



AIR CARGO ITALY
Tutto su trasporto aereo merci

UN ANNO DI AIR CARGO ITALY

Edizione 2017

© Riproduzione riservata

Il primo annuario dedicato al trasporto aereo delle merci in Italia con
le principali notizie e interviste pubblicate nel corso del 2017 su

www.aircargoitaly.com

Nicola Capuzzo

Direttore responsabile



Indice

5. Studio di Ups: l'e-commerce sta cambiando la distribuzione in ambito industriale
6. Rapporto: Il sistema aeroportuale italiano (Censis)
6. La Corte di giustizia UE dà ragione a SEA nel contenzioso con Malpensa Logistica Europa
6. Spedizioni bloccate e sequestri per droga all'area cargo di Malpensa
7. Anama: ecco quanto cresce in Italia il cargo aereo
7. Panalpina lancia l'allarme sui margini di guadagno
8. Il riscaldamento globale non aiuta il trasporto aereo delle merci
8. Enac e Dogane stimolano l'uso della certificazione 'mittente conosciuto' nel trasporto aereo merci
8. Comune di Bergamo vuole dirottare cargo aereo su Montichiari o Malpensa
9. Nobis (Dhl Express): "Pronti a investire 350 milioni in Italia"
11. Esposto in Procura di Cub Trasporti sul lavoro alla Cargo City di Malpensa
11. Il vino italiano prende l'aereo con Ups
12. Scende l'incidenza dei trasporti sulle merci in import-export dall'Italia
12. Albertini (Ups Italia): "Dogane essenziali per garantire fluidità nel transito delle merci"
13. Atlantia entra nell'aeroporto di Bologna con il 29,38%
15. Cambio al vertice delle Dogane: Kessler al posto di Peleggi
15. Con Cigisped Air Freight gli yacht navigano in cielo
16. Vettori aerei e spedizionieri: nuove regole in arrivo
16. Torna d'attualità la fusione fra gli aeroporti milanesi e Orio al Serio
17. L'a.d. di Qatar Airways sarà il prossimo presidente di Iata
17. Ethiopian Airlines promuove nuovo volo dall'Italia al Brasile
18. Occhi puntati su Asia e America per Fercam Air&Ocean
19. Tempi duri attendono spedizionieri e vettori nel cargo aereo secondo McKinsey&Co.
19. Lang nuovo vicepresidente di Italian Board Airlines Representatives
20. Volga-Dnepr pensa a un nuovo maxi-aereo per il trasporto merci
20. Envirotainer investe ancora sull'Italia
20. Schiavoni (Freschi & Schiavoni): "Un futuro ancora tutto da scrivere per il cargo a Malpensa"
22. Mainfreight arriva in Italia con la branch Air&Ocean aperta a Segrate
22. Farmaceutico e alimentare trainano il business di Swiss WorldCargo in Italia
23. Corsa fra gli spedizionieri per accaparrarsi slot di capacità sugli aerei
24. Dal 2019 Etihad Cargo decollerà da Parma
24. Le priorità di Negrini (IBAR): "Lettera di vettura elettronica e coordinamento fra aeroporti cargo"
25. L'aeroporto di Comiso scommette sul cargo
25. Riusciranno le compagnie aeree a bypassare gli spedizionieri?
26. Anche Piacenza vuole convertire il suo aeroporto al cargo
26. Ampi margini di crescita previsti per il cargo aereo secondo l'ultimo report "Aviation benefits-2017"
27. Priano Marchelli: spedizioni aeree per far navigare le navi
28. Trasporto aereo: le Sezioni Unite delineano la responsabilità dell'handler
30. Guidi (Kuehne+Nagel): "Siamo i nuovi leader in Italia nelle spedizioni aeree"

31. Perquisizioni all'aeroporto di Torino: nel mirino Aviapartners
32. Beta Airport prepara il trasloco nel nuovo magazzino di Malpensa
33. Un polo logistico all'aeroporto di Taranto-Grottaglie
33. Fra un mese il primo scalo di un aereo Amazon in Italia
34. Bernardi (FedEx): "A Malpensa aumentata del 25% la capacità di smistamento delle spedizioni"
35. Un carico speciale di Maserati è decollato dall'Italia con Air Bridge Cargo
35. Brandi (Cathay Pacific): "Cresciamo in Italia nel cargo e attendiamo la ripresa dell'import"
36. Sperimentato in Italia il primo volo di un drone per consegna cargo
37. Cargolux controlla il 20% del traffico merci a Malpensa e annuncia importanti novità
37. DHL investe altri 10 milioni sull'aeroporto di Napoli
38. Emirates SkyCargo si gode una crescita del 7% sul mercato italiano
38. Dal Ministero dei Trasporti novità importanti per il trasporto aereo merci in Italia
39. Una italiana a capo della divisione Pharma Logistics di Air France KLM Martinair Cargo
40. Alitalia prescelta per un maxi-carico di opere d'arte dal Messico
41. Approvato il progetto per i magazzini di seconda linea a Malpensa
41. Il vettore aereo è responsabile del fatto colposo dell'handler
42. Il cargo di Air France KLM "atterra" all'aeroporto di Ancona
42. Cathay Pacific affida ad Alha anche le attività di handling a Malpensa
43. Imbarco extra-large a bordo di un aereo Volga Dnepr a Malpensa
45. Semprini e Andreev: "Ecco risultati e prospettive di AirBridgeCargo in Italia"
46. Sanfelici (Cargolux): "Pronti a raggiungere quota 130 milioni kg in Italia entro fine 2017"
47. DHL Express annuncia spostamento voli cargo da Bergamo a Malpensa dal 2019
47. Schettini (Alha): "Vogliamo crescere ancora in Italia e abbiamo un focus anche sui mercati esteri"
48. Brescia delusa per l'occasione DHL persa si consola con Qatar Airways Cargo
49. Morosi (Airport Handling): "Nel nostro futuro differenziazione ed espansione geografica"
50. L'e-commerce contribuisce alla tempesta perfetta del trasporto aereo merci
50. L'aeroporto di Trieste ha accolto un Antonov AN124
51. Ugo de Carolis (AdR): "A Fiumicino investiremo 35 milioni in quattro anni per il cargo"
51. Nobis (Aicai): "Le Dogane in Italia funzionano; da migliorare i controlli fitosanitari"
52. Cascetta (RAM): "In Italia no a nuovi aeroporti ma valorizzare quelli che abbiamo"
52. De Metrio (SEA): "Malpensa chiuderà il 2017 sfiorando le 580 mila tonnellate"
53. Marzani (Cluster Cargo Aereo): "Sei nodi da sciogliere per lo sviluppo del trasporto aereo merci"
54. Spedizionieri sul piede di guerra per le tariffe alle stelle del trasporto aereo
54. Controlli doganali: la Corte dei Conti Europea vuole più attenzione anche in Italia
56. Record di merci spedite via aerea nel 2017: saranno 59,9 milioni di tonnellate secondo IATA
56. Donelli prepara l'atterraggio a Malpensa
57. Savino Del Bene porta a quattro i suoi voli charter natalizi
57. Carenini (AICAI) "Crescita a doppia cifra anche nel 2017 per l'e-commerce"
58. Marzani (Italsempione): "Il 2017 ottima annata ma auspichiamo una normalizzazione"
59. Dal 2018 novità importanti per i mezzi pesanti che trasportano merce aerea
59. Marcucci (Confetra): "Il 2017 anno record per il trasporto aereo merci in Italia"



"Before flying towards the finish line my car had to fly over the ocean.
That's why I thank Milano Malpensa Cargo."

Milano Malpensa Cargo: anything, anywhere.

Located in the richest region of Italy, Milan Malpensa Airport is the Southern Europe cargo gateway, handling 56% of total Italian air cargo volumes. A full range of services, a strong commitment to quality improvement and large investments in infrastructures make Malpensa an ideal gateway for major players in the airfreight transport industry.

milanomalpensacargo.eu

577,000

tons of cargo
handled
in 2017

+7.4%

one of
the fastest
growing
airports in
Europe

115

all cargo
weekly
flights

24h

open
no curfew

SEA

Milano ■ **Malpensa** **Cargo**

Cargo
Gennaio - Dicembre 2017 (su base 2016)

N.	Aeroporto	Merci Avio	%	Merci Superficie	%	Totale Merci	%	Posta	%	TOTALE	%
1	Alghero	8	-20,1	0	n/a	8	-20,1	0	n/a	7,64	-20,1
2	Ancona	6.423	5,7	386	2868,1	6.809	11,8	0	-100,0	6.808,62	11,8
3	Bari	368	-59,9	n/a	n/a	368	-59,9	1.204	-6,7	1.572,00	-28,8
4	Bergamo	125.888	7,0	60	-42,9	125.948	6,9	0	n/a	125.948,00	6,9
5	Bologna	41.861	11,8	14.146	38,2	56.007	17,5	125	239,6	56.132,12	17,7
6	Bolzano	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
7	Brescia	11.429	738,5	6.782	11,0	18.211	143,7	16.570	-2,2	34.781,00	42,5
8	Brindisi	89	493,3	n/a	n/a	89	493,3	0	n/a	89,00	493,3
9	Cagliari	1.582	-3,2	n/a	n/a	1.582	-3,2	1.280	-5,5	2.862,00	-4,2
10	Catania	4.377	7,4	5	-51,8	4.382	7,2	2.309	0,8	6.691,31	4,9
11	Comiso	0	-100,0	0	n/a	0	-100,0	0	n/a	0,00	-100,0
12	Cuneo	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
13	Firenze	62	-12,2	151	-22,1	214	-19,5	0	-80,4	213,87	-19,5
14	Foggia	0	n/a	n/a	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
15	Genova	176	-11,8	2.402	3,4	2.578	2,2	2	n/a	2.580,55	2,3
16	Grosseto	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
17	Lamezia Terme	110	-14,1	n/a	n/a	110	-14,1	878	-16,7	988,00	-16,4
18	Lampedusa	15	-16,5	n/a	n/a	15	-16,5	0	n/a	15,33	-16,5
19	Milano Linate	11.937	-4,9	n/a	n/a	11.937	-4,9	1.878	-33,2	13.815,00	-10,1
20	Milano Malpensa	576.539	7,4	n/a	n/a	576.539	7,4	13.180	10,7	589.719,00	7,5
21	Napoli	7.164	3,9	2.425	3,4	9.589	3,8	1.479	-0,3	11.068,52	3,2
22	Olbia	189	8,1	0	n/a	189	8,1	0	-100,0	188,56	7,7
23	Palermo	324	-20,4	n/a	n/a	324	-20,4	0	n/a	324,00	-20,4
24	Parma	0	n/a	249	188,0	249	188,0	0	n/a	249,49	188,0
25	Perugia	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
26	Pescara	52	-25,2	0	n/a	52	-25,2	0	n/a	52,00	-25,2
27	Pisa	10.128	3,0	387	5,1	10.515	3,0	80	-13,2	10.594,56	2,9
28	Reggio Calabria	38	3,8	n/a	n/a	38	3,8	0	n/a	38,19	3,8
29	Rimini	4	-9,3	0	n/a	4	-9,3	0	n/a	3,99	-9,3
30	Roma Ciampino	17.013	7,9	n/a	n/a	17.013	7,9	29	0,0	17.042,43	7,9
31	Roma Fiumicino	179.927	16,1	n/a	n/a	179.927	16,1	5.972	1,4	185.898,62	15,5
32	Taranto-Grottaglie	6.355	18,7	n/a	n/a	6.355	18,7	0	n/a	6.355,00	18,7
33	Torino	424	-72,2	5.546	15,0	5.971	-5,9	0	n/a	5.970,51	-5,9
34	Trapani	42	78,7	n/a	n/a	42	78,7	0	n/a	41,61	78,7
35	Trieste	106	67,9	204	-46,9	310	-30,7	0	-9,3	310,39	-30,7
36	Treviso	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	-100,0	0,00	-100,0
37	Venezia	57.814	5,4	2.639	-12,6	60.453	4,5	400	257,7	60.852,76	5,0
38	Verona	466	6,5	3.539	-11,8	4.005	-10,0	0	-100,0	4.004,91	-10,0
	TOTALI	1.060.910	9,4	38.923	14,4	1.099.832	9,6	45.387	0,2	1.145.218,99	9,2

FONTE: Assaeroporti

6 luglio 2017

Studio di Ups: l'e-commerce sta cambiando la distribuzione in ambito industriale

L'ultimo studio di Ups relativo agli acquirenti industriali in Europa, Stati Uniti e Cina dimostra come l'e-commerce stia profondamente modificando gli acquisti in ambito industriale.

Con l'incremento degli acquisti effettuati direttamente presso il produttore e sui marketplace, la catena del valore industriale in Europa sta subendo un'evoluzione che pone sotto pressione i distributori tradizionali impegnati a conservare la propria quota di mercato.

Sulla base di un sondaggio che ha coinvolto 800 professionisti dell'area acquisti in Francia, Germania, Italia e Regno Unito, lo Studio "Industrial Buying Dynamics" 2017 di UPS mostra come nel 2017 oltre il 90% degli acquirenti industriali acquisti direttamente dai produttori, con un aumento del 27% rispetto al precedente studio di UPS del 2015. Inoltre emerge che gli acquirenti spendono una percentuale maggiore del proprio budget in acquisti diretti dai produttori per una quota totale attuale in Europa del 44% della spesa.

"La storia degli acquisti industriali nel 2017 è la storia di un cambiamento profondo: i modelli di commercio diretto e online stanno soppiantando i rapporti venditore-distributore di vecchia data", ha dichiarato Philip Healey, Marketing Manager di Ups Italia. "Che si tratti di acquisti effettuati direttamente dal produttore o sui marketplace, l'intermediario tradizionale si trova ovunque sotto pressione e la capacità di trasmettere informazioni ed effettuare operazioni online sono il grande motore di questo cambiamento".

Come possono i venditori industriali intercettare una domanda così mutevole? Il fattore individuale di maggiore importanza, stando ai risultati dello studio Ups, è il miglioramento dei servizi post-vendita in quanto l'86% degli acquirenti industriali si attende tali servizi dal proprio fornitore, con un aumento dell'8% rispetto al 2015. Se un'efficiente gestione dei resi costituisce il servizio post-vendita più importante, gli acquirenti si aspettano anche una gamma molto più ampia di servizi, tra cui il servizio di manutenzione e riparazione in loco, ritenuto il fattore più importante da oltre il 70% degli intervistati. I servizi post-vendita aiutano infatti i fornitori a fidelizzare maggiormente la clientela e incrementare la redditività, visto che il 55% degli intervistati ha indicato la propensione a cambiare fornitore in considerazione di questi ultimi.

Gli acquirenti si aspettano anche consegne più rapide. Due acquirenti su cinque dichiarano di avere bisogno di consegne in giornata per almeno un quarto dei propri ordini industriali, mentre il 60% afferma di avere solitamente bisogno di consegne entro le 48 ore o anche in un tempo inferiore per tutti i propri ordini.

Lo studio ha messo anche in luce la crescente importanza dell'assicurazione come parte integrante dell'offerta del fornitore e l'aumento delle vendite transfrontaliere. Metà degli intervistati europei ha dichiarato di essere disposta a cambiare fornitore in caso di un'offerta che preveda un'assicurazione migliore. Per quanto concerne le vendite transfrontaliere, lo studio mostra come il 33% degli intervistati acquisti prodotti al di fuori del mercato interno, soprattutto dagli altri



paesi europei. Dopo l'Europa, gli Stati Uniti e la Cina sono i principali paesi di approvvigionamento per gli acquirenti.

Gli acquirenti italiani sono i più propensi in Europa ad avvalersi dei marketplace per le forniture industriali (85%) e ad acquistare durante visite dirette di agenti commerciali del fornitore (32%). Hanno inoltre incrementato la quota del budget speso online dal 38% nel 2015 al 44% nel 2017, e il 67% di essi dichiara che aumenterà ulteriormente la spesa online. Gli acquirenti italiani hanno inoltre aumentato gli acquisti diretti dal produttore, con un 95% degli intervistati che afferma di ricorrere a questo canale rispetto al 63% nel 2015. Le loro aspettative relativamente ai servizi post-vendita in loco sono elevate, con il 96% delle aziende che dichiara di aspettarsi tale servizio, il 10% in più rispetto alla media europea.

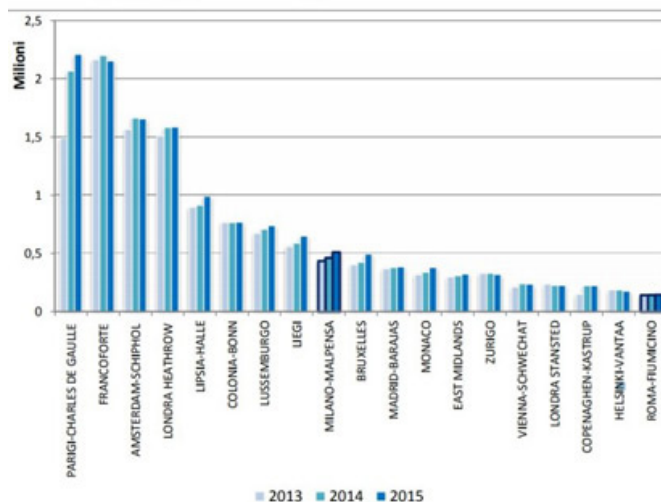
"Le aziende che riconoscono i modelli evolutivi della distribuzione industriale manterranno i propri clienti e cresceranno in nuovi mercati" ha sottolineato Philip Healey. "Questo significa offrire canali online di facile utilizzo, investire nelle proprie supply chain e riconoscere l'importanza dei servizi post-vendita".

Guarda l'infografica dello studio "Industrial Buying Dynamics" 2017: [UPS infografica Industrial Buying Study](#). ■

10 luglio 2017

Rapporto: Il sistema aeroportuale italiano (Censis)

Fig. 24 - Volume di merci gestite nei principali aeroporti europei in serie storica, 2013-2015 (val. ass. in milioni di tonnellate)



Nel primo semestre del 2017 Assaeroporti ha pubblicato uno studio elaborato dal Censis e intitolato “Il Sistema Aeroportuale Italiano. Cardine e protagonista dello scenario socio-economico del Paese.”

In questo documento di circa 150 pagine trova spazio un apposito capitolo dedicato al trasporto merci (“Il settore cargo tra ritardi e opportunità”) nel quale viene evidenziato il fatto che il traffico complessivo in Italia nel 2016 risulta ripartito per oltre il 92% in 5 scali principali: Malpensa, Fiumicino, Orio al Serio, Venezia e Bologna.

Per quanto concerne i Paesi di destinazione, si segnala che gli scali italiani movimentano da e per l'Asia volumi di merci equivalenti al 42,5% del totale. La Ue segue col 31,8% e il Nord America col 15%.

La ricerca del Censis sottolinea inoltre che “il Paese leader in Europa per movimentazione (flussi origine e destinazione) merci è la Germania con oltre 4 milioni di tonnellate registrate nel 2015. Parte delle merci gestite dall'aeroporto di Francoforte – scalo strategico tedesco – si originano dall'export italiano

(soprattutto del Centro-Nord) per il quale è più conveniente spedire le merci ai mercati BRICS attraverso l'hub specializzato dell'Assia. I deboli collegamenti intermodali tra aree produttive e scali aeroportuali nazionali, infatti, rendono più economica la spedizione su gomma verso la vicina Germania, per poi prendere la via del Far East”.

L'intero rapporto sul trasporto aereo in Italia pubblicato dal Censis è consultabile a [questo link](#) sul sito di Assaeroporti. ■

14 luglio 2017

La Corte di giustizia UE dà ragione a SEA nel contenzioso con Malpensa Logistica Europa

Quando l'assegnazione di spazi o installazioni aeroportuali non costituisce un appalto di servizi può avvenire senza gara pubblica purché vi sia un processo di selezione equo e trasparente. Con questa motivazione la Corte di giustizia europea ha stabilito che, in base alla direttiva 67 del 1996, la Sea (Società per azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. S.p.A.) ha agito correttamente affidando alla società Beta-Trans un magazzino per l'esercizio di servizi di assistenza a terra delle merci senza aver effettuato una gara pubblica.

Lo riporta l'[Ansa](#) ricordando come contro la decisione di Sea avesse presentato ricorso al Tar della Lombardia la Malpensa Logistica Europa, concessionaria di spazi aeroportuali per l'handling presso l'omonimo aeroporto, chiedendone l'annullamento in base a una supposta illegittimità derivante dall'assenza di una gara pubblica. Il Tar si era quindi rivolto ai giudici Ue per avere, in via pregiudiziale, loro indicazioni sull'applicazione della norme europee.

La Corte di giustizia europea ha osservato che la concessione al centro della causa non è un appalto di servizi e quindi non si applica la direttiva 17 del 2004 che prevede sempre una gara. Bensì rientra nel campo di applicazione della direttiva 67 del 1996 che non impone di effettuare una formale gara pubblica ma richiede un processo di selezione dell'affidatario equo e trasparente. Ora spetta al giudice nazionale – conclude la Corte



– verificare se i suddetti criteri di selezione siano stati rispettati nel caso in esame.

Su [Agenpari](#) è leggibile la ricostruzione e la spiegazione in breve della vicenda che ha portato al pronunciamento della Corte di giustizia europea. ■

16 luglio 2017

Spedizioni bloccate e sequestri per droga all'area cargo di Malpensa

Presso l'area cargo dell'aeroporto di Malpensa si è conclusa un'operazione della Guardia di Finanza di Varese denominata Perseo nata per contrastare, in collaborazione con i funzionari del locale Ufficio dell'Agenzia delle Dogane, il traffico internazionale di sostanze stupefacenti attraverso una capillare attività di monitoraggio del flusso postale.

L'operazione ha permesso di intercettare quasi cento spedizioni risultate contenere, anche mediante il ricorso a sofisticati metodi di occultamento, oltre 205 kg di sostanza stupefacente (oltre 18 kg di cocaina, 3 kg di eroina, oltre 40 kg di marijuana, quasi 5 kg di hashish, oltre 100 kg di KHAT e 30 kg di altre sostanze stupefacenti), nonché di arrestare 11 persone, mentre altre 21 sono state denunciate a piede libero all'Autorità Giudiziaria.



La peculiarità dell'operazione Perseo è stata anche quella di estendere le attività all'intero territorio nazionale grazie all'esecuzione di 14 "consegne controllate", consistenti nel seguire fino a destino la merce, operate in sinergia con l'Autorità Giudiziaria di Busto Arsizio, in relazione alle quali è stato possibile individuare l'identità dei destinatari.

Leggi l'articolo e guarda la [galleria fotografica su Varesenews.it](http://galleria.fotografica.su.Varesenews.it).

Guarda il VIDEO su Corriere.it. ■

19 luglio 2017

Anama: ecco quanto cresce in Italia il cargo aereo

Negli ultimi anni la modalità di trasporto che ha fatto segnare i più alti tassi di crescita in Italia è l'aereo, grazie a volumi di merci crescenti (in particolare grazie all'e-commerce e alla ritrovata centralità di Malpensa) e a una sempre maggiore competitività rispetto ad altri mezzi di spedizione per determinate categorie merceologiche.

