapidamente. Ciò a sua volta **si rifletterà presto sui prezzi delle carni**. «Il pollame si alimenta in gran parte di mais e noi eravamo tributari dell'Ucraina» dice Andrea Galli, presidente dell'associazione dei cerealisti italiani.

I prodotti americani o brasiliani restano più cari e non sempre con le qualità richieste. «Il Paese dipende da catene logistiche vulnerabili — osserva Vacondio di Molini Italiani — ed è un problema politico serio».