

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## I porti liguri dominano l'import italiano di cacao

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 3rd, 2021

Sono, nell'ordine, i porti di Genova, La Spezia e Vado Ligure gli approdi più importanti per l'import di cacao in Italia.

A descrivere il viaggio di ingresso nella Penisola e le particolarità del trasporto di questa particolare merce è [un contributo a cura di Andrea Olivieri](#), Transport Logistic Planner di Mto, parte del gruppo genovese Finsea.

Innanzitutto, la quantità. Sono “circa 110mila” – spiega infatti Olivieri – le tonnellate di fave di cacao che ogni anno sbarcano nei porti italiani, in primis appunto i tre scali liguri di Genova, La Spezia e Vado. Per il 90% la merce “proviene dal West Africa, più precisamente dal Ghana e dalla Costa D'Avorio, con una piccola percentuale di origine nigeriana ed ecuadoriana”. I frutti destinati al mercato italiano in particolare arrivano tra dicembre e maggio, stipati in sacchi di iuta da 60 kg l'uno, per un totale di circa 4.500 container in ognuno dei quali trovano spazio circa 25 tonnellate di carico.

Partendo dall'origine, le pigne di cacao vengono raccolte nelle fazendas, di proprietà direttamente delle industrie dolciarie o dei trader, oppure dai consorzi locali, dove convergono i raccolti dei lavoratori autoctoni. I frutti delle piante di cacao, simili a cocchi allunganti, vengono portati in spiaggia e ‘spignati’: in altre parole i semi, ovvero le fave, che contengono l'essenza del cacao, rimangono alcuni giorni in essiccazione prima di essere messi dentro i sacchi per il loro viaggio oltre mare.

Quella nei sacchi in iuta, precisa Olivieri, è una modalità di trasporto che è immutata da almeno 25 anni a questa parte, poiché questo tipo di tessuto garantisce una traspirazione costante che serve a proteggere le fave dall'umidità. Per la stessa ragione, i container in cui i sacchi sono disposti vengono allestiti anche con ‘fardaggi’: “Detta in maniera semplice, si tratta di cartoni che lasciano i sacchi, soprattutto quelli a contatto con le porte e le pareti dove si crea la maggior parte della condensa, anche dovuta all'escursione termica tra le temperature delle zone di carico e quelle delle zone di sbarco”.

L'importazione delle fave, illustra ancora il Transport Logistic Planner di Mto, “viene gestita principalmente da trader da cui le industrie dolciarie acquistano lotti di partite”. I container arrivano nei porti italiani con resa franco magazzino e franchigie elevate, giustificate dal fatto che i sacchi vengono scaricati a mano e che i contenitori vengono sottoposti a processi di fumigazione

per eliminare gli insetti. “Introdurre una sola partita di merce infestata in magazzini di oltre 25 mila metri quadri sarebbe un vero disastro” prosegue Oliveri.

Dai porti italiani la merce si sposta quindi “via camion, corredata di documenti di transito doganale, verso i magazzini intermedi”. La rottura del carico – spiega ancora Olivieri – è giustificata dal fatto che, prima di proseguire il viaggio verso le destinazioni finali ovvero le cioccolaterie d’Italia, “le fave vengono pulite in appositi macchinari simili a tramogge che tolgono tutte le impurità presenti nei sacchi di iuta: pietre, foglie, spago, elementi ferrosi”. Poi, a seconda delle esigenze di ogni ricevitore, la “merce viene messa in big bag da una tonnellata, pallettizzata o trasportata fino alla fabbrica in cisterne”. Pronta quindi per l’arrivo nelle industrie dolciarie italiane.

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

This entry was posted on Wednesday, March 3rd, 2021 at 4:42 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

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