Il tema è descritto in maniera dettagliata in un articolo pubblicato da LogisticaEfficiente nel quale sono riportati i dati resi pubblici in occasione dell'ultima assemblea di Anama (Associazione nazionale agenti merci aeree). Le merci movimentate negli scali aeroportuali in Italia sono aumentate nel 2016 del 7,4% (in totale 1,043 milioni di tonnellate) rispetto al 2015, mentre nel periodo 2006-2016 la crescita era stata del 18,2%. In valore assoluto il cargo aereo incide poco sul totale delle tonnellate di merci movimentate da e per il nostro paese (circa il 2%) ma il peso di questo comparto cresce notevolmente se si guarda al valore del carico trasportato (il 35% del totale nazionale viaggia in aereo). A livello europeo l'Italia rappresenta solo il 6% dei volumi complessivamente movimentati in Europa, dietro a Francia, Germania e Olanda.

Un contributo rilevante alla crescita di questa modalità di trasporto proviene dai corrieri espresso che distribuiscono da e per l'Italia un'ampia fetta di ciò che viene acquistato dai consumatori online sui vari marketplace esistenti. Non è un caso che un colosso come DHL investa da solo circa 300 milioni di euro a Malpensa, Fiumicino e Venezia, più altri 26 milioni per un nuovo magazzino da realizzare all'aeroporto di Bologna. Appena cinque mesi fa, inoltre, FedEx Express aveva inaugurato la propria nuova base operativa a Malpensa (ampliata fino a una superficie complessiva di circa 35.000 metri quadrati) che serve come principale snodo distributivo del gruppo per il Sud Europa.

Leggi l'articolo completo su LogisticaEfficiente. ■



21 luglio 2017

Panalpina lancia l'allarme sui margini di guadagno

La casa di spedizioni internazionale Panalpina rendendo i risultati della sua [ultima trimestrale](http://ultima.trimestrale) relativa al periodo aprile-giugno del 2017 ha acceso un riflettore sulla pressione sui margini di guadagno seppure in un contesto di domanda di trasporto aereo in crescita. Il gruppo svizzero in questo specifico segmento d'attività ha ottenuto ricavi in crescita del 10%, pari a 700 milioni di franchi svizzeri (634 milioni di euro), a fronte di un incremento dei volumi trasportati pari al 6,6%, pari a 240mila tonnellate. Secondo le stime di Panalpina il mercato nello stesso periodo è cresciuto in media dell'8%.

Risultati dunque incoraggianti a fronte però, come si diceva, di pressioni sempre maggiori sui margini di guadagno: secondo lo spedizioniere svizzero i ricavi lordi per tonnellata sono infatti calati del 10,9% rispetto al 2016 e il guadagno dal 15% al 13,3%.

Leggi di più su AirCargoNews. ■



23 luglio 2017

Il riscaldamento globale non aiuta il trasporto aereo delle merci

Il riscaldamento globale rischia di mettere i bastoni fra le ruote al cargo aereo. Lo si apprende dalla rivista online inglese The Loadstar che a sua volta cita la testata [India Today](#) secondo la quale quando le temperature sono elevate gli aerei hanno necessità di avere pesare meno per decollare senza difficoltà. Per questa ragione è capitato che alcuni voli lasciassero a terra delle merci in giornate particolarmente calde.

Secondo quanto riportato dall'articolo citato nei prossimi decenni un terzo degli aerei rischierebbe di rimanere a terra per effetto del progressivo riscaldamento globale e qualcosa di simile è già successo nei giorni scorsi a Phoenix e a Las Vegas. Gli aeroporti con la pista di decollo meno lunga (come ad esempio New York La Guardia) così come quelli dei paesi più caldi (Emirati Arabi ad esempio) saranno quelli più penalizzati da questo rischio.

Leggi di più su [India Today](#). ■

25 luglio 2017

Enac e Dogane stimolano l'uso della certificazione 'mittente conosciuto' nel trasporto aereo merci

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno avviato una campagna informativa finalizzata alla diffusione della certificazione come 'mittente conosciuto' rivolta ai soggetti già certificati come AEO (operatori economici autorizzati) dall'Agenzia delle Dogane e ai trasportatori di merci e/o posta per via aerea.

L'obiettivo è quello di rafforzare, e al contempo semplificare, l'applicazione delle misure di security alla merce trasportata per via aerea.

Lo status di 'mittente conosciuto' si acquisisce con un provvedimento di approvazione adottato dall'Enac attraverso la Direzione Aeroportuale competente per territorio. L'operatore interessato ad acquisire tale status, deve dimostrare di rispettare determinate misure di sicurezza, che il proprio sito sia fisicamente protetto, che siano applicate appropriate procedure di controllo d'accesso, nonché attuate misure pertinenti per proteggere la merce e/o posta destinata al trasporto per via aerea da manipolazioni non autorizzate o manomissioni, in tutte le fasi della lavorazione (produzione, imballaggio, stoccaggio, spedizione), incluso il trasporto fino al sito dell'agente regolamentato.

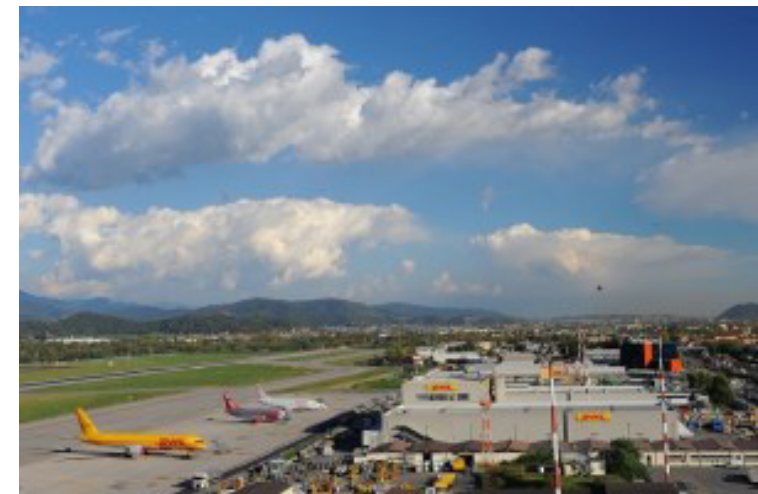
La diffusione della conoscenza delle prerogative relative allo status di 'mittente conosciuto' intende non solo rafforzare l'applicazione delle misure di security alle merci e alla posta trasportate per via aerea, evitando duplicazioni di attività, ma anche sviluppare in tutti i soggetti che operano nella catena logistica del trasporto merce e/o posta nell'ambito dell'aviazione civile, la cultura della sicurezza e della prevenzione.

L'attuazione di un sistema integrato di sicurezza porterà benefici a tutti i soggetti pubblici e privati con lo snellimento delle operazioni commerciali in assoluta sicurezza, intesa come security.

Maggiori informazioni riguardo alla procedura per ottenere lo status di 'mittente conosciuto' sono reperibili al sito [www.enac.gov.it](#)

[enac.gov.it](#) (sezione Regolazione per la Sicurezza) e sul sito dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli [www.agenziadogane-monopoli.gov.it](#)

Vedi la [pagina 'Mittente conosciuto' del sito Enac](#). ■



26 luglio 2017

Comune di Bergamo vuole dirottare cargo aereo su Montichiari o Malpensa

Il sindaco di Bergamo Giorgio Gori sembra intenzionato a stravolgere gli assetti attuali degli aeroporti lombardi disegnando nuove strategie di coordinamento fra Bergamo, Milano e Brescia.

In un'intervista a [Bergamonews](#) spiega infatti che il piano di sviluppo previsto per l'aeroporto di Orio al Serio non gli piace e pensa a una possibile fusione con Sea (la società che gestisce gli aeroporti di Milano Linate e Malpensa) "che non penalizzi Bergamo" e una possibile alleanza con Save (la società che gestisce gli scali di Verona e Venezia) per l'aeroporto di Montichiari, vicino a Brescia.

Uno dei temi caldi è rappresentato dai voli notturni per il trasporto merci che creano esternalità negativa sulla popolazione locale e per questo il primo cittadino bergamasco pare intenzio-

nato a studiare la possibilità di dirottare i voli merci su Montichiari o su Malpensa.

“Se penso allo sviluppo di Orio al Serio lo immagino legato a Montichiari che è un aeroporto tutto da costruire, è una scommessa industriale molto impegnativa perché serve un accordo societario con Save per decidere a quanto ammonta l'investimento e con quale quota partecipare” ha spiegato Gori. “Per ora – ha aggiunto – siamo a una fase di approfondimento, abbiamo commissionato uno studio industriale per la soluzione Montichiari per un eventuale investimento, per questo abbiamo lasciato aperta la porta con i possibili soci milanesi. Sono convinto che il sistema aeroportuale italiano sia troppo frammentato e lo è in particolare quello del Nord Italia che ha il suo fulcro principale a Milano ma che si estende da Torino a Venezia. È un sistema che ha tutto l'interesse a operare in modo aggregato anche per potersi confrontare con i grandi operatori, le compagnie aeree che sono diventati dei giganti”.

A proposito dei voli notturni il sindaco di Bergamo ha detto nello specifico: “La scelta di fermare i voli notturni l'avevo già proposta al patto di sindacato. Non decido da solo, ma come Comune di Bergamo socio di Sacbo ho un ruolo pubblico e una responsabilità in più rispetto ai soci privati. È ragionevole che questo pezzo del traffico merci venga dirottato altrove, Dhl ha già fatto una scelta industriale spostando i voli merci su Malpensa, se noi riuscissimo in qualche modo a bonificare queste ore della notte, potremmo anche distribuire meglio i voli giornalieri sulle due rotte, bilanciandoli a Est e a Ovest dello scalo”.

Queste parole del sindaco di Bergamo sono state accolte con grande soddisfazione da Legambiente il cui responsabile per i trasporti, Dario Balotta, ha detto: “Finalmente il sindaco di Bergamo annuncia uno studio su Montichiari per dirottare i voli merci notturni. Ciò è quanto Legambiente chiede da anni. Meglio tardi che mai. Con questo annuncio il sindaco di Bergamo fa tre cose giuste in una volta sola”.

Leggi l'intervista di Giorgio Gori su [Bergamonews](#). ■

27 luglio 2017

Nobis (Dhl Express): “Pronti a investire 350 milioni in Italia”

Con questa intervista ad Alberto Nobis, presidente e amministratore delegato di Dhl Express Italia, AIR CARGO ITALY inaugura una serie di interviste esclusive ai principali attori protagonisti del mercato del trasporto aereo merci in Italia.



Presidente Nobis intanto ci può spiegare quanto e perché l'Italia è un mercato strategico per Dhl Express dal punto di vista del trasporto cargo aereo?

Gli scambi internazionali nello scenario competitivo attuale sono fondamentali per lo sviluppo economico di paesi e imprese, basato sull'assemblaggio dei prodotti che provengono da tutto il mondo. I mercati internazionali mostrano grande attenzione al Made in Italy e alle eccellenze del nostro territorio e questa tendenza offre alle piccole medie imprese italiane enormi potenzialità di sviluppo. Emerge così il ruolo fondamentale della logistica a livello globale, come facilitatore degli scambi commerciali. In questo contesto la mia azienda si specializza nel servizio di trasporto espresso internazionale, cioè una promessa di consegna tra le 24 e le 48 ore a seconda della destinazione, door-to-door, dalla fine produzione al punto di vendita del prodotto.

Che market share controlla detiene Dhl Express in Italia?

Con una quota di mercato del 58%, Dhl è leader nel mercato italiano, che è fra i primi 4 mercati all'interno del network globale del nostro gruppo. Il mercato italiano è pertanto un patrimonio importantissimo per tutto il network e la nostra missione è sostenere il tessuto imprenditoriale nell'affrontare la sfida dell'internazionalizzazione, mettendo a disposizione le nostre competenze in materia di regolamentazione doganale, d'integrazione della catena del valore delle aziende, di semplificazione e automazione delle interfacce elettroniche.

La nostra priorità è avere un network e una struttura produttiva all'altezza del prestigio delle nostre esportazioni. Siamo l'unica azienda, nel nostro settore, ad avere l'opportunità di collegare tutti i distretti industriali italiani, che sono tanti e molto diffusi sul territorio, con 8 Gateway cui le diverse Regioni fanno riferimento. Questo consente alla nostra clientela di avere un collegamento molto veloce e di accorciare i tempi sia in entrata sia in uscita dall'Italia.

Da e per quali paesi l'Italia è collegata grazie alla rete di Dhl?

Il network Dhl collega oltre 220 paesi nel mondo. I clienti in Italia possono raggiungere tutte le destinazioni servite da Dhl grazie alla presenza di due hub internazionali, posizionati rispettivamente a Bergamo (Orio al Serio) e Malpensa, che rilanciano le spedizioni in tutto il mondo sfruttando i collegamenti con gli altri hub internazionali. L'hub principale per l'Europa si trova a Lipsia ed è supportato da altri Hub a vocazione internazionale: Bruxelles, East Midlands, Copenhagen, Londra e Francoforte e naturalmente Bergamo e Malpensa. I più importanti hub internazionali regionali asiatici sono Hong Kong e Shanghai; l'hub internazionale per l'America è Cincinnati.

In Italia quanti e quali aeroporti sono interessati dai collegamenti aerei di DHL?

Siamo presenti in 8 aeroporti italiani attraverso le operazioni che svolgiamo presso i nostri due Hub aerei internazionali di Orio al Serio e Malpensa e i sei Gateway di Ancona, Bologna, Roma Ciampino, Napoli, Pisa e Venezia.

Nello specifico, da Bergamo/Orio al Serio serviamo 13 differenti destinazioni; da Malpensa colleghiamo 4 destinazioni; i Gateway di Bologna, Ciampino, Venezia e Pisa sono connessi via Lipsia, mentre Ancona e Napoli sono connessi via Bergamo/Orio al Serio.

Come è organizzato il network distributivo di DHL Express sul territorio nazionale?

DHL Express in Italia gestisce un network logistico composto da 79 sedi, di cui: 2 hub aerei internazionali (Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio), 3 hub domestici (Bologna, Carpi e Roma) e 6 gateway destinati ai collegamenti interni (Ancona, Bologna, Roma Ciampino, Napoli, Venezia, Pisa) e 1 hub internazionale per i collegamenti su strada (Carpi, Milano). La flotta mezzi è composta in Italia da 16 aerei e 2.500 veicoli. Di questi 1.680 veicoli sono stati rinnovati a partire dal 2014 per un investimento totale di 46,5 milioni di euro.

Gli hub sono i centri di smistamento principali che, durante la notte, raccolgono la merce che arriva in Italia (dall'estero e dalle tratte nazionali) per poi smistarla ed inviarla verso le destinazioni finali che provvederanno alla distribuzione. Ad oggi in Italia la gestione di tutte le connessioni tra le 79 sedi e gli hub o gateway viene effettuata con circa 330 linee di collegamento via strada.

I cambiamenti dettati ad esempio dall'e-commerce come impattano sulla vostra logistica?

La tecnologia sta riducendo la catena logistica e le aziende produttrici riescono a mettersi in contatto direttamente con i consumatori, quindi anche la nostra catena di distribuzione deve riflettere questo cambiamento. Tutti i nostri flussi e le tecnologie si stanno plasmando su questo cambiamento, focalizzando l'attenzione anche sul destinatario, ascoltando e cogliendo quindi i bisogni sia del mittente sia del destinatario. È un cambiamento epocale e strutturale che ha impatto su tutti i nostri touchpoint con i clienti. In ragione di questo cambiamento, il nostro network si sta arricchendo di destinazioni alternative, cioè di Service Point. Ad oggi ne contiamo 2018 in tutta Italia.

Quali sono invece le criticità da risolvere in Italia nel trasporto aereo merci?

Dal punto di vista geografico, l'Italia sconta la distanza fisica dai principali mercati del resto del mondo ma questa distanza è colmabile. DHL Express si occupa di trasporto aereo e quindi siamo in grado di accorciare le distanze (in Italia lo facciamo dal 1979) abbiamo ciò nonostante la necessità di essere collegati molto bene, sia via strada per raggiungere i nostri clienti nella distribuzione di primo e ultimo miglio, sia con le soluzioni integrate offerte dall'intermodalità. Il punto di forza del nostro network è la capillarità. Proprio perché dobbiamo collegare molto bene il territorio nel primo e ultimo miglio con gli aeroporti, siamo gli unici in Italia ad avere una potenza di fuoco di 79 siti, con 2.500 corrieri e 330 linee di collegamento. Quindi la criticità per l'Italia non è tanto quella del collegamento aereo, perché abbiamo tanti aeroporti e sono ben funzionanti, ma l'aeroporto deve essere collegato con i diversi distretti industriali italiani e con i clienti. Questo significa fare tanti investimenti; dal 1979 in Italia DHL ha continuato a crescere in termini di numero di corrieri, di linee e siti operativi.

Avete anche alcune collaborazioni importanti, non è vero?

La collaborazione con partner di rilievo fa parte di questo contesto. Ad esempio, la collaborazione con il Gruppo Grimaldi (compagnia di navigazione) per la Sardegna riduce in maniera sostanziale i tempi di percorrenza e di consegna delle merci. Il tessuto industriale italiano è suddiviso per distretti presenti in tutto il territorio e su questi distretti l'Italia si gioca la competizione a livello internazionale.

Oltre a Grimaldi la stretta e ottima collaborazione con le società che gestiscono gli aeroporti in cui siamo presenti e le autorità doganali sono un fiore all'occhiello del quale andiamo molto fieri. Per operare in aeroporto sono molti gli aspetti normativi e regolatori ai



quali rispondere con piena conformità e DHL risponde appieno a questa esigenza.

Quanti e quali investimenti avete in cantiere sul territorio nazionale?

Nei prossimi cinque anni DHL investirà in Italia circa 350 milioni di euro. Il nostro investimento a Malpensa, ad esempio, è disegnato affinché possiamo gestire le future crescite. Avrà un ruolo ancora più strategico rispetto alla missione di servire il mercato italiano, diventando un hub europeo fondamentale, all'interno di un network europeo di 85 hub e gateway, a fianco degli hub principali di Lipsia, East Midlands e Bruxelles. Questo investimento va visto nel contesto di un piano industriale molto ambizioso che ci proietterà verso un network sempre più potente e flessibile. Grazie alla sua posizione strategica e alle sue caratteristiche, Malpensa rappresenta un passo chiave nella strategia di sviluppo di DHL Express Italia e guarda al futuro: riteniamo che l'aeroporto di Malpensa ci offra la flessibilità di cui un network come il nostro ha bisogno per rispondere velocemente ed efficacemente alle richieste mutevoli del mercato. Con Malpensa abbiamo raddoppiato in Italia gli hub internazionali, che rappresentano nel nostro network il principale centro di smistamento delle spedizioni che vanno all'estero, sino ad oggi rappresentato unicamente dall'hub di Bergamo.

L'investimento nell'espansione di Malpensa è l'elemento più rilevante all'interno della nostra strategia di crescita sostenuta dalla qualità, che include l'espansione di Venezia, Bologna, Fiumicino, Napoli e Pisa, così come la riqualificazione della nostra piattaforma operativa. DHL Express in Italia è organizzata con 79 filiali, centri di raccolta e distribuzione che servono tutta la penisola, equipaggiati con tecnologie uniformate alle esigenze dei nostri Clienti. Per esempio, nei nostri terminal abbiamo messo a punto un metodo per capire in anticipo i flussi di distribuzione al mattino e di pick-up al pomeriggio, collegandosi in tempo reale sia con i clienti destinatari sia con i corrieri sul territorio, per far sì che tutte le operazioni si svolgano in tempi prestabiliti, con la qualità prestabilita e rispettando le esigenze dei clienti. ■

28 luglio 2017

Esposto in Procura di Cub Trasporti sul lavoro alla Cargo City di Malpensa



Le condizioni di lavoro alla Cargo City di Malpensa e più nello specifico le regole di subappalto in favore delle cooperative sono al centro di un esposto depositato dalla Cub Trasporti presso la Procura della repubblica di Busto Arsizio.

Lo rivela la stessa sigla sindacale con una [comunicazione pubblicata sul proprio sito](#) nella quale si legge: "Questa mattina presso la Procura della Repubblica di Busto Arsizio (Va), il responsabile della nostra organizzazione ha presentato un esposto per verificare se ci sono responsabilità dei vertici Enac di Malpensa, per omissione di atti d'ufficio, in relazione alla mancata risposta alle ripetute richieste di verifica del sub appalto verso le cooperative, da parte delle società che operano a Malpensa Cargo City".

Il messaggio della Cub Trasporti prosegue dicendo: "Sono anni che la nostra organizzazione e centinaia di lavoratori, chiedono un intervento ispettivo da parte di Enac, senza aver mai ricevuto nessuna risposta, circa il rispetto dei limiti posti dal suo stesso regolamenti all'utilizzo del subappalto ovvero, in pratica, all'utilizzo delle cooperative, nel sedime aeroportuale. Per ragioni di sicurezza possono operare in aeroporto solo gli operatori che dimostrino di avere particolari requisiti di idoneità e possono subappaltare a terzi solo il 30% delle attività proprio

perché non siano aggirati i parametri di sicurezza richiesti dalla normativa. Sindacato e lavoratori di fronte ad un uso massiccio del subappalto da parte dei maggiori operatori del cargo da più di un anno chiedono una verifica senza ottenere risposta".

Il sindacato infine ricorda che a Malpensa negli anni scorsi decine di interventi ispettivi di Guardia di finanza, ispettori del lavoro e dell'Inps, hanno accertato numerose irregolarità che hanno portata a processi penali per illegittima interposizione di manodopera, per evasione fiscale e contributiva e per lavoro nero. "Inoltre sono stati accertati decine di irregolarità su buste paga, Tfr, orario di lavoro, cambi di appalto, ecc. ecc da parte del Tribunale di Busto A." conclude la nota. ■

31 luglio 2017

Il vino italiano prende l'aereo con Ups

Secondo l'edizione 2017 del [VINEXPO/IWSR Global Study 2015-2020](#), tra il 2016 e il 2020 si prevede una crescita delle importazioni di vino in Cina di circa l'80% e questo dato si inserisce in un quadro complessivo di crescita attesa del 13% circa per l'intera area Asia-Pacifico. Considerando che il 50% della produzione di vino mondiale avviene in Italia, Francia e Spagna, l'incremento dei consumi nei mercati non europei offre nuove opportunità di crescita, anche alla luce del calo dei consumi in Europa.

Lo sottolinea Ups in una comunicazione dove annuncia l'ampliamento della propria capacità di spedizione di alcolici, vino e birra ai consumatori in tutto il mondo.

"Per noi la priorità è assicurare che i nostri clienti, siano essi consumatori, piccoli produttori o esperti manager di enoteche, possano ricevere il vino dove e quando lo desiderano, il tutto con la sicurezza che la spedizione sia garantita dalla qualità del servizio di UPS" sottolinea Nando Cesarone, Presidente di UPS Europe.

UPS offre un servizio per esportare vino da alcuni paesi selezionati dell'Unione Europea e spedirlo direttamente ai consumatori in Cina, Corea del Sud e Giappone, ed ora anche in Canada, Repubblica Dominicana, Hong Kong, India, Macao, Sud Africa,



Svizzera, Nuova Zelanda, Filippine, Singapore, Taiwan e Thailandia. I servizi business-to-consumer vanno ad aggiungersi al servizio di spedizione business-to-business già esistente, con o senza pallet, che ha una copertura globale.

