

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

In aumento del 50% l'export in Asia di fertilizzanti gestito da Mto (Finsea)

Nicola Capuzzo · Tuesday, December 8th, 2020

Tra le merci che seguono in direzione *eastbound* la rotta marittima delle portacontainer in viaggio tra Europa e Far East ci sono anche i fertilizzanti, un prodotto in cui l'Italia eccelle a livello mondiale tanto da esportare in media 1.000 contenitori ovvero circa 20mila tonnellate al mese.

A fare luce su questa commodity è ora un interessante contributo a cura di Alessandro Savona, Sales, Transport & Operational di Mto (gruppo Finsea), realizzato con il supporto di Robert Paul Dreelan, country sales manager della casa di spedizioni Toll, che per questi traffici collabora con la stessa Mto e con Yang Ming Italy, anch'essa parte di Finsea.

“Quello che viene usato per concimare altro non è che uno scarto delle lavorazioni sulla carne, per lo più sangue e ossa, nel pieno rispetto delle norme sanitarie in vigore e in linea con i moderni concetti di Circular Economy e EU Green Deal” ha spiegato Savona. In particolare da questi processi si ottengono i cosiddetti *bone meal*, che deriva dagli scarti di ossa, e *blood meal*, che proviene da quelli di sangue. Prodotti ‘farinosi’ il cui uso finale può essere quello di fertilizzante (con l’aggiunta obbligatoria di una componente di matrice vegetale), ma anche, a seconda della richiesta del mercato e dall’esigenza doganale del cliente, come mangimi o *pet food* (cibo per cani e gatti).

Il prodotto raccolto negli stabilimenti italiani, così come quello proveniente da Nord Europa (in particolare Irlanda e Polonia) è considerato di qualità elevata, tanto che come accennato sopra ogni mese dalla Penisola ne viene esportata una quantità pari a circa mille container (per un totale di 20mila tonnellate), generata principalmente da Emilia-Romagna, Lombardia e Piemonte.

“Nonostante il rallentamento dell’economia globale a causa della pandemia Covid19 che ha toccato anche questo settore, per noi ha segnato un + 50% rispetto ai volumi trasportati da Mto nel 2019” ha sottolineato il manager.

“I principali Paesi importatori appartengono al Sud Est asiatico, Vietnam e Thailandia ai primi posti” ha spiegato ancora Savona, prima di illustrare il meccanismo utilizzato per il tracciamento.

“La merce viene imbarcata dentro i container in sacchi e l’esportatore ha l’obbligo di inserire – con l’ausilio dello spedizioniere – tutti i dati relativi alla spedizione sul sistema Traces, un tool elaborato dal sistema veterinario dell’Ue. Il container viene poi chiuso con sigillo e trasportato al

porto con un anticipo di almeno 24 ore sull'imbarco, in modo che se il Pif sanitario (uffici periferici del ministero) richiede un controllo, si abbia il tempo per farlo, senza rischio di rimanere a terra". Un tempo tecnico che, secondo Dreelan, può essere "abbattuto dall'introduzione del sigillo elettronico con bare code, che riduce molto il possibile errore umano di trascrizione errata del codice".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, December 8th, 2020 at 10:00 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.