Per tutte le destinazioni, Ups offre un packaging sicuro e certificato, appositamente progettato per il trasporto di bottiglie di vino (fino a 12 bottiglie per scatola per i vini fermi e fino a 6 bottiglie per i vini frizzanti) e ordinabile attraverso i call center Ups. ■

31 luglio 2017

Scende l'incidenza dei trasporti sulle merci in import-export dall'Italia

L'anno scorso l'incidenza dei costi di trasporto è stata in media pari al 3,6% del valore per le merci esportate dall'Italia mentre è stata del 4,7% per quelle importate. La breve fase di rialzo osservata nel biennio 2014-2015, successiva a un decennio di calo dell'incidenza ad valorem dei costi di trasporto, sembra essersi interrotta, soprattutto per gli acquisti di merci dall'estero.

Lo rivela l'ultima [indagine della Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci](#) precisando che la bilancia dei pagamenti ha registrato nel 2016 un deficit dei trasporti mercantili pari a quasi 6 miliardi di euro, in marginale aumento rispetto all'anno

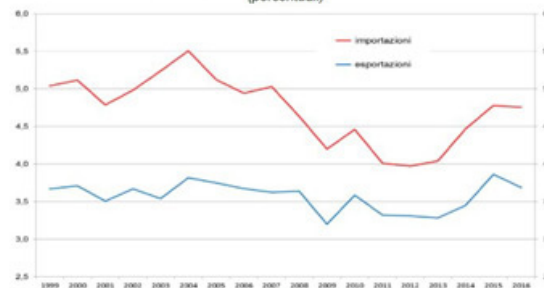
precedente. Il disavanzo sistematico del Paese è legato alle basse quote di mercato dei vettori italiani nel trasporto internazionale di merci; tali quote si sono lievemente ridotte in quasi tutti i comparti, con l'eccezione del settore aereo e di quello marittimo nel segmento "general cargo".

Nel 2016 i noli aerei si sono ridotti notevolmente rispetto al 2015, risentendo dei prezzi bassi del carburante e della debolezza del commercio mondiale. Più nel dettaglio l'indagine della Banca d'Italia spiega che, dopo il brusco calo tra il 2008 e il 2009, i noli aerei hanno prima recuperato i valori precedenti la crisi globale per poi ridiscendere nel periodo più recente.

La riduzione è stata abbastanza generalizzata dal punto di vista geografico; si è concentrata nel primo semestre, in relazione alla discesa dei prezzi dei carburanti e alla fase di debolezza del commercio mondiale; nella seconda parte dell'anno scorso i noli sono poi rimasti stabili.

Leggi la [versione integrale](#) dell'Indagine sui trasporti internazionali di merci sul sito della Banca d'Italia. ■

Incidenza dei costi del trasporto sul valore delle importazioni e delle esportazioni dell'Italia (percentuali)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, Alps Crossing, Eurostat, ENAC.
Note: sono escluse le merci trasportate per condotta. (1) Dati provvisori per il 2016: i costi includono i servizi ausiliari e logistici al trasporto internazionale ed eventuali tratte stradali di appoggio ad altre modalità di trasporto (nave container, ferrovia bulk e container).

Periodo di riferimento: 2016



1 agosto 2017

Albertini (Ups Italia): "Dogane essenziali per garantire fluidità nel transito delle merci"

Proseguono le interviste di AIR CARGO ITALY con i protagonisti del trasporto aereo merci in Italia. Nel colloquio che segue Alessandro Albertini, country manager Ups Supply Chain Solutions Italia, spiega perché e quanto il nostro Paese sia strategico per un colosso delle spedizioni espresso come Ups e cosa in Italia vada migliorato per mantenere il cargo aereo competitivo ed efficiente.

Dott. Albertini può darci un'idea di quanto per Ups l'Italia sia un mercato strategico dal punto di vista del trasporto cargo aereo?

L'Italia è un mercato unico ed è forte in molti settori: fashion e retail, beni di lusso, automotive e aereospaziale, high-tech e healthcare. Ups, che opera in Italia da trent'anni, grazie ai suoi servizi può offrire a questi settori la soluzione migliore, pensata sulle specifiche esigenze, sia nel segmento dei pacchi che in quello delle spedizioni cargo.

Per quanto riguarda il settore del cargo aereo in Italia, nel 2016 il traffico cargo sugli aeroporti italiani ha raggiunto, secondo i nostri dati, il volume di 1,0 milioni di tonnellate con una crescita del 6% rispetto al precedente anno. Nel complesso, negli ultimi dieci anni i volumi sono cresciuti del 18,2% contro una media europea del 11,7%.

La vostra azienda in questo contesto di mercato come è posizionata?

Ups è ben posizionata per cogliere le opportunità che offrono gli attuali trend di mercato che modellano il nostro settore. Pensiamo che due siano le tendenze in particolare che modificheranno il nostro business nei decenni a venire e offriranno vantaggi straordinari. La prima è la rapida crescita delle economie emergenti con all'incirca due miliardi di persone che stanno entrando nel mercato dei beni industriali e dei servizi.

Il secondo trend a cui assistiamo è la continua crescita del commercio e l'ascesa degli scambi a livello globale. Con la diffusione di Internet in tutto il mondo, le persone, ovunque si trovino, avranno sempre maggior accesso a beni e servizi, mentre le imprese, ovunque si trovino anch'esse, saranno in grado di raggiungere i clienti in tutto il mondo. Il collante che tiene insieme questo tipo di operazioni è la logistica, ed è per questo che pensiamo di operare in un settore eccellente.

Da e per quali Paesi l'Italia è collegata con il network Ups?

In termini di servizi freight, Ups è presente in più di 200 paesi e territori in tutto il mondo. Ups non fornisce pubblicamente dati specifici sui volumi per tratta, ma possiamo dire che fra le tratte intercontinentali più 'popolari' ci sono Europa-Stati Uniti-Europa, Europa-Asia-Europa e Stati Uniti-Asia-Stati Uniti. Allo stesso tempo le spedizioni freight intra-Europee costituiscono una parte importante dei volumi di spedizione freight di Ups. Il set up multimodale hub-and-spoke del nostro network di trasporto globale ci permette di combinare diverse modalità (area, terra, mare) per offrire ai nostri clienti in Italia il migliore tempo di transito in rapporto ai costi e connetterli al resto del mondo.

Quanti e quali aeroporti italiani sono interessati dai collegamenti aerei di UPS e come è organizzato il network distributivo sul territorio nazionale?

Le nostre attività freight coinvolgono gli aeroporti di Milano

Malpensa, Venezia, Roma e Bologna, dove Ups ha i suoi gateway e le proprie strutture. I voli da questi aeroporti connettono l'Italia al nostro hub aereo di Colonia/Bonn in Germania, e in questo modo con il resto del mondo. Le strutture aeroportuali sono ovviamente di proprietà degli aeroporti stessi e l'handling delle spedizioni freight è gestito dagli agenti aeroportuali di terra. Il nostro network freight in Italia consiste di 7 strutture per le spedizioni cargo e di logistica con più di 65.000 mq di spazio di magazzinaggio.

Quali sono le criticità da risolvere in Italia nel trasporto aereo merci secondo voi?

Come in ogni paese che serviamo, è importante che si continui a investire per il mantenimento delle infrastrutture e perché si assicuri un passaggio fluido delle merci attraverso le dogane, entrambi fattori che aiutano gli operatori della logistica a movimentare le merci con affidabilità da un punto all'altro. A questo proposito l'Italia non fa eccezione. Ups vede con favore e incoraggia tutte le iniziative volte a ottimizzare i processi doganali e ritiene importante il continuo investimento nel mantenimento e nel miglioramento delle infrastrutture.

Molto è stato fatto negli ultimi anni insieme alle autorità doganali italiane per cercare di semplificare i processi doganali in modo da rendere l'Italia più competitiva a livello internazionale (si pensi allo "Sportello Unico delle Dogane").

Si pensi poi al trend che continuiamo a vedere nei paesi di tutto il mondo e di cui abbiamo parlato poc'anzi, l'importanza del commercio globale. Il nostro business al tempo stesso supporta e si avvantaggia della crescita degli scambi, e siamo favorevoli a politiche nazionali e internazionali che incoraggiano il commercio globale e aiutano le comunità del mondo ad avvicinarsi economicamente.

Ci sono investimenti previsti dall'azienda sul territorio nazionale?

UPS è storicamente cresciuta sia organicamente che attraverso acquisizioni, e quando vediamo un'opportunità che per noi ha un senso, agiamo di conseguenza. ■



3 agosto 2017

Atlantia entra nell'aeroporto di Bologna con il 29,38%

Atlantia Spa, primario player globale presente nel settore delle infrastrutture autostradali e aeroportuali controllato dalla famiglia Benetton, ha rilevato il 29,38% del capitale di Aeroporto Guglielmo Marconi SpA, società quotata in borsa e concessionaria della gestione dell'aeroporto di Bologna. In particolare Atlantia acquisirà da Italian Airports l'11,53% del capitale a 15,50 euro per azione per un totale di 64,6 milioni e da San Lazzaro Investments Spain il 17,85% a 15,50 euro per azione per un totale di 99,9 milioni. L'investimento complessivo per Atlantia è quindi pari a 164,5 milioni.

Ne ha dato notizia la stessa [Atlantia](#) sottolineando come gli accordi prevedano un meccanismo di integrazione parziale del prezzo qualora entro 18 mesi venisse promossa dal Gruppo un'offerta pubblica di acquisto o scambio sul titolo ad un prezzo superiore a quello riconosciuto in data odierna, "eventualità attualmente non allo studio" precisa Atlantia.

L'aeroporto di Bologna nei primi sei mesi del 2017 ha movimentato 28.088,3 tonnellate di merce, in crescita del 18,2% rispetto allo stesso periodo dell'esercizio scorso. Nell'intero 2016 il cargo transitato per lo scalo bolognese era stato pari a 47.708,5 tonnellate (+16,4% rispetto al 2015). ■



- Oltre 125 anni di eccellenza logistica
- Anno di fondazione 1890
- 74.000 esperti in logistica
- Global Logistics Network
- Soluzioni innovative per tutte le fasi della supply chain





4 agosto 2017

Cambio al vertice delle Dogane: Kessler al posto di Peleggi

L'ultimo Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze Pier Carlo Padoan, ha approvato l'avvio della procedura per il conferimento dell'incarico di direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli al dott. Giovanni Kessler. Prende il posto di Giuseppe Peleggi. La nomina è stata ufficializzata anche sul [sito dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli](#).

Magistrato dal 1985, è stato sostituto procuratore a Trento e ha poi prestato servizio all'Antimafia in Sicilia. Nel 1998-99 è vice capo della Missione OSCE di Verifica in Kosovo, con sede a Pristina. Nel 2001 è eletto per l'Ulivo alla Camera dei Deputati. E' protagonista delle battaglie parlamentari sulla giustizia e autore della legge di riforma dei pignoramenti e delle esecuzioni mobiliari.

Componente dell'Assemblea Parlamentare dell'OSCE, ne è eletto due volte vicepresidente. Non ricandidato in Parlamento, fonda a Trento l'Associazione per il Partito Democratico. Dal settembre 2006 per due anni è Alto Commissario per la lotta alla contraffazione.

A seguito di un concorso internazionale, il 14 dicembre 2010 Kessler è nominato da Commissione europea, Consiglio e Parlamento Europeo direttore generale dell'Ufficio Europeo per la Lotta Antifrode (OLAF). Assume la carica il 14 febbraio 2011, dopo essersi dimesso da tutti gli incarichi politici.

L'OLAF è il servizio della Commissione Europea che indaga sui casi di frode e corruzione ai danni del bilancio dell'UE e sui casi di corruzione e grave inadempimento degli obblighi professionali del personale e dei membri delle istituzioni europee; elabora inoltre la politica antifrode per la Commissione Europea. Nel 2012 Kessler è stato eletto presidente delle reti delle Autorità europee anticorruzione European Partners Against Corruption / European Anti-Corruption Network (EPAC/EACN) e dal 2013 è membro del Comitato Esecutivo dell'Associazione Internazionale delle Autorità Anticorruzione (IAACA). Nel 2014 Kessler è stato nominato membro della commissione per la selezione del primo capo dell'Ufficio indipendente Anticorruzione dell'Ucraina (NABU).

Leggi di più sulla nomina di Kessler sul [sito delle Dogane](#). ■



4 agosto 2017

Con Cigisped Air Freight gli yacht navigano in cielo

A Genova c'è una società di spedizioni, Cigisped Air Freight, che fra le sue specializzazioni può vantare una piuttosto originale: vale a dire la spedizione via aerea di imbarcazioni. Ramona Agnese, managing director della società, racconta che "l'ultimo trasporto fatto nel corso di quest'estate è stato un motoscafo da 15 metri di lunghezza che dalla Costa Azzurra doveva essere spedito a Doha, in Qatar. La barca è giunta a destinazione senza problemi sfruttando un servizio aereo di Cargolux da Malpensa". In passato l'imbarcazione più grande che Cigisped ha trasportato via aerea era stata uno yacht costruito dal Gruppo Ferretti che dall'Italia ha raggiunto un lago in Uzbekistan.

Cigisped Air Freight appartiene a un gruppo di nicchia di spedizionieri attivi nel trasporto aereo di imbarcazioni. È in grado di far volare imbarcazioni sia utilizzando compagnie aeree di linea, sia utilizzando servizi charter e la scelta dipende dalle dimensioni e dalla destinazione finale del carico. La casa di spedizioni genovese cura il ritiro via terra dell'imbarcazione su mezzi idonei, il rizzaggio, la messa su pallet aereo e fornisce perizie tecniche e servizi fotografici delle operazioni per assicurare la massima qualità del servizio offerto. La nautica da diporto era probabilmente nel destino di Cigisped perché i primi trasporti via aerea effettuati dall'azienda riguardavano proprio parti di ricambio per barche mentre oggi l'azienda trasporta ogni tipo di merce che, come dice Ramona Agnese, "abbia urgenza di arrivare a destinazione. Prodotti alimentari, carichi refrigerati in genere, parti di ricambi per impianti e in generale merce a valore elevato". Il 90% dei trasporti aerei viene effettuato da Cigisped tramite i collegamenti aerei dell'aeroporto di Malpensa e il bacino di clienti servito si trova soprattutto in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, oltre ovviamente ad alcune aziende liguri. Da genovese quale è, la numero uno di Cigisped Air Freight non poteva non fare cenno all'aeroporto Cristoforo Colombo del capoluogo ligure dicendo: "Purtroppo sul fronte del trasporto merci l'aeroporto non decolla e non è un caso che anche gli spedizionieri che prima avevano un ufficio presso l'aerostazione abbiano deciso negli ultimi anni di spostare la propria sede. La mancanza di un bacino industriale sufficientemente ampio e i costi elevati dei servizi offerti dall'aeroporto contribuiscono a non rendere competitivo lo scalo genovese sul fronte del trasporto merci" conclude Ramona Agnese. ■



21 agosto 2017

Vettori aerei e spedizionieri: nuove regole in arrivo

Dopo cinque anni di gestazione è ormai pronto alla prima fase di sperimentazione che avverrà in Canada il nuovo quadro normativo che regolerà il rapporto fra compagnie aeree e spedizionieri nel trasporto merci. Con l'entrata in vigore del nuovo IATA-FIATA Air Cargo Programme (IFACP) le "regole del gioco" saranno aggiornate alla realtà commerciale attuale del mercato. Il quadro regolatorio attuale risale infatti al 1960.

Secondo quanto riporta [The Loadstar](#) il precedente programma qualifica ad esempio lo spedizioniere come agente del vettore aereo mentre oggi l'80% delle transazioni avviene grazie a case di spedizione che agiscono come principal e dunque il nuovo programma tiene in debita considerazione il rapporto "venditore - acquirente" esistente fra le parti.

Leggi di più su [The Loadstar](#). ■



23 agosto 2017

Torna d'attualità la fusione fra gli aeroporti milanesi e Orio al Serio

Dopo mesi di silenzio torna d'attualità l'ipotesi di fusione fra Sea - Aeroporti di Milano e Sacbo, la società che gestisce l'aeroporto bergamasco di Orio al Serio. Il Comune di Bergamo, azionista con il 13,8% di Sacbo, è favorevole a questa fusione e i dialoghi sono aperti. È quanto ha spiegato a MF-DowJones il sindaco di Bergamo, Giorgio Gori, in occasione della 38esima edizione del Meeting di CI a Rimini. "L'ipotesi non è assolutamente tramontata. Abbiamo le porte aperte" ha detto. "Non abbiamo mai chiuso il dialogo con Sea", ha aggiunto il primo cittadino, sottolineando che "ovviamente ci devono essere delle condizioni" da rispettare. "Sacbo ha rinnovato recentemente il suo consiglio di amministrazione, ora c'è un nuovo presidente e sta a lui riavviare il dialogo con Milano".

Nel novembre del 2015 i cda delle due società aeroportuali avevano siglato una lettera di intenti per avviare un progetto di integrazione. La deadline per valutare la fattibilità dell'operazione era stata inizialmente fissata per il 30 giugno del 2016 e poi successivamente era stata posticipata al 31 ottobre scorso. Nonostante non sia stata diffusa nessuna comunicazione ufficiale, i soggetti impegnati nella partita hanno continuato (e continuano) a dialogare per capire come procedere.

Nei mesi scorsi lo stesso primo cittadino aveva annunciato l'intenzione di proporre la [cancellazione dei voli notturni per il traffico delle merci](#) per rendere più sostenibile lo sviluppo dell'aeroporto di Orio Al Serio. Nel frattempo, aveva detto Gori, "Sacbo ha commissionato uno studio di carattere industriale sulle potenzialità di Montichiari. È stata ingaggiata una grande società olandese che si occupa di aeroporti con il preciso compito di elaborare un progetto". ■



29 agosto 2017

L'a.d. di Qatar Airways sarà il prossimo presidente di Iata

Akbar al Baker, amministratore delegato del gruppo Qatar Airways, è stato nominato presidente del consiglio di amministrazione dell'Associazione internazionale dei trasporti aerei (International air transport association). A Iata aderiscono 230 compagnie aeree appartenenti a 126 nazioni, pari al 93% del traffico aereo mondiale. [L'annuncio è stato dato dalla stessa compagnia aerea](#) precisando che l'incarico di Akbar al Baker avrà la durata di un anno e sarà effettivo a partire da giugno del 2018, quando scadrà il mandato dell'attuale presidente in carica Goh Choon Phong, amministratore delegato di Singapore Airlines.

Qatar Airways Cargo fa parte del gruppo Qatar Airways ed è la terza compagnia aerea al mondo fra quelle specializzate nel trasporto merci. Questo vettore serve 60 destinazioni nel mondo sfruttando il proprio hub aeroportuale di Doha e una flotta di aerei composta da 8 Airbus A330 e 12 Boeing 777.

Negli ultimi tre mesi, a seguito della chiusura dello spazio aereo, Qatar Airways è stata costretta a percorrere tratte più lunghe e costose. Lo scorso 5 giugno i quattro paesi arabi e del Golfo (Arabia Saudita, Bahrein, Egitto ed Emirati Arabi Uniti) hanno annunciato la rottura dei rapporti diplomatici con Doha e ritirato i loro ambasciatori, con l'accusa di sostenere il terrorismo. Anche il Marocco ha partecipato all'offensiva diplomatica: Riad ha chiuso il proprio confine terrestre con il Qatar e ha impedito qualsiasi transito di merci. Doha ha risposto con la richiesta di intervento da parte dell'organizzazione internazionale dell'azione civile delle Nazioni Unite.

Leggi l'annuncio del prossimo presidente di Iata [sul sito di Qatar Airways](#). ■



30 agosto 2017

Ethiopian Airlines promuove nuovo volo dall'Italia al Brasile

La compagnia aerea africana [Ethiopian Airlines ha appena annunciato](#) l'avvio dal prossimo 16 settembre di voli diretti dal proprio hub di Addis Abeba verso lo scalo brasiliano di San Paolo (finora servito con scalo a Lome, in Togo).

Ethiopian Airlines si è affrettata a far sapere ai caricatori italiani che con questa novità si potrà spedire merce destinata al Brasile (San Paolo) direttamente dagli aeroporti di Roma e Milano sfruttando i servizi di linea che mettono in collegamento il nostro paese con Addis Abeba. Dalla scorsa primavera la compagnia ha inoltre avviato un servizio di trasporto appositamente dedicato al cargo che [scala regolarmente l'aeroporto di Malpensa](#).

Sempre in questo mese di agosto Ethiopian Airlines ha inoltre annunciato l'avvio di un [nuovo collegamento verso il Bahrain](#) con frequenza trisettimanale. ■

1 settembre 2017

Occhi puntati su Asia e America per Fercam Air&Ocean

Dopo la “pausa” estiva riprendono le interviste di AIR CARGO ITALY con i protagonisti del trasporto cargo aereo in Italia. Questa volta l'azienda sotto osservazione è l'altoatesina Fercam, operatore logistico a gestione familiare da 700 milioni di fatturato, oltre 1.900 dipendenti diretti e oltre 3.000 collaboratori indiretti. La società è guidata dall'amministratore delegato Hannes Baumgartner e presieduta dal padre Thomas Baumgartner. Fercam opera nei diversi settori del trasporto e della logistica con servizi specializzati: Fercam Transport per i carichi su strada e rotaia, Fercam Air & Ocean per i trasporti aerei e marittimi in import ed export da e per ogni porto o aeroporto, Fercam Logistics dedicata alla gestione dell'intera supply chain dei propri clienti compresi i servizi a valore aggiunto, Fercam Distribution per spedizioni groupage e carichi parziali.

Di seguito le risposte di Domenico Lopriore, Responsabile business unit Air, e Marco Larocca, Direttore Fercam Air&Ocean, alle domande di AIR CARGO ITALY:

Da quando e perché Fercam ha iniziato a operare nel settore del cargo aereo?

Era il 2005 quando decidemmo, con lo scopo di diventare un operatore logistico a 360 gradi, di entrare nel mondo del cargo aereo. È stata quasi un'esigenza, scaturita dalla richiesta di diversi nostri clienti che volevano avere un interlocutore logistico unico per ogni loro esigenza di trasporto, che ci ha indotto ad avviare le attività mare e aereo. Abbiamo così completato il ventaglio delle soluzioni logistiche e di trasporto da offrire alla nostra clientela come operatore multi specializzato.

Quali servizi offrite nello specifico?

Nel settore aereo offriamo un servizio business con partenze consolidate plurisettimanali da e per i principali aeroporti commerciali del mondo a prezzi e servizi competitivi; ai clienti che desiderano il nostro servizio 'First class' offriamo servizi priority con tempi di transito tra le 24/48 ore. Siamo naturalmente anche in grado di provvedere al disbrigo delle pratiche doganali.



Con quali mercati lavorate in prevalenza?

Le rotte sulle quali movimentiamo i principali volumi sono verso Shanghai, Hong Kong, Singapore, Tokyo, Seoul, New York, Chicago, Los Angeles, Tel Aviv, Mumbai, New Delhi, San Paolo, Melbourne e altri.

Quali sono i volumi di merce movimentati annualmente?

Siamo cresciuti costantemente negli anni ed oggi movimentiamo oltre 10.000 tonnellate all'anno.

In quali aeroporti italiani e/o stranieri opera l'azienda prevalentemente?

In Italia siamo attivi principalmente presso gli aeroporti di Malpensa, Bologna, Firenze, Venezia e Fiumicino, mentre in Europa tramite le nostre società controllate a Madrid, Barcellona, Francoforte, Amsterdam, Varsavia, Tunisi e Istanbul.

Dove risiedono secondo voi le maggiori opportunità nel cargo aereo in Italia?

In base alle nostre attività i mercati sempre attivi e con continue opportunità di crescita sono senza dubbio l'Estremo Oriente, il Nord America ed il Sub-Continente Indiano, ma ci sono altri mercati per noi in crescita come il Sud America ed il Sud-Est Asiatico. In Italia le regioni che più si servono del



trasporto aereo sono senza dubbio la Lombardia e a seguire il Veneto, l'Emilia Romagna e la Toscana. In base alle commodity vengono privilegiati i servizi groupage con chiusura fissa a tariffe particolarmente vantaggiose; chi richiede per le proprie merci l'immediatezza del servizio cargo aereo sceglie le spedizioni esprese.

Secondo la vostra esperienza quali sono le merceologie per le quali viene preferita più frequentemente l'alternativa del trasporto aereo?

Normalmente a prediligere il servizio aereo come principale soluzione di trasporto sono le merceologie ad alto valore come ad esempio le grandi firme dell'abbigliamento made in Italy, ma anche l'automotive, il food e i farmaceutici. Le destinazioni più frequenti sono il Far-East e gli Stati Uniti.

Avete in previsioni investimenti specifici nel settore delle spedizioni aeree?

L'esperienza positiva di sviluppo sul mercato italiano ci sta spingendo a rafforzare l'offerta per un servizio competitivo e di qualità anche nelle nostre filiali europee, dove siamo già attivi da diversi anni; secondo il nostro piano strategico quinquennale (2015-2020) continueremo a investire con particolare attenzione ai mercati americani e asiatici. ■

4 settembre 2017

Tempi duri attendono spedizionieri e vettori nel cargo aereo secondo McKinsey&Co.

Nel 2025 come si presenterà il settore del trasporto merci via aerea? Secondo un report di McKinsey&Company intitolata [“Air freight 2025: Agility, speed and partnerships”](#) lo scenario di mercato sarà radicalmente cambiato e, se alcuni attori della filiera non sapranno rimanere al passo coi tempi, rischiano di scomparire. In primis gli intermediari tra chi cerca e chi offre un servizio di trasporto via aerea, vale a dire gli spedizionieri. Secondo questa ricerca elaborata da tre esperti consulenti di McKinsey (Ludwig Hausmann, Matthieu Pélissier du Rausas e Mathieu Weber) il fattore che più degli altri cambierà le regole del gioco sarà, come è ovvio, la digitalizzazione. Il resto lo faranno i cambiamenti nella domanda e nell'offerta di trasporto. L'approfondimento di McKinsey si apre sottolineando che i vari attori della catena logistica dovranno dotarsi di sistemi informatici avanzati per poter gestire l'elevata mole di dati che circolerà con i nuovi modelli produttivi. Modelli basati su strutture differenti rispetto al passato perché domani le imprese spediranno semilavorati a centri di produzione situati a ridosso del consumatore finale e dove ogni prodotto verrà personalizzato secondo le richieste del cliente.

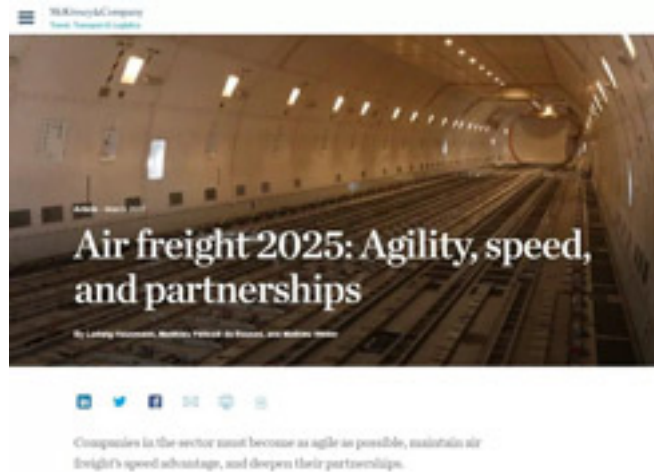
A ciò vanno aggiunti gli effetti dei marketplace (su tutti Amazon ma anche Alibaba e altri) che più o meno direttamente stanno entrando nel mercato dei trasporti impossessandosi di attività fino a ieri di competenza di vettori e di spedizionieri. In particolare nel trasporto aereo Amazon potrebbe in prospettiva prendere il posto di compagnie aeree e case di spedizioni nella distribuzione dei prodotti finiti. Idem dicasi per la società YTO Express sulla quale ha puntato Alibaba. Non molto diverso lo scenario nel trasporto via mare.

Altro fattore da tenere in attenta considerazione è la quota crescente di capacità “belly” (merci trasportabili nella stiva degli aerei passeggeri) offerta da alcune compagnie aeree che impiegano moderni aeromobili in grado così di offrire servizi di trasporto competitivi rispetto alle compagnie aeree dedicate al cargo.

Il segreto per sopravvivere nei prossimi anni sul mercato del trasporto aereo delle merci? Secondo gli esperti di McKinsey sarà necessario puntare su qualità elevata dei servizi e massima trasparenza, sfruttando al massimo le opportunità offerte dall'Information Technology. Le procedure di prenotazione di un trasporto aereo, ad esempio, dovranno essere sensibilmente semplificate e velocizzate per rimanere al passo con i tempi e soprattutto con i nuovi modelli di vendita e distribuzione imposti dall'e-commerce. “Servizi di vendita e assistenza completamente digitalizzati rappresenteranno i nuovi standard” per i vettori dice la ricerca, ma al tempo stesso metteranno sempre più in difficoltà gli intermediari (spedizionieri). Il rapporto diretto con i caricatori potrà arrivare a pesare per le compagnie fino al 20% dei volumi rispetto ad oggi dove conta meno del 5%.

“Le compagnie aeree dovranno lottare per diventare più agili possibile, mantenere il vantaggio competitivo rappresentato dalla velocità nel transit time garantito dall'aereo e puntare con forza sulle partnership” dice in conclusione il report di McKinsey.

Leggi il report completo [“Air freight 2025: Agility, speed and partnerships”](#) di McKinsey&Company. ■



5 settembre 2017

Lang nuovo vicepresidente di Italian Board Airlines Representatives

Stefan Lang, operations manager per il Centro Italia di Lufthansa Group, è il nuovo vice presidente di Ibar (Italian Board Airlines Representatives). Il nuovo vertice dell'associazione, cui è stata conferita la delega per i rapporti internazionali, ha esordito partecipando alla riunione fondativa del Bar - Europe tenutasi a Francoforte il 23 agosto scorso.

“Bar-Europe non è più solo un circolo informale che riunisce gli esponenti dei Board of Airline Representatives presenti nei vari Paesi Europei” afferma Stefan Lang, “ma un vero e proprio forum internazionale per l'analisi delle varie problematiche con cui i vettori si confrontano a livello nazionale e la ricerca di soluzioni valide per tutto il continente. Grazie a queste riunioni ci è possibile raccogliere preziose informazioni sul recepimento di importanti normative Europee negli altri Paesi ed interpretare in anticipo le intenzioni dei legislatori italiani”.

Il segretario generale di Ibar, Luciano Neri, ha aggiunto: “Nel contesto regolatorio attuale non si può rimanere rinchiusi nei confini nazionali. Bruxelles e le istituzioni Europee sono ormai un riferimento costante per ogni nostra attività. La nascita di Bar-Europe per noi è uno sviluppo naturale come lo è la stretta collaborazione con tutte le associazioni che rappresentano l'industria del trasporto aereo”. ■



5 settembre 2017

Volga-Dnepr pensa a un nuovo maxi-aereo per il trasporto merci

L'industria del trasporto aereo di merci si prepara a un nuovo e importante salto dimensionale. Secondo quanto riporta [Aircargonews](#), infatti, la compagnia russa Volga-Dnepr starebbe iniziando a pensare alla progettazione di un nuovo aereo in grado di trasportare carichi di elevato peso e dimensione. Un mezzo che consentirebbe un incremento di efficienza del 35-40% rispetto all'attuale Antonov An-124 e che anticiperebbe i desideri di un mercato, quello dei prossimi decenni, dove saranno necessari aerei con capacità di trasporto non inferiore a 150-170 tonnellate e un autonomia di volo pari a 10.000 km (gli standard attuali arrivano a un massimo di 120 tonnellate di payload e 4.500 km di autonomia). Questo per assecondare una domanda crescente di carichi heavy-load e oversized provenienti da settori come il minerario, oil&gas e aerospaziale.

Per Volga-Dnepr si tratta degli aerei del futuro, intendendo con ciò la nuova generazione di mezzi che saranno operativi fra il 2040 e il 2070, ma per arrivare a quella data preparati è necessario che i lavori di studio e progettazione partano adesso e alla realizzazione è auspicabile che possa lavorarci un team internazionale che metta a fattor comune le migliori competenze mondiali.

Leggi maggiori dettagli sulla notizia su [Aircargonews](#). ■

6 settembre 2017

Envirotainer investe ancora sull'Italia



Envirotainer, società leader nel noleggio di container aerei a temperature controllata impiegati soprattutto nel trasporto di prodotti farmaceutici, investe ancora sull'Italia con l'aggiunta di due nuove stazioni per l'allaccio dei contenitori RAP e2.

La novità nel nostro paese riguarda gli aeroporti milanesi di Linate e di Malpensa e viene incontro a una domanda di trasporto aereo crescente soprattutto da parte delle case farmaceutiche italiane.

Questo upgrade del network delle stazioni RAP e2 rientra in un più ampio processo di sviluppo della rete Envirotainer in giro per il mondo.

Leggi di più sul [sito di Envirotainer](#). ■

11 settembre 2017

Schiavoni (Freschi & Schiavoni): "Un futuro ancora tutto da scrivere per il cargo a Malpensa"

Da alcuni mesi ha ripreso quota, su iniziativa di Sea - Aeroporto di Milano, il progetto di realizzare a Malpensa un polo di seconda linea dedicato al trasporto merci e destinato a società di spedizioni e di logistica. Un'area che dovrebbe sorgere subito alle spalle della Cargo City dove già operano in particolare i corrieri espresso e gli handler aeroportuali e che, secondo le intenzioni, mira ad attirare le altre aziende del comparto che lavorano con l'aeroporto varesotto.

AIR CARGO ITALY ha chiesto a Betty Schiavoni, direttore commerciale di Freschi&Schiavoni nonché presidente di Alsea (Associazione lombarda spedizionieri e trasportatori), se e come effettivamente questo progetto potrà decollare e, soprattutto, a quali condizioni.

La Freschi & Schiavoni è una family-company che opera da più di cinquanta anni nel trasporto su gomma di merci import ed export destinate o provenienti da aeroporti italiani ed europei. La sede principale è situata a Vignate (a est di Milano) e altre filiali sorgono a Liscate, Bologna, Firenze, centri di raccolta a Venezia, Roma e Verona e uffici presso l'aeroporto di Malpensa. Tra i servizi offerti da Freschi&Schiavoni ci sono trasporti di linea, servizi di ritiri e consegne, servizi di trasporto espressi e dedicati, movimentazione merce, controlli di sicurezza con Rag-



gi X in conformità al Reg. UE 185/2010, assistenza doganale con certificazione AEO, gestione documenti di trasporto per merce industriale, via mare e via aerea import/export, servizi personalizzati per compagnie aeree e NVOCC.

Sig.ra Schiavoni è pronta a scommettere sul successo del polo cargo di seconda linea a Malpensa?

“Seguo da vicino questo progetto e posso evidenziare che è interessante, se guardiamo al futuro sicuramente necessario. Ma se non ci sono delle certezze sul corridoio doganale e una tariffa competitiva sull'affitto dei terreni (tenuto conto che parliamo di aree in subconcessione) potrebbe far fatica a decollare. Sea – Aeroporti di Milano vuole infatti che le aziende costruiscano i propri magazzini su terreni in subconcessione, dove la concessione della stessa Sea scade nel 2040, e ciò significa costruire un magazzino con garanzie solo per 20 anni. Secondo aspetto: è indispensabile che l'Agenzia delle Dogane attivi un corridoio doganale con la cargo city dell'aeroporto.”

Molte aziende dovrebbero trasferirsi da est a ovest di Milano: sarebbe così complicato?

“Sicuramente Malpensa avrà uno sviluppo nel cargo ma dipende da come andrà l'economia, dalle condizioni offerte e dalla convenienza o meno per le società del comparto. Bisogna tener conto che i margini di redditività per tutta la filiera si stanno assottigliando e non bisogna dimenticare che ancora oggi il 60% degli spedizionieri sono ubicati a est di Milano. Molti hanno fatto investimenti immobiliari in questa zona anche per un discorso logistico poiché Malpensa è molto a nord e manca ancora il completamento della Pedemontana che potrebbe rappresentare una svolta per la viabilità sulla direttrice verso Malpensa.”

Il progetto a chi si rivolge in concreto?

“Al momento sicuramente ai grandi player, ma anche a quegli spedizionieri che avendo principalmente attività via aerea, potrebbero essere interessati ad avere uno spazio per le loro merci direttamente a Malpensa.”

Veniamo alla vostra società: è possibile definire il magazzino di Freschi&Schiavoni a Vignate un piccolo aeroporto servito via terra?

“Sì è corretto, la nostra società offre servizi di magazzinaggio, trasporti, sicurezza, pesatura Solas e altro per conto di compagnie aeree in primis. L'azienda è nata facendo questo lavoro 55 anni fa avviando un modello chiamato off-airport che ancora non esisteva. Nemmeno la lata regolava il road feeder service. Abbiamo iniziato con SwissAir e successivamente con Lufthansa; negli anni abbiamo progressivamente lavorato sempre più anche con Korean Air e Singapore Airlines. Abbiamo iniziato con clienti con cui ancora oggi il rapporto prosegue a distanza di 40 anni.”

Con quali aeroporti italiani e stranieri operate prevalentemente?

“Freschi&Schiavoni lavora principalmente con Malpensa e con gli aeroporti delle compagnie aeree con cui abbiamo accordi: quindi Svizzera, Germania, Benelux e Francia in Europa. Oltre alle compagnie aeree citate lavoriamo anche con Singapore Airlines, AirBridgeCargo, Tap, South Africa, Silkway e altre ancora oltre che e poi altre compagnie aeree rappresentate in Italia dai Gsa (Generale Sales Agent). In Italia Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Toscana e Lazio sono le regioni che nel trasporto via aerea tirano di più. Le compagnie aeree europee non fanno arrivare i propri aerei cargo negli aeroporti italiani perché hanno i propri hub a distanza di poche centinaia di chilometri e non conviene tenuto conto anche che le tariffe aeree in Italia sembrano essere più basse rispetto a Paesi come la Germania o il Benelux, e dunque meno remunerative per coprire tutti i costi previsti. Dunque servono il nostro paese con il servizio cosiddetto aviocamionato e il nostro magazzino rappresenta un piccolo aeroporto collegato via terra con hub principale della compagnia in Europa. C'è da rilevare però che, con l'arrivo negli ultimi anni a Malpensa di tutte le compagnie aeree mediorientali, Air Bridge e Cargolux, l'aviocamionato si è ridotto molto a favore di Malpensa e non è più così destabilizzante per i nostri aeroporti italiani come qualcuno continua a sostenere.”

In concreto agli spedizionieri che servizi fornite per i trasporti aerei?

“Ci sono spedizionieri che terziarizzano le loro attività di magazzino oltre che di trasporto, pertanto effettuiamo tutte quelle attività operative, di accettazione, palettizzazione, sicurezza, consegne e ritiri, oltre che predisporre la documentazione necessaria all'oltro negli aeroporti.”

Il trasporto aereo sta rosicchiando quote di mercato alle altre modalità?

“Con i processi di cost review che molte aziende sono state costrette ad avviare negli ultimi tempi ho visto molta merce di alto valore optare anche per il trasporto via mare e non solo quello aereo come tradizionalmente avveniva. Però per certi traffici l'aereo rimane la modalità più richiesta in special modo per gli spedizionieri di Milano.”

Freschi&Schiavoni ha nuovi investimenti in cantiere?

“Ogni anno facciamo nuovi investimenti per rimanere attrattivi e innovativi. Nel 2017 abbiamo realizzato a Vignate un impianto per la merce a temperatura controllata installando delle celle che possono contenere 200 europallet perishable (divisi tra pharma e food) e siamo alla fase finale per la compliance GDP e CEIV. Molte compagnie aeree ci richiedono espressamente di guardare con molta attenzione agli special cargo quindi dobbiamo essere sempre molto attivi per rimanere su questo mercato. L'anno prossimo, oltre a una nuova macchina per avere pesi e misure certificate, investiremo molto in IT e infine acquisteremo più furgoni e motrici per trasportare merce deperibile oltre che a iniziare la certificazione TAPA per gli automezzi, mentre il nostro magazzino di Vignate è già certificato TAPA. Si parla di investimenti da circa 300mila euro ogni anno.”

Quanti volumi di merce movimentate annualmente?

“Circa 130 milioni di kilogrammi di merce ogni anno, la maggior parte in esportazione e soprattutto attraverso l'aeroporto di Malpensa che in Italia vede transitare oltre il 50% dei prodotti che viaggiano via aerea.” ■

11 settembre 2017

Mainfreight arriva in Italia con la branch Air&Ocean aperta a Segrate

Il mercato italiano degli spedizionieri accoglie l'ingresso di un nuovo player proveniente dalla Nuova Zelanda. La società di logistica e spedizioni Mainfreight ha infatti annunciato di aver appena inaugurato la propria nuova branch Air&Ocean italiana a Milano, più precisamente a Segrate.

“L'apertura di Mainfreight Italy permette di portare avanti l'espansione del gruppo in tutta Europa consentendoci di essere più vicini ai nostri clienti e offrire loro un alto livello di qualità e di customer care controllando la catena logistica end to end” spiega l'azienda sul proprio sito. Mainfreight sottolinea ai caricatori che potrà garantire loro anche i tradizionali servizi doganali alla merce.

Il branch manager di Mainfreight Italy è Giorgio Mongeri.

Per saperne di più leggi l'annuncio sul [sito di Mainfreight](#). ■



13 settembre 2017

Farmaceutico e alimentare trainano il business di Swiss WorldCargo in Italia

Una delle compagnie aeree più attive sul mercato del cargo in Italia è la svizzera Swiss WorldCargo, divisione di Swiss International Air Lines operativa nel nostro paese dal 2002. AIR CARGO ITALY ha intervistato Mambio Ravezzi, senior manager head of Italy&Malta per conoscere più nel dettaglio le attività del vettore elvetico che offre servizi di trasporto merci 'airport-to-airport' verso circa 130 destinazioni in tutto il mondo.

Dott. Ravezzi ci spiega più ne dettaglio come Swiss WorldCargo serve il mercato italiano?

“Dall'Italia, dove la clientela di SWC è prevalentemente costitu-

ita da spedizionieri internazionali, il 90% circa dei volumi vengono trasportati via camion verso l'hub principale di Zurigo o verso il secondo scalo di Ginevra, da dove vengono poi caricate sui voli intercontinentali.”

Quanti uffici e quante persone lavorano per Swiss WorldCargo in Italia?

“In Italia SWC ha sede a Milano Vignate presso il magazzino di Freschi & Schiavoni, una delle strutture 'off-airport' più all'avanguardia presenti nel nostro paese. Il team di SWC Italia, riportando a me (Senior Manager, Head of Italy & Malta) è costituito da 15 persone, di cui 13 impiegate in varie aree funzionali presso la sede di Vignate e due 'resident sales' basati a Firenze e a Venezia. A Vignate risiede anche il direttore della regione South and Western Europe di SWC, Angelo Toffanin.”

Nello specifico quali servizi offre la vostra compagnia aerea ai caricatori?

“SWC offre un portafoglio di prodotti speciali ad alto valore aggiunto studiati per rispondere alle esigenze di trasporto aereo di diversi settori:

- SWISS Valuables: per tipologie di merce di valore (gioielli, orologi, banconote, ecc)
- SWISS Argus: per tipologie di merce appetibile (profumi, diplomatici, elettronica, ecc)
- SWISS X-Presso: per tipologie di merce che necessitano una velocità nell'intera catena logistica (origine, transito e a destino)
- SWISS °Celsius Active e Passive: per tipologie di merce che richiedono il mantenimento della temperatura da -30 (farmaceutici, alimentari). Da -20°C a +20°C per la versione Active che prevede l'utilizzo di contenitori frigo a funzionamento elettronico o con ghiaccio secco e la versione Passive da -50°C a +25°C, che prevede l'utilizzo di un altro tipo di contenitori con refrigerazione tramite dei pannelli combinati e rimovibili, tipo ghiaccio blu per intenderci
- SWISS General Cargo: per tipologie di merce generali (ricambistica, macchinari, abbigliamento, calzature)
- SWISS Mail: riservato alla posta aerea. Dall'Italia il nostro cliente è Poste Italiane.

Oltre ai prodotti speciali, per rispondere alle esigenze logistiche sempre più complesse dei propri clienti, SWC offre soluzio-

ni altamente personalizzate, rivolte in particolare alle industrie farmaceutica & healthcare, lusso & valori e servizi postali, con particolare interesse per settori in grande evoluzione come la medicina personalizzata o l'e-commerce."

Quali sono i volumi di merce movimentati annualmente da e per l'Italia da Swiss WorldCargo?

"Nel 2016, come via aerea, il mercato italiano ha importato circa 105 milioni di chili ed esportato circa 565 milioni di chili. Per quanto riguarda SWC, sempre nello stesso anno, si sono trasportati 2 milioni di chili in import e 16 milioni in export (fonte CASS)."

In quali aeroporti italiani e/o stranieri opera l'azienda prevalentemente?

In Italia, SWC opera su Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Napoli, Firenze e Venezia. La maggior parte del nostro trasportato è su gomma (90%) da Milano Vignate, Firenze, Torino, Bologna, Roma, Verona e Venezia, verso Zurigo e Ginevra, da dove la merce ha accesso a circa 80 destinazioni (130 se si considerano anche le destinazioni servite via camion da SWC in Europa e Nord America), con volumi particolarmente rilevanti su destinazioni asiatiche e nord-americane.

Guardando al futuro dove risiedono secondo voi le maggiori opportunità nel cargo aereo in Italia?

"Crediamo molto nello sviluppo dell'industria farmaceutica e per questa ragione stiamo concentrando energie e risorse in questo settore e recentemente abbiamo nominato un responsabile vendite 'dedicato'. Costantemente collaboriamo con fornitori qualificati che offrono strutture all'avanguardia per quando riguarda il mantenimento ininterrotto della temperatura, come l'hub di Freschi & Schiavoni a Milano Vignate, che è stato recentemente adeguato con l'installazione di un nuovo impianto di celle frigorifere di ultima generazione e conforme agli standard GDP/CEIV. Similarmente crediamo molto nello sviluppo dell'eccellenza Italiana nel campo alimentare e il settore food rappresenta una porzione rilevante dei nostri volumi in export."

Avete in previsioni investimenti o progetti specifici nel settore delle spedizioni aeree merci?

"Abbiamo investito molto nell'industria farmaceutica, diversificando le soluzioni offerte (ad esempio abbiamo introdotto le 'Passive Solution' del fornitore vaQtec), migliorando la tracciabilità e la trasparenza delle informazioni grazie all'utilizzo di 'Active Tracking Devices' sui nostri aeromobili e all'istituzione di un team pronto a intervenire 24/7 in caso di deviazioni. Abbiamo anche migliorato la 'customer experience' sul nostro sito swissworldcargo.com che offre maggiore trasparenza anche per quanto riguarda le capacità disponibili per le spedizioni pharma. Infine stiamo creando un network di 'pharma corridors', una rete di stazioni certificate attraverso i nostri partner di ground handling. Entro la fine del 2017, le stazioni certificate saranno circa un centinaio."

Se e di quali aziende vi servite in Italia per l'aviocamionato?

"Collaboriamo con diverse società Italiane ed estere. Da e per Milano ci serviamo principalmente di Freschi & Schiavoni, partner storico di SWC, mentre a Firenze (la seconda piazza in ordine di importanza sul mercato italiano) collaboriamo con la società Delli & Tecnotrans. Di recente, abbiamo inaugurato un nuovo servizio su gomma tra Roma Fiumicino e Firenze, grazie ad un accordo con la società CTV2000 che offre una struttura a temperatura controllata a Roma Fiumicino." ■

15 settembre 2017

Corsa fra gli spedizionieri per accaparrarsi slot di capacità sugli aerei

Gli ultimi mesi del 2017, così come del resto tutto l'esercizio in corso, si preannunciano a dir poco intensi sul fronte del trasporto aereo di merci e allora molti primari gruppi spedizionieristici internazionali si stanno muovendo per assicurarsi capacità di stiva disponibile per l'ultimo trimestre dell'anno. Un articolo di Lloyd's Loading List spiega che è in atto una vera e propria corsa fra i maggiori player del mercato per non rischiare di dover limitare il numero di spedizioni inviate nel periodo pre-natalizio. "Abbiamo notato continui colli di bottiglia nei traffici transpacifici dall'ultimo trimestre del 2016 in poi e prevediamo che



una scarsità di offerta di stiva potrebbe esserci anche sul trade Asia - Europa per effetto delle crescenti esportazioni europee" ha detto Lucas Kuehner, responsabile del business Air Freight di Panalpina. "Ci aspettiamo - ha aggiunto - una peak season importante e dall'inizio dell'anno siamo impegnati a incrementare la nostra offerta di spazi sugli aerei negoziando con i vettori Block Space Agreements, studiando alternative di transito attraverso altri aeroporti e noleggiando altri voli charter". Secondo Kuehner per la prima volta in molti anni la domanda di trasporto aereo è superiore alla offerta e questo per effetto in particolare della crescita dell'e-commerce ma anche della produzione industriale.

Anche Ingo-Alexander Rahn, responsabile del business aereo di DHL Global Forwarding, ha detto che stanno cercando di aumentare la loro capacità disponibile "soprattutto sulle rotte transpacifiche ed europee". Secondo Rahn non crescono solo settori merceologici come l'e-commerce e la tecnologia ma anche altri comparti come i beni di consumo, chimici e la manifattura in genere, a conferma della robusta ripresa economica in corso.

Nella stessa maniera sta agendo anche Bolloré Logistica che, per evitare di rimanere spiazzata da possibili colli di bottiglia, ha già provveduto ad acquistare dei voli charter dalla Cina secondo quanto ha spiegato il direttore della divisione air cargo Claude Picciotto.

L'attuale situazione di scarsa offerta di capacità sta chiaramente portando a un rialzo delle tariffe di trasporto che gli spedizionieri a loro volta girano sui clienti caricatori, i quali sono stati avvisati che per spedire merce nei prossimi mesi il prezzo da pagare sarà un po' più elevato rispetto al passato. Una condizione pare accettata di buon grado dai produttori che, secondo quanto riportato da Kuehner di Panalpina, "hanno capito che in questo momento è più importante ottenere capacità di stiva piuttosto che negoziare sulle tariffe".

Leggi di più su [Lloyd's Loading List](#). ■

18 settembre 2017

Dal 2019 Etihad Cargo decollerà da Parma



Dal 2019 l'Aeroporto internazionale di Parma entrerà sulla scena del cargo internazionale con i voli di Etihad. Lo ha annunciato dalle colonne del Corriere Imprese, Guido Dalla Rosa Prati, presidente di Sogeap, la società di gestione dello scalo Giuseppe Verdi che attende entro gennaio 2018 il completamento dei lavori di allungamento della pista da 2mila a 3mila metri.

Grazie ai 37 milioni di euro di investimenti partiti nel 2017,

l'aeroporto di Parma disporrà di un'infrastruttura completa per ospitare i voli cargo Etihad, con cui Sogeap (il cui socio di maggioranza dal 2011 è l'austriaca Meinl Bank, che possiede il 51,93% delle quote), ha stipulato un accordo decennale.

Attualmente Parma movimentata 50 tonnellate di merci aeree. Quanto ai voli passeggeri, con la programmata sospensione invernale del collegamento con Olbia, restano attive le rotte con Cagliari, Trapani e Chisinau in Moldavia. ■

20 settembre 2017

Le priorità di Negrini (IBAR): "Lettera di vettura elettronica e coordinamento fra aeroporti cargo"

Ibar - Italian Board Airline Representatives è l'associazione che riunisce i principali vettori nazionali e stranieri operanti in Italia, promuovendo e salvaguardando gli interessi dell'industria aerea. AIR CARGO ITALY ha intervistato il presidente dell'associazione, Benito Negrini, Regional Manager Italy di Luxair con una lunga e vasta esperienza nell'aviazione commerciale.

Presidente Negrini per iniziare ci rivela che peso ha la rappresentanza del trasporto aereo merci all'interno di Italian Board Airline Representatives?

"Ad oggi sono 52 i vettori associati a IBAR, tra questi vi sono compagnie dedicate esclusivamente al trasporto merci (Lufthansa Cargo), insieme a diverse altre società che abbinano voli all-cargo al servizio passeggeri. Inoltre tra i nostri soci abbiamo anche AICAI, la Associazione che rappresenta i courier internazionali per i quali l'Italia è rapidamente diventata un mercato di primaria importanza."

Quali criticità ha individuato IBAR nel cargo aereo in Italia?

"Grazie al buon andamento delle esportazioni, in Italia il trasporto merci per via aerea sta attraversando una fase di crescita soddisfacente. In generale, le cose potrebbero andare ancora meglio se si riuscisse da un lato a snellire i processi documentali legati al trasporto delle merci internazionali e dall'altro, in una prospettiva di medio-lungo termine, ad attuare una politica di investimenti mirati negli scali. Gli aeroporti maggiori devono dotarsi di infrastrutture che permettano di gestire in maniera efficiente la intermodalità con i mezzi di superficie."

Quali soluzioni propone per risolvere queste criticità?

"L'intero processo deve essere informatizzato. Gli aeroporti con una significativa attività cargo devono a nostro avviso dotarsi di sistemi IT integrati sui quali interagiscano i diversi soggetti che operano in ambito aeroportuale. Da parte nostra intensificheremo gli sforzi per promuovere, in collaborazione con IATA, la lettera di vettura elettronica (e-AWB)."



Quali prospettive di sviluppo vedete invece per il futuro del cargo aereo in Italia?

“L'andamento del traffico merci è tradizionalmente un indicatore affidabile dell'economia di un Paese. Anche questo settore ha vissuto anni difficili ma ora registriamo con compiacimento una crescita dei volumi: il 2016 si è chiuso con un +6%, mentre per il primo semestre del 2017 l'incremento è addirittura a due cifre. Considerando che il cargo aereo è utilizzato principalmente per il trasporto di prodotti e componenti ad alto valore aggiunto, questi dati forniscono una fotografia alquanto incoraggiante per il sistema-Paese.”

Quando e perché è nata IBAR?

“L'Italian Board of Airline Representatives è nata, come molte nostre consorelle fondate all'epoca in diversi Paesi, negli anni '60 del secolo scorso su raccomandazione della IATA per dialogare con le istituzioni nazionali a vario titolo coinvolte nel monitoraggio della nostra industria. Nel tempo alle attività istituzionali si è aggiunta quella non meno importante di confronto con i gestori aeroportuali in tema di tariffe: per i nostri associati il contenimento dei costi aeroportuali è di vitale importanza.

Sul fronte della regolazione, che nel frattempo ha travalicato i confini dei singoli Paesi per diventare una questione Europea, siamo parte del network BAR Europe che monitora le attività legislative in ambito EU e il corretto e tempestivo recepimento delle normative europee nei diversi contesti nazionali. Ci interessa molto che i principi di trasparenza e non discriminazione, incardinati nella normativa Europea in tema di gestione aeroportuale, siano rispettati da tutti.” ■

25 settembre 2017

L'aeroporto di Comiso scommette sul cargo

Il trasporto aereo delle merci continua a fare gola agli aeroporti italiani. L'ultimo scalo ad aver deciso di puntare sul cargo sembra essere quello di Comiso, uno scalo che sorge in provincia di Ragusa e che, secondo quanto riportato da Il Giornale di Sicilia,

vorrebbe concretizzare un progetto di cui si parla ormai da almeno un anno.

Il sindaco della cittadina, Filippo Spataro, ha appena affidato l'incarico di redigere uno studio di prefattibilità di questo progetto all'avvocato Gianni Scapellato, “colui che – scrive Il Giornale di Sicilia – ha creduto da sempre nella realizzazione dell'aeroporto e che già nella prima fase avrebbe voluto inserire il progetto cargo. L'incarico affidato a Scapellato, già direttore degli aeroporti di Milano Malpensa, Forlì e Rimini, prevede un compenso lordo di 20 mila euro. In un convegno che si svolse lo scorso novembre a Ragusa promosso dalla Camera di Commercio, si affrontò proprio questo argomento per verificarne la fattibilità”.

L'idea per l'aeroporto “Pio La Torre” sarebbe quella di sfruttare il fatto che gli altri principali scali aeroportuali siciliani (Catania, Palermo e Trapani) ad oggi non hanno una piattaforma dedicata al trasporto merci. Fra i relatori di quel convegno che si è tenuto a Comiso circa un anno fa c'erano rappresentanti di DHL Express, Bcube, Politecnico di Milano e altri. Alcuni di loro hanno sostenuto l'importanza di un servizio aereo dedicato per l'esportazione di prodotti agricoli raccolti in Sicilia.

[Leggi l'articolo relativo al convegno di novembre 2016](#) sulle potenzialità di un aeroporto cargo a Comiso. ■



25 settembre 2017

Riusciranno le compagnie aeree a bypassare gli spedizionieri?

Vettore e spedizioniere: un rapporto di odio e amore che periodicamente viene rimesso in discussione perché le nuove tecnologie, anche nel trasporto aereo, potrebbero portare a una disintermediazione del servizio di trasporto.

Un tema a lungo dibattuto e un rischio finora rimasto tale ma che torna d'attualità perché un articolo di [AirCargoNews](#) riporta l'affermazione di un top manager di una primaria compagnia aerea che, dietro garanzia di anonimato, afferma che la sua società si starebbe impegnando per 'dichiarare guerra' alla figura dello spedizioniere entrando in contatto diretto con i caricatori. E a quanto pare il nuovo Iata Air Cargo Agreement starebbe proprio preparando il terreno a questa trasformazione aprendo ai vettori la possibilità di bypassare gli spedizionieri che finora operavano formalmente come agenti secondo le regole internazionali.

In realtà nell'articolo citato c'è anche (e sono molti) chi sostiene il contrario, e cioè che le case di spedizione sono un anello irrinunciabile della catena logistica che difficilmente potrà essere cancellato da un portale web o da un software IT per la prenotazione online di un servizio di trasporto.

Leggi l'articolo su [AirCargoNews](#). ■



26 settembre 2017

Anche Piacenza vuole convertire il suo aeroporto al cargo

In Emilia Romagna è partita la corsa ad attrarre traffici merci per riempire aeroporti finora sottoutilizzati. A pochi giorni di distanza dalla notizia che [Parma dal 2019 ospiterà i voli di Etihad Cargo](#), anche le istituzioni locali piacentine sono scattate in piedi per proporre di portare traffici merci all'aeroporto di San Damiano e uno studio di fattibilità verrà all'uopo elaborato.

La proposta arriva dalla Camera di Commercio e dalla provincia di Piacenza, su impulso dei consiglieri regionali piacentini e dei sindaci del territorio, e proprio l'ente camerale si farà carico della progettazione dello studio di fattibilità per valutare la possibilità di uno scalo civile e, soprattutto, commerciale, nell'aeroporto che oggi è militare.

Secondo quanto riporta [Il Piacenza](#) il consigliere regionale Tommaso Foti ha affermato: "C'è un solo aeroporto che ha volumi di traffico notevoli e infrastrutture che giustificano la sua centralità all'interno della Regione (Bologna, ndr). Rimini ha poi una vocazione turistica, non trasporta merci ma è collegato con l'Est Europa per i turisti della riviera. Parma non è decollata: con 200mila passeggeri non sta in piedi senza soldi pubblici, e oggi si vuole darle una vocazione logistica. San Damiano per il cargo ha dei bacini su cui attingere più importanti e delle praterie

aperte. E penso che Orio al Serio stia scoppiando per numero di passeggeri e cargo».

Un altro consigliere regionale, Matteo Rancan, da parte sua ha aggiunto: "Piacenza è uno snodo fondamentale per la logistica e il collegamento tra varie regioni. Noi crediamo che con un aeroporto di un certo tipo si possa sviluppare nel territorio. Stiamo portando il tema sotto gli occhi di tutti i soggetti economici. La nostra pista è simile a quella di Orio al Serio, è un punto a nostro favore. Dobbiamo portare avanti questa battaglia in modo compatto". La pensa così anche la collega Katia Tarasconi che ha detto: "Ben 17 anni fa partì sul nostro territorio la vocazione logistica. Oggi a Piacenza transita più merce di Bologna, Parma è molto indietro. Siamo strategici, merci e persone si muovono dove si sentono di andare. E le merci di Parma passano per Piacenza: ogni chilometro in più alza i costi di ogni operatore economico. E noi nel giro di 70 chilometri abbiamo un terzo del Pil italiano".

L'aeroporto di Piacenza-S.Damiano è un aeroporto militare che dispone di una pista lunga 2.990 metri ed è situato nel comune di San Giorgio Piacentino in prossimità della frazione San Damiano, a circa 15 km a sud di Piacenza.

Leggi l'articolo completo su [Il Piacenza](#). ■

27 settembre 2017

Ampi margini di crescita previsti per il cargo aereo secondo l'ultimo report "Aviation benefits-2017"

Ogni giorno oltre 100 mila aerei trasportano più di 10 milioni di passeggeri e beni per un controvalore stimato in 18 miliardi di dollari. Nel 2016 in tutto il mondo sono stati trasportati 53 milioni di tonnellate di merci, un valore che ha contribuito a raggiungere quota 205 miliardi di tonnellate/kilometro (freight tonne kilometres) annualmente, garantendo lavoro a 9,9 milioni di addetti diretti e contribuendo al Pil mondiale con 664,4 miliardi di dollari. Lo dice l'edizione 2017 del [report "Aviation benefits"](#) redatto dall'Industry High Level Group (IHLG) di cui fanno parte ICAO (Civil Aviation



AVIATION BENEFITS

2017



Organization), ACI (Airports Council International), CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation), IATA (International Air Transport Association) e ICCAIA (International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations).

Nonostante il trasporto via aereo sia limitato dai costi elevati, superiori di 4-5 volte al camion via strada e di almeno 12 volte rispetto alla nave, nei cieli viaggiano il 34,6% delle merci se si guarda la valore dei trade mondiali (in totale pari a 6,4 trilioni di dollari), mentre in termini di volumi questa modalità di trasporto rappresenta solo lo 0,5% sul totale delle merci spedite ogni anno in giro per il mondo. Nel 2016 la merce trasportata su voli di linea è cresciuta fino a 34 milioni di tonnellate a livello internazionale e fino a 53 milioni di tonnellate in generale sulla scorta del miglioramento dei consumi e della produzione mondiale.

Secondo le previsioni contenute nel report, nel 2034 sia il traffico aereo passeggeri che merci sono destinati a raddoppiare rispetto ai livelli del 2016: il cargo in particolare dovrebbe crescere in media del 4,2% ogni anno raggiungendo i 466 miliardi di tonnellate/kilometro.

Leggi il report intero intitolato ["Aviation benefits - 2017"](#). ■

28 settembre 2017

Priano Marchelli: spedizioni aeree per far navigare le navi

La nave, così come ogni altro mezzo di trasporto, guadagna quando viaggia. Ecco perché se si verifica un guasto, o comunque una qualsiasi altra causa di inattività, c'è urgenza che le riparazioni avvengano in fretta per farla riprendere il largo. A Genova c'è una casa di spedizioni, la Priano Marchelli, che qualche decennio fa ha iniziato la propria attività proprio al servizio delle compagnie di navigazione garantendo loro l'approvvigionamento più rapido possibile di forniture e pezzi di ricambio. Spesso queste spedizioni urgenti avvengono via aerea e per questo AIR CARGO ITALY ha intervistato il responsabile del reparto aereo di Priano Marchelli, Marco Mara.

Sig. Mara intanto può raccontare quando e perché Priano Marchelli ha iniziato a operare nel settore del cargo aereo?

"Priano Marchelli fu fondata nel 1934 come società operante nel settore doganale indirizzato esclusivamente all'industria navale. L'evoluzione del mondo armatoriale, sia mercantile che crocieristico, e l'imminente apertura delle frontiere hanno imposto all'azienda di strutturarsi in modo tale da poter soddisfare l'esigenze di un'industria che necessitava di un partner specializzato per organizzare i propri processi logistici con capillarità e completezza. Per questo dal 1986 Priano Marchelli ha intrapreso un percorso di crescita con l'apertura di depositi doganali e reparti strutturati nei settori aereo, marittimo e terrestre.

Oggi Priano Marchelli vanta 110 dipendenti con un'età media di 32 anni e una cinquantina di questi sono stati assunti negli ultimi due anni. Il nostro reparto aereo è composto da 12 persone che si occupano quotidianamente di soddisfare le esigenze di armatori e cantieri navali facendo volare verso le principali direttrici richieste dall'industria ogni tipo di merce aventi qualsiasi peso e dimensione."

Qual è nello specifico la sfera dei servizi offerti da Priano Marchelli?

"La logistica indirizzata all'industria navale è sicuramente il core business di Priano Marchelli. Dal lontano 1934 ci siamo dedicati all'assistenza a compagnie armatoriali, società di gestione navale e cantieri con servizi di magazzinaggio, consolidamento e ogni tipo di trasporto di parti di ricambio ed equipaggiamento per la riparazione e la manutenzione di navi operanti nei settori del commercio e della crocieristica internazionale. Progettiamo le migliori soluzioni logistiche personalizzate per le differenti esigenze dell'armatore sia per le navi in esercizio appartenenti alla loro flotta, che per quelle in sosta presso i cantieri a seguito di operazioni di bacino di carenaggio per riparazione, manutenzione o refurbishment. Così come per le nuove costruzioni dove possiamo sul posto il nostro team specializzato al fine di permettere agli architetti, ingegneri e progettisti coinvolti nella nuova costruzione di ricevere la merce ordinata dagli uffici tecnici del cantiere navale e dell'armatore nei tempi previsti al fine di essere sistemati e/o assemblati come da programma."

E più nel dettaglio dei trasporti aerei?

"Priano Marchelli è agente IATA dai primi anni novanta e grazie a uno staff esperto svolge con competenza tutte le formalità burocratiche necessarie al corretto trasporto di ogni tipo di prodotto e secondo le normative vigenti. Organizziamo quotidianamente spedizioni aeree dirette e/o consolidate, 'fermolaeroporto' e/o door to door da e per qualsiasi Paese, attraverso un'ampia ed efficiente rete di corrispondenti in ogni angolo del mondo.

Nello specifico il reparto aereo offre i seguenti servizi: spedizioni singole o consolidate da/per i principali aeroporti mondiali, trasporti sea-air, charter parziali o completi, spedizioni worldwide express e courier, gestione merci pericolose, container frigo per merci deperibili e trasporto valori.

Il reparto aereo gestito dal sottoscritto è composto da dodici persone di cui due team leader per l'export (Andrea Mistretta ed Ekaterina Tesakova) e uno per l'import (Roberto Petreti) che mi aiutano quotidianamente insieme ad una squadra di ragazzi preparatissimi a raggiungere gli obiettivi fissati dalla società."



Quali sono i volumi di merce movimentati annualmente?

“La recente acquisizione del contratto di Carnival Corporation ci ha permesso di muovere (solo per i brand del gruppo) su gomma e consolidare presso i nostri centri di Rotterdam e Genova oltre nove milioni di Kg che, una volta raggiunti i nostri depositi, vengono dirottati verso i principali porti mondiali dove attraccano le 79 navi della flotta tramite trasporti aerei, marittimi o terrestri. Quest'anno supereremo ampiamente il milione di Kg spediti via aerea e siamo fiduciosi che, grazie alla coesione e alla professionalità della nostra squadra, i numeri siano destinati a crescere.”

In quali aeroporti italiani e/o stranieri opera l'azienda prevalentemente?

“Genova, Milano, Roma, Amsterdam, Londra, Francoforte, Amburgo, Miami, Hong Kong e Sydney.”

In anni recenti la vostra azienda si è resa protagonista della spedizione di carichi particolarmente eccezionali per le navi, non è vero?

“Operando nell'industria navale e nel project cargo sovente veniamo coinvolti nella spedizione di macchinari importanti che necessitano il noleggio di aeromobili dedicati e prepariamo piani di stivaggio che comprendono i dettagli del carico e la messa in sicurezza. I carichi 'heavy lift' sono gestiti regolarmente da nostro personale esperto su base mondiale. Con ciò intend machine, generatori, motori interi di navi, eliche, gru, impianti complete e altro. Effettuiamo queste spedizioni tramite il noleggio di aeromobili Antonov, Ilyushin e comuni 747 o MD11 cargo.”

Dove risiedono secondo voi le maggiori opportunità di crescita per il cargo aereo in Italia?

“Dagli ultimi dati forniti da Anama, l'Italia rappresenta solo il 6% del totale di merci movimentate in Europa ed è ancora decisamente lontana dalle prestazioni degli aeroporti francesi, tedeschi ed olandesi.

Per recuperare terreno dovremmo puntare su pochi aeroporti destinati al general cargo come avviene all'estero. Per avere collegamenti aerei efficaci ed efficienti occorre concentrare la massa critica della merce su pochi scali, chiaramente con il supporto indispensabile di una cabina di regia nazionale che governi e indirizzi il sistema aeroportuale italiano.

Sarebbe inoltre interessante, come suggerito dalla president di Anama, Marina Marzani, istituire una carta dei servizi merci obbligatoria per i principali aeroporti cargo che fotografi la reale qualità erogata e creare poli logistici negli aeroporti con vocazione cargo offerti a prezzi di mercato e non a 'costi aeroportuali”.

Questo invece non sta avvenendo?

Purtroppo ogni tonnellata di merce italiana dirottata su strada verso scali stranieri contribuisce ad alimentare, attraverso le tasse, lo sviluppo degli stessi aeroporti concorrenti. Un circolo vizioso da cui l'Italia sta cercando di uscire grazie anche a 140 milioni di nuovi investimenti previsti per i prossimi anni in diversi scali per migliorare i servizi cargo. Si parla di 12 milioni per Bologna, 26 per Fiumicino, 28 per Malpensa, 19 per Bergamo, 17 per Brescia, 13 per Catania, 9 per Venezia e 5 per Ancona.

E l'aeroporto di Genova che ruolo ha in questo scenario?

“Purtroppo la gestione dello scalo si connota sempre più da termini imprenditoriali decisamente poco produttivi ed efficienti grazie a obiettivi fondati esclusivamente su criteri di rendimento economico non finalizzati a una progettualità e sostenuti da attività che nulla hanno a che fare con l'aviazione o con criteri sinergici con il porto (unica industria rimasta alla città). Vediamo la continua assenza di un business plan è questo penalizza in modo quasi irreparabile lo scalo e conseguentemente la città. Il management passato e presente non ha fatto nulla per dare un'identità a questo aeroporto; intendo dire ad esempio aver mai provato ad indirizzarlo e strutturarne per diventare un possibile Orio al Serio o Brescia o Verona, oggi scali di rilievo per il traffico courier o cargo.

Abbiamo in città forse il cantiere navale più importante al Mondo, perché non attrezzare un aeroporto e conseguenti infrastrutture a supporto che ne agevolino l'arrivo delle merci nei bacini?”

Avete in previsioni investimenti specifici nel settore delle spedizioni aeree?

“Sicuramente l'apertura della nuova branch a Miami di Priano Marchelli USA Inc. permetterà un ulteriore sviluppo del nostro reparto aereo. Inoltre la crescita dei volumi su alcune direttrici sta muovendo l'azienda verso l'implementazione del proprio

WMS (warehouse management system, ndr) tramite strumenti di pesatura e di controllo che alleggeriscano i carichi di lavoro e permettano di offrire al cliente finale un servizio sempre più preciso e all'avanguardia. L'esigenza di allotments su alcune direttrici sta indirizzando l'azienda verso una palettizzazione autogestita, prevista nei prossimi piani di sviluppo aziendale.” ■

28 settembre 2017

Trasporto aereo: le Sezioni Unite delineano la responsabilità dell'handler



In tema di trasporto aereo, il c.d. handler aeroportuale è il soggetto incaricato dal vettore aereo affinché provveda al deposito e alla custodia delle merci all'interno delle aree aeroportuali, in attesa del trasporto e della successiva consegna al destinatario. E' sorto un contrasto in giurisprudenza circa la qualificazione giuridica dell'attività di handling e l'individuazione dei profili di responsabilità nei confronti del destinatario, in caso di inesatta esecuzione della prestazione da parte dell'handler.

L'handler va considerato come un "ausiliario" del vettore, rientrando la sua attività nella complessiva prestazione dovuta dal vettore in esecuzione del contratto di trasporto, o la sua prestazione è invece oggetto di un contratto distinto e autonomo, con conseguente responsabilità contrattuale esclusivamente a suo carico?

A questa domanda risponde la Corte di Cassazione, Sezioni Unite Civili, con la sentenza 20 settembre 2017, n. 21850.

Per saperne di più leggi sul [sito di Altalex](#). ■

cigisped
air freight



Cigisped Air Freight Srl

Via Bartolomeo Bosco, 57/7 - 16121 Genova - ITALY
Ph +39.010.6512646 - Fx +39.010.6512176 - air@cigispedair.it

2 ottobre 2017

Guidi (Kuehne+Nagel): “Siamo i nuovi leader in Italia nelle spedizioni aeree”

Nei primi mesi del 2017 il mercato italiano del trasporto aereo merci ha assistito a un avvicendamento al vertice della classifica degli spedizionieri con Kuehne + Nagel che ha conquistato il primo posto (considerando le esportazioni) con oltre 22 milioni di kg di merce spedita (equivalente a un market share del 7,3%).

AIR CARGO ITALY ha chiesto al Direttore sales & marketing di Kuehne + Nagel Italia, Paolo Guidi, quali sono i segreti di questa scalata che nell'ultimo biennio ha portato l'azienda, guidata dall'amministratore delegato Ruggero Poli, al vertice del cargo aereo italiano.

Con oltre 70.000 dipendenti e 1.300 siti in più di 100 Paesi, il Gruppo Elvetico è una delle principali società di logistica del mondo. Suo punto di forza nel mercato sono il trasporto Via Mare, Via Aerea, Via Terra, la Contract Logistics, con una grande attenzione all'informaticizzazione delle soluzioni di Logistica Integrata. In Italia è presente con oltre 30 sedi posizionate strategicamente sul territorio, ha una forza lavoro di circa 2.500 dipendenti e 600.000 m² di superficie di magazzino (piattaforme dedicate, multi-cliente, in house logistics, a temperatura controllata, uffici freight forwarding, ecc.). L'azienda fornisce soluzioni di logistica integrata praticamente in tutti i settori merceologici; dall'Automotive, all'Aviation, dal Retail al Chimico, dal Food al Fashion.

Dott. Guidi, può spiegare a cosa si deve questo scatto in avanti di Kuehne + Nagel nel Cargo Aereo in Italia?

“In generale Kuehne + Nagel ha sviluppato negli anni un'ampia offerta di servizi nella catena logistica globale “end-to-end”, con due modalità: attraverso una crescita organica (capacità di stare sul mercato acquisendo nuovi business e aumentando di conseguenza il proprio Market Share) e tramite acquisizioni. Questo mix ha fatto sì che oggi l'azienda si presenti sul mercato con una leadership storica nell'attività di spedizioni Marittime, mentre per il Trasporto Aereo ha guadagnato posizioni fino a essere oggi il numero due al mondo. A livello italiano per la Via Aerea nel secondo trimestre di quest'anno, Kuehne + Nagel è diventata numero uno a livello nazionale. Questo traguardo è il risultato di un percorso iniziato 6-7 anni fa e incrementato negli ultimi tre anni, investendo sia in risorse umane, tramite lo sviluppo della forza vendita sul territorio, sia nei servizi che si sono diversificati nei vari settori Industriali.”

Più nel dettaglio su quali mercati avete puntato?

“Abbiamo investito ad esempio nel mondo dell'Industria Farmaceutica con celle a temperatura controllata, essendo così in grado di gestire traffici internazionali sia in import che in export. E questo è stato fatto integrando sempre più la filiera logistica dei nostri Clienti con il supporto dell'innovazione tecnologica. In concreto, abbiamo la possibilità di seguire e controllare le temperature delle merci trasportate lungo tutte le fasi del trasporto, grazie a particolari sonde e con un sistema di monitoraggio avanzato che abbiamo implementato.

Questo è uno dei fattori che ci ha permesso di crescere in maniera esponenziale nel business farmaceutico ma anche nel resto delle Industry (General Cargo, Automotive e Aerospace) che hanno contribuito al raggiungimento di questi risultati nel settore del Trasporto Aereo, gestendo ad esempio business con volumi molto importanti sul Trade Italia – Giappone

Sfruttate soprattutto il network aeroportuale italiano?

“Oggi il nostro Servizio Aereo viene servito sia attraverso la rete di Aeroporti Nazionali, soprattutto Malpensa e Fiumicino, sia tramite i maggiori hub europei, dove ci appoggiamo a nostre infrastrutture presso gli Aeroporti di Monaco, Francoforte, Parigi, Amsterdam e altri. Con le nostre infrastrutture possiamo quindi non solo sfruttare i “voli diretti” Nazionali ma anche i “voli gommati” che ci permettono di spedire o ricevere le merci attraverso Aeroporti fuori dall'Italia con collegamenti Intercontinentali.

Abbiamo lavorato anche per diversificare le tipologie di servizi offerti in base ai diversi transit time delle Compagnie Aeree: voli più veloci o voli più lenti in modo da poter differenziare l'offerta e quindi anche i costi. A livello di copertura geografica serviamo tutto il Paese attraverso i nostri Branch Office operativi, dislocati su tutto il territorio nazionale.”



Le spedizioni via aerea di Kuehne + Nagel sono bilanciate in import e in export?

“Il Mercato di per sé è squilibrato in quanto ci sono più esportazioni che importazioni dall'Italia.

Kuehne + Nagel si è sviluppata nella stessa direzione con un incremento delle esportazioni negli ultimi anni rispetto al bilanciamento del mercato nazionale. Questo sviluppo sulle esportazioni è avvenuto in particolare con un ottimo posizionamento del nostro Network. Oltre a ciò ha ovviamente aiutato anche il cambio Euro/Dollaro che ha favorito recentemente l'esportazione dei Prodotti Made In Italy”

Avete solo contratti di lunga durata o servite anche caricatori per spedizioni spot?

“Seguiamo sia business continuativi che spot. Abbiamo anche una Divisione Progetti che lavora per le spedizioni di carichi eccezionali e quindi anche la possibilità da parte nostra di noleggiare degli aerei cargo completi per volumi molto importanti. Oggi possiamo contare su un panel di Clienti molto vasto e diversificato, ottenendo come risultato un giusto mix.”

Anche per Kuehne + Nagel il Trasporto Aereo è il ramo d'attività che cresce a ritmo più elevato negli ultimi anni?

“L'importante percorso di crescita che abbiamo ottenuto sul mercato italiano rientra nella strategia globale del nostro Gruppo. In Italia abbiamo saputo sia acquisire quote di mercato esistenti, sia trovare nuovi business. Il tutto è avvenuto anche grazie agli investimenti fatti da Kuehne Nagel Italia nella rete di Vendita Nazionale.

Dal punto di vista della “Logistica del Territorio”, per Kuehne Nagel Italia, Roma e Milano sono i due punti cardine per la gestione dei flussi dei Prodotti Pharma, presidiati con la presenza di due siti con celle a temperature controllata. Alcune aree sono già operative da qualche anno, come Segrate dove abbiamo il principale Gateway per le spedizioni Aeree Export. Altre aree sono state recentemente integrate, grazie all'acquisizione di Ferlito Pharma. Gli altri Branch Operativi più importanti dove gestiamo le spedizioni Aeree sono Malpensa (terminal principale dell'import) a cui si aggiungono Verona, Bologna, Firenze, Ancona e Fiumicino.”

Ci sono particolari criticità da risolvere secondo Kuehne + Nagel nel mercato del trasporto aereo merci in Italia?

“Negli ultimi anni il trasporto aereo in Italia ha registrato i più alti tassi di crescita grazie all'aumento dei volumi delle merci, dovuto anche all'e-commerce e a una sempre maggiore competitività rispetto ad altri mezzi di spedizione per determinate categorie merceologiche. Purtroppo però a livello europeo l'Italia non è ai primi posti per volumi complessivamente movimentati in Europa, e resta comunque dietro Francia, Germania e Olanda. Sicuramente c'è un problema di infrastrutture di cui l'Italia soffre e per cui occorrono forti investimenti che hanno necessità di molto traffico per essere ripagati. In aggiunta, le problematiche della nostra compagnia di bandiera (ndr Alitalia/Ethiad) non permette a mio avviso di raggiungere quei livelli che spetterebbero ad un Paese industrializzato come il nostro”.

Nuove opportunità da cogliere?

“Come Kuehne + Nagel abbiamo messo in piedi delle partnership importanti con alcuni dei principali marketplace, ad esempio Alibaba, e abbiamo come cliente Amazon in Europa per la parte logistica (gestione magazzini). Quindi l'e-commerce è un settore che ci interessa per le sue potenzialità future. Oltre a ciò abbiamo investito nella digitalizzazione, assicurando connettività istantanea e soluzioni di continuità ai fini di un migliorato servizio al Cliente.

Un esempio è stato il lancio di KN FreightNet, un prodotto digitale che fornisce quotazioni istantanee, prenotazioni online così come il tracciamento ed il monitoraggio delle spedizioni aeree e marittime.

Desideriamo utilizzare la nostra competenza nelle attività di gestione ed analisi dei dati, sviluppando prodotti pionieristici che apportano valore aggiunto ai nostri Clienti.

Consideriamo la digitalizzazione parte della nostra evoluzione imprenditoriale in corso.” ■



2 ottobre 2017

Perquisizioni all'aeroporto di Torino: nel mirino Aviapartners

Fatture false e lavori mai eseguiti per ottenere finanziamenti da Roma. Secondo quanto riportato da alcune testate giornalistiche nelle scorse ore è stata avviata un'operazione di polizia all'aeroporto di Caselle che riguarda la società belga Aviapartners. Quest'ultima è una multinazionale con sede a Bruxelles che gestisce i servizi di handling in diversi aeroporti d'Europa, fornendo vari servizi tra cui movimentazione merci, manutenzione degli aerei, trasporto dei passeggeri all'interno degli scali, ecc. All'aeroporto torinese di Caselle lavora per conto di tre compagnie aeree Klm, Air France e Alitalia e gestisce circa un terzo della logistica aeroportuale.

Dalle prime informazioni risulta che siano stati perquisiti gli uffici di sette dirigenti di Aviapartners tra cui Mauro Ticca, responsabile Area Nord dell'azienda: gli investigatori hanno sequestrato diversi documenti e materiale elettronico. L'operazione, coordinata dalla procura di Torino, è ancora in corso. Oltre agli uffici sono state perquisite le abitazioni dei dirigenti e funzionari coinvolti. Le attenzioni degli investigatori si sono concentrate su delle fatture false e dei documenti falsi legati al bilancio di alcune società. E in particolare si concentrerebbero su Aviapartners, una delle società che si occupa della logistica dell'aeroporto. ■

In sostanza secondo le prime indiscrezioni si tratterebbe di false fatture per false riparazioni agli aerei di passaggio allo scalo torinese o per lavori all'interno dello scalo mai eseguiti o eseguiti solo in parte che Aviapartners però fatturava "regolarmente". La frode secondo quanto accertato dagli investigatori sarebbe andata avanti almeno dal 2008 e avrebbe fruttato milioni di euro.

La Sagat società che gestisce l'aeroporto di Caselle è estranea all'inchiesta. ■

5 ottobre 2017

Beta Airport prepara il trasloco nel nuovo magazzino di Malpensa

Mancano ormai meno di tre mesi prima che Beta Airport, divisione del gruppo Beta-Trans, possa prendere in consegna da Sea - Aeroporti di Milano la nuova struttura in via di completamento presso l'aeroporto di Malpensa (investimento da 4 milioni di euro per le sole attrezzature) dove troveranno spazio ulteriori magazzini e uffici della società milanese attiva in diverse aree d'attività al servizio del trasporto aereo e marittimo.

Nata nel 1957, Beta-Trans ha sviluppato la propria attività tanto negli adempimenti doganali quanto nei servizi accessori alle spedizioni con attenzione particolare ai trasporti e alla gestione conto terzi dei magazzini sia aerei che marittimi. Per far fronte alle specifiche esigenze delle attività aeree/GSA l'azienda ha progettato e realizzato un terminal a Segrate con moderne strutture per la costruzione e lo stoccaggio dei pallets aerei che ancora oggi rappresenta il fiore all'occhiello del gruppo e da cui ha definito le basi per lo sviluppo della gestione aerea aeroportuale presso l'aeroporto di Malpensa.

AIR CARGO ITALY ha intervistato Sergio Squeri, responsabile operativo di Beta Airport, per sapere quanto e come cambieranno le prospettive di crescita del gruppo a partire dal prossimo anno con l'entrata in funzione del nuovo impianto a Malpensa.

Sig Squeri quando concretamente trasferirete le vostre attività nei nuovi magazzini di Malpensa e quali prospettive di crescita vi aspettate?

"Il nuovo impianto, pronto alla fine dell'anno, sarà un nuovo magazzino con accesso anche air side con una superficie coperta di circa 13.000 mq. Non sarà proprio dentro l'attuale Cargo City di Malpensa ma si tratta di una nuova area che verrà denominata Cargo City Sud e avrà un accesso riservato verso l'area aeroportuale dove attualmente già sorge il magazzino di FedEx. In futuro Sea dovrebbe poi costruire un ulteriore magazzino per DHL Aviation. Questa Cargo City Sud avrà una viabilità dedicata e non sarà quindi necessario entrare nell'attuale Cargo City dove sorgono gli spazi di Alha e di Bcube."

Quali particolarità avrà il nuovo impianto?

"Beta Airport sta investendo parecchio in questo progetto perché il nuovo magazzino dovrà essere all'altezza delle aspettative future del mercato. L'impianto sarà dotato di un sistema completamente automatizzato per la gestione e la movimentazione dei pallets aerei. Ci sarà poi una zona dedicata alla logistica del freddo, con un'area riservata al pharma, per il quale andremo a certificarci come IATA Ceiv, e sorgerà anche un posto d'ispezione frontaliera per quanto riguarda la merce di origine animale (sia per il consumo umano che non) mentre infine una porzione sarà riservata al food. In totale l'area dedicata al freddo sarà di circa 1.600 mq.

A lato dell'impianto di costruzione e di movimentazione dei pallet sarà creato anche un impianto di stoccaggio per un totale di 200 unità di carico, anche questo automatizzato e il tutto sarà gestito da un software specifico per cui ogni posizione sarà mappata e si saprà in tempo reale dove si trova ogni pallet che dovrà essere lavorato."

Concretamente il trasloco avverrà quindi a inizio anno prossimo?

"Sea dovrebbe consegnare il nuovo magazzino a fine anno e sicuramente il periodo migliore per fare questo trasloco sono gli ultimi giorni di dicembre e i primi di gennaio. Noi già operiamo in un magazzino temporaneo a Malpensa dove siamo partiti a lavorare nell'aprile del 2015 ma ha una superficie minima (3.000 mq) che ci consente comunque di lavorare circa 25 milioni di kilogrammi all'anno di merce. Con il nuovo magazzino la prospettiva è di incrementare i volumi e arrivare come minimo a 100 milioni di chilogrammi ogni anno nel giro di pochi esercizi."

Oltre a Malpensa dove opera in Italia il vostro gruppo?

"Beta-Trans ha un grosso polo logistico a Milano Segrate con magazzini per un totale di 80.000 mq di superficie e in quest'area gestiamo sia le compagnie aeree (traffico aviocamionato da e per l'Italia con aeroporti stranieri), sia gli spedizionieri, sia i magazzini e gli spazi per i consolidatori marittimi. La nostra azienda offre una gamma completa di servizi al cargo che vanno dal ritiro della merce, all'attività doganale, zoccolo duro dell'azienda, all'handling, alla sicurezza aerea, ecc. Beta -Trans annualmente movimenta



circa 200 milioni di chilogrammi di merce. Sempre per il cargo aereo abbiamo poi una piattaforma all'interporto di Bologna e all'interporto di Prato, in Toscana, dove offriamo tutti i nostri abituali servizi tra cui in particolare il navettamento nazionale delle merci verso Segrate e verso Malpensa.”

Le compagnie aeree con cui lavora Beta-Trans quali sono?

“I nostri clienti principali sono Air France, Klm, Nippon Cargo, Atlas Globale e Royal Air Maroc che gestiamo all'aeroporto di Malpensa. Oltre a queste abbiamo diverse altre compagnie che ci affidano il servizio di trasporto avio camionato verso altri scali aeroportuali europei.” ■

5 ottobre 2017

Un polo logistico all'aeroporto di Taranto-Grottaglie

Anche in Puglia sta emergendo un progetto per dotare l'aeroporto di Taranto della possibilità di offrire maggiori servizi al trasporto merci. Lo si apprende da un [comunicato stampa](#) della Giunta regionale della Puglia dove si legge: “Realizzare un polo logistico integrato in cui la vocazione industriale dell'aeroporto di Taranto/Grottaglie si integri con l'operatività di carattere commerciale attraverso una rete di voli civili e attraverso collegamenti charter; costituire un Tavolo tecnico permanente, con sede a Grottaglie, per individuare tutte le possibili azioni da mettere in campo per il rilancio dell'aeroporto Arlotta quale importante scalo commerciale, industriale e civile”.

Sono queste le principali proposte messe in campo dalla Regione Puglia per l'aeroporto Arlotta inserite in una delibera di indirizzo alla quale stanno lavorando gli assessorati ai Trasporti allo Sviluppo Economico. I contenuti di questo atto sono stati oggetto del confronto che l'Assessore regionale allo Sviluppo Economico, Michele Mazzarano, ha tenuto con i comitati e le associazioni del territorio, insieme con alcuni rappresentanti istituzionali, sindacali e di categoria.

“C'è la ferma volontà del presidente Emiliano e di questa Amministrazione regionale di coniugare la principale missione dell'aeroporto di Grottaglie con la crescita nella direzione dei voli di linea – ha dichiarato l'assessore Mazzarano – e questo sforzo

sarà presto codificato in una delibera di Giunta regionale”.

È al vaglio della giunta regionale la proposta di costituzione di un Tavolo tecnico che affiancherà la società Aeroporti di Puglia e che sarà costituito da rappresentanti delle istituzioni nazionali, regionali e locali preposte e da rappresentanti delle associazioni, il cui compito sarà quello di indicare idee e soluzioni per la valorizzazione dello scalo e delle sue molteplici vocazioni.

Leggi di più su [Regioni.it](#). ■

5 ottobre 2017

Fra un mese il primo scalo di un aereo Amazon in Italia

L'ufficialità ancora non c'è e tutte le parti coinvolte si trincerano dietro un “no comment” ma, secondo quanto risulta a AIR CARGO ITALY, fra poche settimane avrà luogo il primo atterraggio in Italia di un aereo cargo di Amazon.

Stando alle indiscrezioni che circolano fra gli addetti ai lavori sarebbe già stato firmato un accordo della durata di tre mesi fra Amazon Prime Air, la compagnia aerea del marketplace americano fondato e guidato da Jeff Bezos, e Mle, società di handling aeroportuale che fa capo a Bcube Air Cargo, cui spetterà il compito di gestire le operazioni di rampa e la logistica a magazzino presso la Cargo City dello scalo varesotto. Il primo aereo è atteso fra quattro settimane e pare che il colosso dell'e-commerce abbia già provveduto a prenotare i necessari slot di decollo e atterraggio per importare ed esportare da e per il nostro paese i prodotti compravenduti sul noto portale web di commercio elettronico.

La tempistica di questo esordio in Italia di Amazon non è casuale perché arriva a ridosso delle festività natalizie, un periodo particolarmente intenso per gli acquisti on-line e di conseguenza molto delicato per le consegne che subiscono un picco significativo rispetto al resto dell'anno. In passato anche in Italia si erano verificati casi di ritardi nelle consegne dei pacchi a ridosso del Natale per la difficoltà a smaltire l'elevato numero di ordini e le conseguenti consegne, tanto che anche questo pare sia stato uno dei motivi che ha convinto il magnate Jeff Bezos a ‘mettersi in proprio’ internalizzando almeno in parte l'attività di spedizioni aeree.

Quale sarà l'aereo che in concreto atterrerà a Malpensa ancora non è noto, ma lo scorso luglio Amazon Prime Air aveva preso in consegna [il primo di una serie di Boeing 747 Freighters](#) per i quali era stato firmato oltre un anno fa un contratto di noleggio a lungo termine con Atlas Air e ATSG (Air Transport Services Group). Altri aeromobili sono stati inoltre presi in charter per singoli viaggi o per periodi brevi.

L'arrivo di Amazon Prime Air rappresenta per Malpensa e per il sistema aeroportuale italiano l'ingresso di un nuovo vettore cargo sul mercato aereo nazionale. ■



10 ottobre 2017

Bernardi (FedEx): “A Malpensa aumentata del 25% la capacità di smistamento delle spedizioni”

Dopo Ups Italia (intervista con Alessandro Albertini) e Dhl Express (intervista ad Alberto Nobis), AIR CARGO ITALY completa la serie di approfondimenti dedicati ai principali corrieri espresso attivi in Italia con la seguente intervista a Vito Carlo Bernardi, Managing director International Properties and Real Estate per FedEx Express Europe.

FedEx Express è presente nel mercato italiano dal 1986 e fino ad oggi ha puntato ad ampliare costantemente la propria gamma di servizi di spedizione espresso internazionali. Con i propri uffici amministrativi a Cernusco sul Naviglio (Milano) e 35 sedi operative sul territorio, il gruppo impiega oltre 1.300 risorse nel nostro paese. Il gateway FedEx principale per le spedizioni aeree in & out dall'Italia si trova nella cargo City dell'aeroporto di Milano Malpensa.

Dott. Bernardi per iniziare può darci un inquadramento generale di quanto e come FedEx serve il mercato del cargo aereo in Italia?

“FedEx Express è la più grande società di trasporto espresso al mondo: con una flotta di 657 aerei, forniamo servizi espresso time-sensitive in oltre 220 Paesi attraverso 375 aeroporti nel mondo e siamo in grado di movimentare ogni giorno a livello globale 12 milioni di colli.

Il nostro Gateway principale in Italia si trova presso l'Aeroporto Internazionale di Milano Malpensa presso cui operiamo dal 1992. Da Malpensa, partono due voli al giorno, per cinque giorni alla settimana, diretti all'hub regionale di Parigi Charles De Gaulle e uno diretto verso il nostro global hub di Memphis, negli Stati Uniti. Operiamo inoltre due connessioni giornaliere tra Venezia e Malpensa e altre due, sempre giornaliere, tra Roma Fiumicino, Pisa e Parigi.

Il traffico dall'Italia, gestito in import e in export da Malpensa, è cresciuto esponenzialmente negli ultimi anni tanto da introdurre nel 2012 il volo diretto verso gli Stati Uniti, unico nel suo genere, e da ampliare in maniera molto significativa la nostra presenza presso lo scalo.”

Alcuni mesi fa avete anche inaugurato una nuova base operativa a Malpensa: questa novità ha dato nuovo impulso alle vostre attività in Italia?

“A inizio 2017 abbiamo inaugurato il nuovo gateway che oggi è il più importante snodo FedEx per l'Europa meridionale. Il nuovo gateway, dotato di una struttura altamente automatizzata con sistemi e impianti tecnologici all'avanguardia, conta un totale di 35.000 metri quadri per il trasporto espresso ha aumentato del 25% la capacità di smistamento delle spedizioni. Con questa nuova struttura FedEx è in grado di gestire oltre 20.000 spedizioni al giorno, opera 44 voli settimanali da e per Malpensa e 480 connessioni via terra alla settimana (per le merci meno urgenti e più ingombranti che percorrono tutta la penisola). Per la gestione del cosiddetto ultimo miglio, ci avvaliamo del supporto di 34 filiali distribuite sul territorio nazionale e di una flotta di oltre 400 furgoni brandizzati FedEx che effettuano le attività di ritiro e consegna presso il cliente finale.”

A due anni di distanza dall'acquisizione di TNT come procede l'integrazione fra le due realtà?

“L'unione di FedEx e TNT ci permette di costruire sui punti di forza di entrambe le aziende, portando ad un futuro più luminoso che collega ancora più persone e possibilità in tutto il mondo. Combinando le reti complementari di FedEx e TNT, creeremo un portafoglio di soluzioni globali altamente competitive e complete che trasformeranno l'industria globale del trasporto e della logistica. Il sistema internazionale senza eguali di FedEx Express combinato con la rete stradale europea di TNT e la sua forte presenza in tutto il mondo apriranno opportunità globali importanti per i nostri clienti, i membri del team e gli azionisti.”

Avete altri investimenti previsti sul territorio nazionale?

“FedEx Express sta rafforzando la propria rete di logistica europea attraverso investimenti mirati e strategici, come l'acquisizione di TNT e il recente investimento nel nostro hub europeo a Parigi. Questi investimenti permetteranno a FedEx di rafforzare la propria posizione come la prima rete di logistica in Europa,



accrescere la domanda a causa della rapida crescita del nostro settore e anche servire meglio i nostri clienti attraverso la nostra rete completa e le offerte all'avanguardia.

L'Italia è per noi un mercato strategico e chiave per l'espansione internazionale: terza economia in Europa e ottava al mondo ha un alto tasso di export. Per questi motivi FedEx supporta l'economia italiana con investimenti che aiutano a favorire gli scambi commerciali e a collegare le imprese italiane al mercato globale.”

Più nel dettaglio quanto e dove avete investito?

“Dal 2011 al 2014 abbiamo triplicato la nostra presenza in Italia aprendo 24 stazioni. Abbiamo creato 300 nuovi posti di lavoro e abbiamo raddoppiato il numero di veicoli che abbiamo. FedEx ha infatti 30 anni di esperienza nell'aiutare le imprese italiane a entrare nel commercio globale e ha investito in maniera importante nei mesi scorsi nella nuova Cargo City di Malpensa. Questa nuova realizzazione costituisce parte dei 100 milioni di investimenti totali destinati dal gestore aeroportuale al potenziamento delle infrastrutture destinate al traffico merci nell'area sud della Cargo City di Malpensa. FedEx Express, per sua parte ha previsto un budget di diversi milioni di euro destinati ad attrezzature, sistemi ed equipaggiamenti per la nuova struttura. L'ampiamiento del nostro gateway è un tassello importante nella realizzazione della più importante rete logistica del continente.” ■



10 ottobre 2017

Un carico speciale di Maserati è decollato dall'Italia con Air Bridge Cargo

Nella tarda serata di oggi, martedì 10 ottobre, un carico molto pregiato composto da 28 auto di lusso Maserati hanno lasciato l'Italia a bordo di un aereo della compagnia russa Air Bridge Cargo. Le delicate operazioni di handling a terra sono state curate dalla società Airport Handling, Alha ha curato l'accettazione in magazzino e la pallettizzazione del carico presso l'aeroporto varesotto, mentre lo spedizioniere coinvolto era Agility Logistics.

L'aereo all cargo era atterrato a Malpensa intorno alle 19 ed è ripartito alla volta di Mosca, in Russia, intorno alle ore 21. Destinazione finale delle auto sarà il mercato giapponese.

La particolarità di questa spedizione non era rappresentata tanto dalla merceologia (saltuariamente alcune vetture di lusso erano già state spedite via aereo da Malpensa) ma dalla quantità di auto Maserati trasportati in una sola volta a bordo di un aereo di Air Bridge Cargo. ■

11 ottobre 2017

Brandi (Cathay Pacific): "Cresciamo in Italia nel cargo e attendiamo la ripresa dell'import"

Cathay Pacific Airways, compagnia aerea internazionale con sede a Hong Kong, è presente ormai da tre decenni in Italia dove offre collegamenti diretti con l'Asia da Roma Fiumicino e Milano Malpensa. Proprio da Hong Kong, aeroporto tra i più importanti e apprezzati al mondo, il Gruppo Cathay Pacific vola in oltre 190 destinazioni (inclusi i voli in codeshare e con Cathay Dragon) in tutto il mondo, comprese 90 destinazioni in Cina Continentale, Asia e Oceania. AIR CARGO ITALY ha intervistato Alberto Brandi, Cargo Manager Italia di Cathay Pacific, per saperne di più sulle ultime novità dalla compagnia in materia di trasporto aereo merci da e per il nostro paese.

Dott. Brandi intanto ci dica da quando tempo e perché l'azienda ha iniziato a operare nel settore del cargo aereo in Italia?

"Cathay Pacific opera in Italia nel settore cargo fin dal primo volo sullo scalo di Fiumicino nel lontano 1986. Ovviamente il grosso aumento di presenza sul mercato italiano è avvenuta con l'inizio dei voli freighter dall'aeroporto di Malpensa a partire dal 2002, e nel 2010 con il volo passeggeri. Attualmente abbiamo due voli giornalieri passeggeri dai due scali italiani in cui operiamo, malpensa e Fiumicino, e tre voli all cargo da Malpensa concentrati durante il week-end."

Quanti uffici e quante persone lavorano per il ramo cargo di Cathay Pacific nel nostro paese?

"In totale Cathay Pacific Cargo conta 17 persone concentrate principalmente a Malpensa dove abbiamo centralizzato per l'Italia l'ufficio prenotazioni, customer service e contabilità; in aggiunta, sempre a Malpensa, abbiamo un'importante presenza commerciale che segue il mercato del centro/nord, un ufficio operativo che segue i voli passeggeri e freighter e la Direzione cargo Italia. A Fiumicino, oltre ad una presenza operativa che segue direttamente le fasi di preparazione dei voli presso la Cargo City, abbiamo anche un ufficio commerciale che segue principalmente il centro-sud."

Quali servizi offre l'azienda più nello specifico?

"Al mercato italiano offriamo una frequenza plurigiornaliera con un 777ER passeggeri da Malpensa e Fiumicino, quest'ultimo durante l'orario invernale ha una frequenza quadrisettimanale con il nuovissimo A350-900. Abbiamo una serie di servizi dedicati alla merce che richiede una particolare attenzione durante il trasporto aereo quali: farmaceutici (PIL), deperibili (PER), valori (VAL), animali vivi (AVI), espressi (XPS), merce fuori misura (HEA-BIG) e altri ancora. Tutti prodotti studiati per garantire la massima attenzione a tutte le fasi del trasporto aereo, dall'accettazione in aeroporto all'arrivo a destinazione."



Cosa ha Cathay Pacific in più rispetto ad altri operatori?

“Cosa molto importante di Cathay Pacific è il continuo investimento in termini di scelta di aeromobili e destinazioni, ovviamente pensando al traffico passeggeri, ma sempre tenendo in considerazione il mercato cargo, sinergia oramai imprescindibile nella scelta strategica della compagnia, e questo credo sia un importante ‘servizio’ che la Cathay Pacific offre al mercato delle merci.”

Quali sono i volumi di merce movimentati annualmente da e per l'Italia?

“Cathay Pacific ha registrato un incremento del 12% in termini di tonnellaggio trasportato e l'Italia è riuscita ad avere un ulteriore incremento percentuale grazie alla sinergia tra settori cargo e, ovviamente, a una grande richiesta del mercato italiano su svariate destinazioni del nostro network.”

In quali aeroporti italiani e stranieri opera prevalentemente la vostra compagnia?

“In Italia, come detto, operiamo da Malpensa e Fiumicino, mentre a livello europeo abbiamo frequenze passeggeri dai 10 scali principali quali Francoforte, Parigi Charles de Gaulle, Londra Heathrow e Gatwick, Manchester, Amsterdam Schiphol, Madrid Barajas, Barcellona, Zurigo, Dusseldorf e a breve anche da Dublino, Bruxelles e Copenaghen. A livello di all-cargo, oltre a Malpensa, operiamo anche da Francoforte, Heathrow, Amsterdam e Parigi CDG.”

Dove risiedono secondo voi le maggiori opportunità nel cargo aereo in Italia?

“Crediamo che dopo una lunga fase nella quale il mercato, anche di prodotti di alto livello, ha scelto servizi secondari con una forte attenzione alla tariffa e alla riduzione dei costi, si stia andando verso una nuova fase nella quale il cliente è disposto a riconoscere una tariffa maggiore a fronte di un servizio di qualità superiore. Questo discorso varrà soprattutto per le spedizioni più sensibili (come quelle di prodotti farmaceutici e quelle di prodotti alimentari) che hanno registrato notevoli crescite nell'ultimo anno. Per quanto riguarda il prodotto alimentare c'è da considerare che la Cina rimane un mercato con potenzialità enormi e ancora poco sviluppato, quindi con ampi margini di crescita.

L'aumento dei costi di produzione e logistica in alcune parti del mondo sta causando un parziale ritorno di alcune produzioni in Italia e stiamo riscontrando grossi investimenti nella logistica da parte di alcuni brand di alto livello. Crediamo quindi che il mercato offrirà molte opportunità su diverse categorie merceologiche e in diverse aree geografiche. La crescita della domanda in importazione sarà un'ulteriore opportunità per il mercato del cargo aereo.”

Avete in previsioni investimenti e/o progetti specifici nel settore delle spedizioni aeree merci (sia in Italia che fuori)?

“Dopo aver costruito un nostro nuovo hub a Hong Kong qualche anno fa, a livello cargo abbiamo ulteriormente sviluppato i servizi dedicati a merci quali espressi, farmaceutici e deperibili (food), considerando che il mercato continua ad avere bisogno di servizi specifici con tempi di transito sempre più ristretti e necessità di servizi mirati per merce a temperatura.”

Di quali aziende vi servite in Italia per handling e trasporti?

“Ormai da oltre 10 anni ci affidiamo a livello Italia ai servizi ALHA sia per la merce in esportazione che per quella in importazione; la stessa azienda è stata scelta da oltre 6 anni per l'handling aeroportuale a Malpensa e da quest'anno anche a Fiumicino.” ■

16 ottobre 2017

Sperimentato in Italia il primo volo di un drone per consegna cargo

Per la prima volta in Italia è stata sperimentata una consegna aerea di merci con l'utilizzo di un drone. A darne notizia è stata l'Enac (Ente Nazionale Aviazione Civile) che in una nota ha scritto: “Presso l'Aeroporto di Trapani Birgi, Piaggio Aerospace ha effettuato con successo il volo di simulazione di una operazione cargo con un aereo civile a pilotaggio remoto, quale conclusione della prima fase di un programma di ricerca affidato dall'ENAC al Raggruppamento Temporaneo d'Impresa composto da U-Avitalia – Piaggio Aerospace e Bcube. Le risultanze dell'attività di ricerca e di sperimentazione commissionata dall'ENAC



costituiranno uno degli elementi chiave per supportare lo sviluppo di un futuro regolamento, creando i presupposti per la diffusione dei sistemi aerei unmanned da utilizzare a supporto delle attività di logistica, sia di tipo commerciale che a uso governativo”.

Il volo è stato effettuato presso lo scalo di Trapani Birgi con il P.1HH, progettato e costruito da Piaggio Aerospace in collaborazione con Leonardo Divisione Sistemi Avionici, sotto l'egida dell'Aeronautica Militare e, in particolare, del 37mo Stormo, con un piano di prova concepito per individuare e provare un innovativo concetto operativo specifico per il trasporto cargo con velivoli senza pilota.

La comunicazione dell'Enac si conclude dicendo: “Le attività di volo hanno consentito la simulazione di scenari operativi di trasporto cargo in modalità “automatica”, a supporto di scenari normali, di emergenza o di protezione civile, con simulazione del rilascio in un punto determinato di un carico di beni essenziali (medicinali, derrate alimentari, ecc.) e atterraggio del velivolo in modalità automatica (ATOL) in una località remota, anche in assenza di assistenza al volo (ATC – Air Traffic Control). Questo esperimento, unico al momento nel panorama europeo per questa classe di sistemi a pilotaggio remoto, pone l'Italia in una posizione di avanguardia tecnologica rispetto agli altri membri della Comunità europea ed internazionale”.

Guarda la [presentazione del progetto](#) esposta alla Unmanned Cargo Aircraft Conference 2017. ■



20 ottobre 2017

Cargolux controlla il 20% del traffico merci a Malpensa e annuncia importanti novità

Cargolux, la quinta compagnia aerea cargo al mondo, continua a crescere sul mercato italiano dove già oggi controlla quasi il 20% del traffico merci che passa per l'aeroporto di Milano Malpensa. Lo hanno detto i vertici della compagnia aerea lussemburghese che ha tenuto un'apposita conferenza stampa per annunciare i suoi programmi invernali e i nuovi prodotti. Durante l'evento di presentazione, erano presenti Andrea Tucci, direttore aviation business development di Sea, Nick van der Weide, direttore commerciale di Cargolux, Pierandrea Galli, ceo e accountable manager di Cargolux Italia, Marina Marzani, presidente di Anama, l'associazione nazionale delle aziende di spedizione per via aerea, e Betty Shiavoni, presidente di Alsea, l'associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori. Tucci ha detto: "E' con grande soddisfazione che commento i dati di crescita del nostro aeroporto in questa occasione, alla presenza del miglior clienti perché, negli ultimi tre anni, abbiamo registrato un incremento dell'8% del traffico merci. Frutto dell'impegno di Sea con gli investimenti nelle infrastrutture, che hanno visto l'approvazione del progetto dei magazzini di seconda linea, sia per l'impegno delle compagnie aeree, in particolare di Cargolux Italia, che ha registrato un market share di quasi il 20%. Ci avviaamo a chiudere l'anno con circa 580 mila tonnellate di merci trasportate, con l'obiettivo di arrivare a 600 mila nel 2018". Malpensa ha oltre 110 voli all-cargo alla settimana e ha registrato una crescita dell'11,9% nei primi nove mesi del 2017 e di questi

volumi Cargolux ha movimentato quasi il 20% del totale.

E in uno scenario dinamico del commercio mondiale, come ha spiegato Nick Van Der Weide, il ruolo dell'hub della compagnia a Lussemburgo, quello della base di Milano Malpensa, la seconda per importanza, assume un peso sempre maggiore grazie all'importanza dei collegamenti mondiali del network per l'export e l'import. "Abbiamo effettuato da qui più di 1.100 movimenti aerei da inizio anno - ha sottolineato Pierandrea Galli secondo quanto riportato da IlGiornale.it - voliamo ovunque toccando 75 destinazioni, forti non solo della capacità all cargo dei velivoli della nostra flotta ma anche del nostro sistema avanzato di tracking delle merci perché lavoriamo con i migliori provider per la consegna delle merci via terra dopo l'atterraggio. E una dei nostri di forza è la capacità di trasportare merci over size, di grandi dimensioni e carichi speciali. Come è avvenuto per un trasporto record da Malpensa alla Cina, un macchinario del peso di 36 tonnellate".

Sottolineatura di una capacità e una specializzazione - basta pensare al trasporto di prodotti "pharma" a temperature controllate o alla catena del freddo per l'agroalimentare, a quello di motori d'aereo o di elicotteri, molto accentuata che fa volare nel mondo, da Malpensa, il made Italy: dalla produzione meccanica al luxury con le auto, la moda, il design. Ed è aumentata anche la domanda di voli charter, arrivata a toccare quota 300 all'anno, crescita che va di pari passo con quella dei commerci internazionali in cui l'aereo e gli scali giocano un ruolo sempre più importante.

Tra le novità che Cargolux metterà in campo nella stagione invernale, ci sono il rafforzamento dei collegamenti con l'Africa aprendo nuovi scali con l'obiettivo di diventare una dei vettori di riferimento per l'Italia in questa area, e lo sviluppo delle tratte verso l'Asia, a partire dalla Cina e dalla base di Zhengzhou), attraverso un network di voli che sta diventando sempre più transatlantico perché si proietta verso gli Stati Uniti.

A questo si aggiunge il rafforzamento del servizio per il Medio Oriente e i Paesi del Golfo in cui si inquadra anche la recente partnership in code share avviata da Cargolux con Emirates SkyCargo - primo vettore aereo merci mondiale - che interessa anche Malpensa dove Emirates ha una importante base passeggeri. Dal luglio scorso Emirates SkyCargo utilizza aerei Boeing 747 della flotta di Cargolux e la nuova partnership è una prosecuzione della cooperazione già esistente: ora è possibile tra-

sportare carichi sui voli del partner per poi offrire il loro singolo servizio di fatturazione aerea e numeri di volo ai propri clienti. L'accordo di codeshare si applicherà sia sul carico dei voli merci che sui passeggeri. ■

20 ottobre 2017

DHL investe altri 10 milioni sull'aeroporto di Napoli

Il polo logistico di Dhl cresce all'aeroporto di Napoli Capodichino con un investimento di 10 milioni che renderà disponibile entro la fine del 2019 un nuovo centro di smistamento merci su una superficie di circa 5mila metri quadrati.

Dhl, rappresentata da Alberto Nobis che è di Dhl Express Italy, e Gesac hanno sottoscritto un accordo che consentirà di usufruire di spazi idonei alla lavorazione delle spedizioni (un magazzino di circa 3mila metri quadrati e un piazzale con uffici per altri 2mila metri quadrati) e alla riduzione dei tempi di smistamento.

La movimentazione passerà da 7.500 a 9.000 pezzi al giorno, potenziando i flussi delle merci riferite ai territori di Campania, Basilicata e Puglia. L'obiettivo di Dhl è garantire le consegne prima delle ore 12 sul territorio di Napoli, così come provvedere ai ritiri fino al tardo pomeriggio-sera e comunque in tempo utile alla spedizione rapida. Attività che verrà svolta con 20 nuovi veicoli elettrici. ■



20 ottobre 2017

Emirates SkyCargo si gode una crescita del 7% sul mercato italiano



Nel 2017 Emirates festeggia i primi 25 anni di attività in Italia e in occasione di questa ricorrenza AIR CARGO ITALY ha voluto intervistare Danilo Bonfanti, cargo manager per l'Italia, per avere un quadro aggiornato e approfondito sulle attività della compagnia aerea nel trasporto merci da e per il nostro Paese.

Da quando Emirates SkyCargo ha iniziato a operare nel settore del cargo aereo in Italia?

“Dal 1992, anno di arrivo di Emirates in Italia. Quest'anno festeggiamo i 25 anni di attività e, io personalmente, 25 anni in Emirates. Un traguardo importante, e sono orgoglioso di far parte di questa storia sin dal suo inizio.”

Può spiegare come è articolata l'offerta di Emirates nel cargo? Con che flotta e quale network?

“Emirates SkyCargo offre servizi verso tutte le destinazioni parte del network Emirates (ad oggi oltre 155 destinazioni in 84 paesi) con una flotta composta da 263 velivoli (inclusi 98 A380 e 136 Boeing 777-300ER), più 13 Boeing 777F e un Boeing 747-400ERF totalmente dedicati al trasporto merci che servono 15 destinazioni 'only cargo'. Tra i servizi offerti, Emirates SkyCargo trasporta molteplici tipi di merci. Siamo specializzati nel trasporto di beni deperibili, inclusi cibi e verdure, veicoli di lusso e prodotti farmaceutici inclusi vaccini e altri medicinali che hanno bisogno di essere trasportati a temperature controllate.”

Quali sono i volumi di merce movimentati annualmente in Italia da Emirates SkyCargo?

“Nell'anno fiscale 2016/17 Emirates SkyCargo ha trasportato da e per l'Italia 40.000 tonnellate di merci: un importante +7% rispetto allo scorso anno. Lavoriamo con i più importanti spedizionieri accreditati IATA (circa 400 in Italia) e altri international global forwarders.”

Dove risiedono secondo Emirates SkyCargo le maggiori opportunità nel cargo aereo in Italia?

“Abbiamo una relazione molto forte con i Paesi del Golfo, con il Sud Est Asiatico, la Cina e l'Australia, mentre le regioni italiane con cui lavoriamo maggiormente sono la Lombardia, il Veneto, l'Emilia Romagna e la Toscana. I nostri clienti chiedono vari servizi, in particolare il trasporto di beni deperibili e spedizioni a temperature controllate.”

Quali sono le merceologie che più frequentemente vengono trasportate da e per l'Italia sugli aerei di Emirates SkyCargo?

“Praticamente tutte: abbigliamento, cibi, prodotti chimici e farmaceutici, beni deperibili come frutta e formaggi, macchinari o singoli pezzi, profumi, prodotti cosmetici e pellami. L'Italia è inoltre la 'casa' di molti produttori di auto di lusso, che spesso trasportiamo verso varie destinazioni.”

Avete in previsioni investimenti specifici in Italia e/o apertura di nuovi collegamenti?

“Al momento, il network di Emirates SkyCargo soddisfa i bisogni dei nostri clienti, ma monitoriamo e valutiamo costantemente nuove opportunità.” ■

20 ottobre 2017

Dal Ministero dei Trasporti novità importanti per il trasporto aereo merci in Italia



Novità molto importanti sono in arrivo per il cargo aereo in Italia. Secondo quanto appreso da AIR CARGO ITALY il gruppo di lavoro appositamente costituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di cui hanno fatto parte anche diverse associazioni di categoria ha elaborato un documento, tecnicamente definito position paper, che contiene alcune linee guida per lo sviluppo ulteriore del cargo aereo nel nostro Paese. Questo documento sarà parte integrante del futuro “Piano nazionale del cargo aereo” che il dicastero guidato da Graziano Delrio intende inserire nel prossimo aggiornamento del Piano generale dei trasporti e della logistica.

Più nel dettaglio il position paper contiene proposte innovative volte a stimolare la crescita del trasporto aereo merci e riassume gli investimenti che le società di gestione degli aeroporti stanno avviando. Guardando ai contratti di programma dei vari scali sono infatti previsti circa 157 milioni di euro d'investimenti nei prossimi quattro anni specificamente rivolti alla crescita del settore e oltre il 90% di questa cifra sarà realizzato dalle stesse società di gestione degli aeroporti in autofinanziamento, salvo poi remunerare le nuove opere con le tariffe aeroportuali. Oltre 28 milioni riguardano Malpensa, 35 Fiumicino, poco meno di 35 Bergamo, 17,7 milioni sono per Brescia, 13,8

per Catania, 12,8 riguardano Bologna, 7,7 Venezia e 9,6 Aeroporti di Puglia.

Gli obiettivi riportati nel piano sono invece cinque: semplificazione, snellimento e coordinamento delle attività procedurali; utilizzo delle nuove tecnologie a sostegno dello sviluppo del cargo aereo; sviluppo e competitività del settore; politiche mirate di investimenti e politiche di Paese; promozione del trasporto aereo merci. Fra le nuove azioni che il documento riporta spiccano la realizzazione di uno Sportello unico dei controlli alla merce (lo stesso che è stato pensato per i porti), la possibilità per i trasporti stradali di merci da e per gli aeroporti di viaggiare anche nei periodi di limitazione della circolazione ai mezzi pesanti, la creazione di corridoi doganali (cosiddetti "Fast Corridor") fra alcuni aeroporti e le rispettive aree operative limitrofe, defiscalizzazione degli investimenti privati attuati ai fini del potenziamento infrastrutturale delle Cargo City degli aeroporti e altre iniziative per incentivare e promuovere il trasporto aereo merci. Inoltre una delle iniziative più innovative è sicuramente quella di creare aree speciali, e il documento cita ad esempio le zone economiche speciali, dentro o a ridosso di alcuni aeroporti dove opererebbero direttamente le aziende di produzione, di logistiche e gli handler.

Nel 2016 il traffico cargo complessivamente movimentato negli aeroporti italiani è stato di circa 1 milioni di tonnellate, in crescita del 6% rispetto al 2015, e nei primi otto mesi di quest'anno secondo i dati di Assaeroporti si è assistito a un'ulteriore crescita del 11,4% che ha già portato il totale a 750mila tonnellate (inclusa la posta che comunque ha un'incidenza minimale).

Il documento del Ministero dedicato al trasporto aereo merci rivela inoltre che, per quanto attiene alle sole esportazioni verso Paesi extra EU (ove permangono gli obblighi di dichiarazione doganale), il trasporto aereo nel 2016 ha rappresentato in Italia lo 0,74% dei volumi esportati (in totale 57,8 milioni di tonnellate) ma il 25,8% del valore economico (che in totale era stato pari a 174,5 miliardi di euro). Le principali Regioni che esportano mediante trasporto aereo sono in termini di tonnellaggio la Lombardia (34,96% delle merci), seguita da Veneto ed Emilia Romagna (entrambe sopra il 15%) e poi Piemonte (8,8%), Toscana (8,74%) e Lazio (4,23%). ■

20 ottobre 2017

Una italiana a capo della divisione Pharma Logistics di Air France KLM Martinair Cargo

Da poche settimane Enrica Calonghi è stata nominata al vertice della divisione "Pharmaceutical Logistics" di Air France KLM Martinair Cargo succedendo in questo ruolo a Renate de Walle. AIR CARGO ITALY l'ha intervistata per sapere tutto sul suo passato, sul suo presente e su quelli che sono gli obiettivi del vettore aereo nella promettente nicchia di mercato dei prodotti farmaceutici spediti per via aerea.

Dott.ssa Calonghi quale è stata la sua escursione professionale prima di diventare responsabile della divisione "Pharmaceutical Logistics" per Air France KLM Martinair Cargo?

"Sono nata e cresciuta a Milano, dove ho iniziato la mia carriera in KLM Cargo e dove ho trascorso il mio percorso lavorativo. Ho lasciato l'Italia sei anni fa in seguito all'offerta di Air France KLM Martinair Cargo per ricoprire la posizione di Market Manager per la Spagna e il Portogallo. Ho vissuto tre anni a Madrid con la mia famiglia, dal 2011 al 2014, un momento della mia vita professionale e personale indimenticabile. Nel 2014, ho lasciato la Spagna per spostarmi in Olanda, sede di Air France KLM Martinair Cargo. Nel ruolo di Key Account Director ho viaggiato molto per visitare le sedi dei clienti oltre ai principali loro uffici di rappresentanza in tutto il mondo. A settembre ho accettato di ricoprire la posizione di Global Head of Pharmaceutical Logistics per Air France KLM Martinair Cargo."

Da quando e perché AirFrance - KLM cargo ha iniziato a operare nel settore della logistica per il farmaceutico?

"Air France KLM Martinair Cargo ha una lunga storia nel trasporto di materiale farmaceutico che ha inizio negli anni novanta. Il nostro gruppo ha riconosciuto sin da allora la necessità di intraprendere una strada di innovazione nella gestione delle merci farmaceutiche deperibili, nonché andare incontro alle esigenze dell'industria farmaceutica sempre più attenta alla qualità del trasporto utilizzato. Tra gli innumerevoli miglioramenti avvenuti nel corso degli anni, un passo molto importante è stato fatto nel Febbraio del 2016, quando, per primo tra i vettori aerei, il gruppo Air France KLM Martinair Cargo ha ottenuto la certificazione IATA CEIV in entrambi gli hub di Parigi Charles de Gaulle e Amsterdam Schiphol per i processi operativi impiegati. Così facendo è stato riconfermato l'impegno del gruppo nell'offrire ai suoi clienti i migliori standard di servizio."

Quanto sta crescendo il settore del Pharma a livello generale e in termini di entrate per il vostro gruppo?

"Il settore Pharma è per la nostra azienda il terzo maggior segmento di prodotti fornendo un importante contributo soprattutto nel valore del prodotto trasportato. Diverse fonti indicano differenti livelli di crescita del settore pharma nel trasporto aereo; io ritengo che il livello di crescita si aggirerà intorno al 5%. All'interno di Air France KLM Martinair Cargo vogliamo capitalizzare questa crescita e offrire ai nostri clienti le migliori soluzioni logistiche facilitandone la gestione dei processi operativi."

Quanto incidono i volumi di merce Pharma sul totale movimentato annualmente da AirFrance-Klm?



“Il prodotto farmaceutico trasportato rappresenta più del 10% della nostra attività ed è un settore di grande rilievo all'interno del nostro gruppo.”

Quali sono le criticità più delicate con cui dovete fare i conti in questo segmento d'attività?

“La complessa natura della logistica nel trasporto aereo del prodotto Pharma e le sue sempre più strette regolamentazioni, sta forzando l'industria aerea e tutti coloro che operano in questo settore, a migliorare i propri processi e a investire nelle strutture e nella tecnologia nell'ambito della 'Cool Chain' e tutto ciò al fine di garantire l'integrità del prodotto nonché la sicurezza del trasporto a beneficio della salute dei pazienti. Per questa ragione, Air France KLM Martinair Cargo offre una vasta gamma di 'Closed Cool Chain Solutions', che garantiscono l'integrità del trasporto a temperatura controllata.

In collaborazione con aziende leader nel proprio settore, offriamo noleggio di contenitori di vario genere per il trasporto di farmaci che esigono un rigido controllo della temperatura. Offriamo quindi contenitori 'attivi' con ausilio di ghiaccio secco o con sistema elettrico per mantenere la temperatura operativa desiderata dal cliente. Possiamo altresì offrire contenitori 'passivi', costruiti con materiali all'avanguardia e in grado di mantenere la temperatura per oltre 100 ore.”

Quante e quali strutture appositamente dedicate al pharma il vostro gruppo gestisce nei vari aeroporti o off-airport in Italia e in Europa?

“Non siamo focalizzati sul numero ma sulla qualità. Nonostante Air France KLM Martinair Cargo sia leader nel settore in termini di network e stazioni aperte, per il servizio pharma preferiamo garantire trasparenza e offrire solamente quelle strutture capaci di mantenere uno standard qualitativo di gestione elevato per poter andare incontro alle aspettative dei nostri clienti. All'interno del nostro sito, i nostri clienti possono facilmente rimanere informati sulle nostre stazioni pharma in tutto il mondo. Per le maggiori destinazioni Pharma, sul sito si possono trovare informazioni dettagliate sui prodotti ed i relativi servizi offerti in ogni scalo, per esempio si può verificare se il ghiaccio secco è disponibile o quante prese elettriche sono presenti, per caricare il contenitore elettrico.”

In quali aeroporti italiani e/o stranieri opera AirFrance-Klm prevalentemente con i trasporti cargo?

“Air France KLM Martinair Cargo ha una flotta di 170 aeromobili lungo raggio. Offriamo ai nostri clienti 1.000 servizi settimanali verso 127 destinazioni attraverso il nostro network globale. In Europa si trovano i nostri maggiori scali di Parigi Charles de Gaulle e Amsterdam Schiphol, di conseguenza l'Europa per noi è molto importante. Offriamo una vasta gamma di voli da e per le maggiori città europee, oltre a soluzioni camionistiche per entrambi gli hub. Tutte le destinazioni farmaceutiche sono servite con aeromobili che mantengono le diverse temperature a bordo, a seconda del livello di temperatura richiesta. Inoltre abbiamo iniziato un progetto per accettare a bordo dei nostri aeromobili gli 'active temperature data loggers', ovvero dei dispositivi in grado di registrare e comunicare in tempo reale le informazioni necessarie, garantendo così maggiore trasparenza e velocità nel fornire informazioni ai nostri clienti.”

Ci sono servizi e/o trasporti dedicati al pharma da e/o per l'Italia?

“L'Italia rappresenta un mercato importante per l'industria farmaceutica. Negli ultimi dieci anni Air France KLM Martinair Cargo ha migliorato molto i servizi offerti ai clienti italiani con le seguenti novità: un Sales manager pharma dedicato al mercato italiano, con profonda conoscenza e connessioni a livello centrale e nell'industria farmaceutica e un apposito servizio camionistico per il trasporto di materiale farmaceutico con mezzi studiati appositamente per garantire il controllo di differenti temperature. Su richiesta possiamo inoltre implementare servizi camionistici TAPA1.

Dagli scali più importanti, come ad esempio Roma Fiumicino, siamo assistiti da società di handling accreditate di certificazione IATA CEIV e presto lo saremo anche da Milano. Lo scorso Giugno è stato inaugurato il 'pharma des' all'interno del customer service, ovvero un reparto completamente dedicato al prodotto pharma e centralizzato a Milano. Questo reparto provvede alla gestione di tutte le richieste concernenti il prodotto per tutto il mercato italiano.”

Avete in previsioni investimenti specifici nel settore delle spedizioni aeree in Italia/Europa?

“L'Europa ha un'infrastruttura di trasporto all'avanguardia e ha già sviluppato moderne soluzioni di 'Cool Chain'. Tuttavia la domanda sempre crescente nell'industria farmaceutica di

soluzioni affidabili, controllo di temperature e data management, porterà il settore aereo a investire e innovarsi. Abbiamo un piano nel 2018 che include un continuo miglioramento della "Cool Chain" per prepararci al rinnovo della nostra certificazione IATA CEIV. Vogliamo inoltre crescere nella nostra offerta digitale, con soluzioni che permettano ai nostri clienti di accedere più facilmente al nostro prodotto farmaceutico e avere altresì la trasparenza necessaria. Per quanto riguarda la rete camionistica, in Italia stiamo sviluppando l'utilizzo di camion con doppia regolazione termica che permette il carico di prodotti che richiedono doppia temperatura, come +15/+25 e +2/+8.

Parlando in generale, l'Italia rimane un mercato strategico per il nostro gruppo, con nove stazioni camionistiche e cinque aeroporti che sono collegati giornalmente con entrambi i nostri hub di Parigi Charles de Gaulle e Amsterdam Schiphol. Stiamo continuando a investire nel mercato, con l'apertura della decima stazione camionistica ad Ancona, prevista inaugurazione il 1 novembre 2017.” ■

22 ottobre 2017

Alitalia prescelta per un maxi-carico di opere d'arte dal Messico



Alitalia è stato il vettore aereo prescelto per un delicato trasporto dal Messico all'Italia di 70 opere originali dei 'Muralisti messicani', movimento artistico di cui fanno parte artisti del ca-

libro di José Clemente Orozco, David Alfaro Siqueiros, Diego Rivera. Lo rivela lo stesso vettore aereo italiano precisando che la collezione, patrimonio nazionale messicano per il suo alto valore artistico e i contenuti sociali, è arrivata per la prima volta in Europa a bordo delle stive dei Boeing 777 di Alitalia.

“È alla compagnia italiana, infatti, in virtù della sua lunga esperienza e affidabilità nelle operazioni di trasporto di opere d'arte, che la società Glocal Project, organizzatrice della mostra, si è rivolta per il trasferimento in Italia dei capolavori messicani. La collezione, proveniente dal Museo de Arte Carillo Gil di Città del Messico, viene esposta a Bologna, presso Palazzo Fava di Genus Bononiae, fino al 18 febbraio 2018” spiega il vettore aereo.

Alitalia effettua trasporto cargo su tutti gli aeromobili che operano sul proprio network intercontinentale e sulla maggior parte dei voli domestici e internazionali, con un ampio portafoglio di prodotti in grado di soddisfare le diverse esigenze di trasporto dei propri clienti. “Il network di Alitalia assicura una copertura geografica capillare in ambito nazionale e molto estesa in ambito internazionale e intercontinentale, e si avvale anche dell'integrazione con un efficace sistema di trasporto su gomma (RFS: Road Feeder Service)” si legge nella nota della compagnia. “Alitalia è inoltre in grado di allestire voli charter cargo on demand grazie ad accordi con primari fornitori di capacità aerea. In questo ambito Alitalia collabora con importanti clienti industriali e istituzionali: imprese manifatturiere, operatori postali, banche centrali e ministeri”. L'hub merci della compagnia è presso l'aeroporto di Roma Fiumicino. ■

24 ottobre 2017

Approvato il progetto per i magazzini di seconda linea a Malpensa

L'aeroporto di Malpensa si prepara a chiudere il 2017 con un totale di circa 580.000 tonnellate di merce movimentate e l'obiettivo per l'esercizio seguente è di superare la soglia delle 600.000 tonnellate. Lo ha detto Andrea Tucci, direttore Aviation business development di Sea in occasione della [presentazione da parte di Cargolux](#) del proprio programma invernale,

rivelando anche che “è stato approvato dal nostro Cda (di Sea, ndr) l'investimento per la progettazione dei nuovi magazzini di seconda linea” a ridosso dell'aeroporto e destinati a spedizionieri e operatori logistici.

“Il traffico cargo è cresciuto a Malpensa mediamente dell'8% nell'ultimo triennio e quest'anno, da record, con un incremento dell'11% nei primi nove mesi, stimiamo di raggiungere circa 580.000 tonnellate, collocando lo scalo ai vertici in Europa per tasso di crescita. Per il prossimo anno intendiamo alzare ancora l'asticella ponendo l'obiettivo a 600.000 tonnellate” sono state le parole di Tucci secondo [quanto riportato da Italtpress](#). “Con oltre 110 voli all cargo settimanali Malpensa, che ha varato un ampio piano di investimenti nella Cargo City, offre collegamenti diretti verso i più importanti mercati a livello globale confermandosi la porta del Made in Italy sul mondo”. Nella stessa occasione Betty Schiavoni, presidente di Alsea (Associazione lombarda spedizionieri e trasportatori), ha ricordato che “in Lombardia sono insediate 1.500 imprese di servizi logistici e 15mila società di autotrasporto che realizzano un giro di affari di 20 miliardi di euro pari al 26% nel mercato italiano. Oltre il 50% delle operazioni doganali in Italia sono effettuate in Lombardia”. Schiavoni ha poi esortato la creazione di un “polo logistico a Malpensa per le merci aeree” e ha anche chiesto “la continuazione del progetto Pedemontana che darebbe uno sfogo al traffico sull'asse Milano-Varese. Per un aeroporto è importantissimo ad avere una buona viabilità”.

Leggi l'articolo completo e guarda il video su [Italtpress](#). ■



25 ottobre 2017

Il vettore aereo è responsabile del fatto colposo dell'handler

Sul sito di notizie giuridiche e guide legali [Studio Cataldi - Il diritto quotidiano](#) è stato pubblicato un interessante commento a cura dell'Avv. Elia Messineo che commenta il [recente pronunciamento](#) delle sezioni unite della Cassazione che ha risolto il contrasto giurisprudenziale sulla qualificazione giuridica dell'handler e sui profili di responsabilità in caso di inesatta esecuzione della prestazione.

Il caso riguardava la Ferrari, società di spedizione professionale che aveva ricevuto dal proprio cliente Songa S.p.A. l'incarico di stipulare un contratto di trasporto con un vettore aereo per la spedizione di un collo contenente gioielli destinati alla Cartish S.p.A. La Ferrari aveva così sottoscritto un contratto di trasporto con il vettore aereo KLM che ha assunto l'incarico di trasportare la merce da Milano Malpensa a Città del Messico e, su indicazione dello stesso vettore aereo, aveva consegnato il collo alla società di handling Alha Airport. Quest'ultima società, ricevuto il collo già sigillato, lo aveva custodito per una notte nel suo deposito blindato per poi consegnarlo, il mattino successivo, a una guardia giurata affinché lo scortasse sino all'aeromobile dove veniva caricato. All'arrivo all'aeroporto di destinazione, il vettore aereo accertava che i preziosi erano sta-

ti trafugati e sostituiti con un mattone. Chi è in questo caso il responsabile dell'accaduto?

Secondo le Sezioni Unite della Corte di Cassazione, l'handler è un ausiliario del vettore aereo con conseguente inesistenza di un autonomo rapporto obbligatorio tra l'handler e il destinatario delle cose trasportate. Il trasporto della merce ha inizio dal momento in cui il mittente consegna la merce all' handler nell' aeroporto di partenza e non quando l'handler la consegna al vettore. Ha termine quando l'handler consegna la merce al destinatario nell'aeroporto di destinazione e non quando l'handler la riceve allo sbarco dell'aeromobile.

Il vettore è dunque responsabile del fatto colposo dell' handler in quanto si avvale della sua opera di ausiliario nell' adempimento delle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto ex art. 1228 c.c.: egli risponde a titolo contrattuale verso il proprietario delle cose anche per la perdita o avaria verificatasi nella fase in cui queste erano sotto la sfera di sorveglianza dell'handler.

L'handler non risponde a titolo contrattuale non essendo parte del rapporto contrattuale nascente dal contratto di trasporto, ma risponde nei confronti del destinatario delle cose ai sensi dell'art. 2043 c.c. in solido con il vettore, per illecito extracontrattuale. In quanto ausiliario del vettore, l' handler può beneficiare delle limitazioni di responsabilità come previsto dagli artt. 22 e 30 della Convenzione di Montreal nonché della disciplina uniforme dettata in tema di decadenza dell' azione risarcitoria e di prescrizione del diritto al risarcimento del danno, dettata dall'art. 35 della Convenzione di Montreal.

E' possibile leggere l'intero intervento dell'Avv. Eliana Messineo sul sito [Studio Cataldi - Il diritto quotidiano](#). ■

26 ottobre 2017

Il cargo di Air France KLM "atterra" all'aeroporto di Ancona

Come preannunciato da Enrica Calonghi [nell'intervista pubblicata da AIR CARGO ITALY lo scorso 20 ottobre](#), Air France Klm Martinair Cargo dal prossimo 1 novembre atterrerà con i propri servizi dedicati al cargo all'aeroporto di Ancona. Lo ha



annunciato con una nota Federica Massei, Amministratore unico di AerDorica, la società che gestisce l'aeroporto marchigiano. "Dopo diversi incontri con il management della compagnia - è scritto - siamo arrivati alla conclusione di un accordo fondamentale per lo sviluppo del settore merci del nostro aeroporto: diventare il centro di raccolta delle spedizioni Air France/KLM. Offrire i nostri servizi a una compagnia aerea così prestigiosa è motivo di grande orgoglio per noi".

L'accordo tra il vettore e l'aeroporto permetterà agli spedizionieri del territorio di poter usufruire gratuitamente del ritiro merci presso le sedi aziendali e/o presso le proprie sedi situate nel raggio di 70km dall'aeroporto.

In concreto si tratta di servizi aviocamionati che in fase di start-up saranno offerti tre volte a settimana, nei giorni di maggiore concentrazione di spedizioni e con partenze da Ancona tali da consentire la raccolta merci fino agli orari di chiusura degli spedizionieri. Le partenze da Ancona saranno quindi il martedì e il giovedì alle ore 19 con arrivo presso l'aeroporto di Bologna e il venerdì alle ore 22 con arrivo presso l'aeroporto di Roma Fiumicino, da cui poi le varie spedizioni raggiungeranno tutto il mondo attraverso voli che sfruttano gli hub europei della compagnia ad Amsterdam e Parigi.

"Grazie al valore aggiunto dei servizi offerti dall'handler AerDorica, sarà possibile gestire qualsiasi tipo di spedizione, da merci deperibili, farmaceutici, opere d'arte fino a merci pericolose e

soddisfare qualsiasi esigenza a servizio di spedizionieri e aziende del nostro territorio" prosegue ancora la nota di AerDorica.

L'accordo tra il vettore e l'handler di Ancona prevede, per la parte relativa ai trasporti, il supporto dei servizi messi a disposizione dalla società BCUBE, con cui l'aeroporto delle Marche ha già stretto una partnership lo scorso Dicembre per i feederaggi merce da Ancona alle piattaforme di Malpensa e Fiumicino e che, in pochi mesi di attività, ha già portato grandi frutti per lo sviluppo del settore del cargo aereo nelle Marche. Per celebrare l'avvio di questa importante collaborazione, è previsto anche un evento che coinvolgerà management e operativi di tutti gli spedizionieri internazionali del territorio il prossimo mercoledì 8 Novembre. ■

30 ottobre 2017

Cathay Pacific affida ad Alha anche le attività di handling a Malpensa

Il gruppo Alha ha annunciato l'attivazione di un contratto pluriennale con Cathay Pacific Airways a Milano Malpensa per la fornitura di servizi di rampa per aeromobili all-cargo. Al termine di un accurato processo di selezione, si legge in una nota, Alha si è aggiudicata l'assegnazione dei servizi di handling di rampa cargo per Cathay Pacific a Malpensa, attivati con decorrenza 10 ottobre 2017. I nuovi servizi si configurano come completamento della già ampia e consolidata partnership tra Alha e Cathay Pacific in Italia.

"Alha - ha commentato il Presidente Simone Ceruti - ha scelto di ampliare la propria offerta di servizi a Malpensa in collaborazione con un vettore di altissimo profilo e puntando sulla qualità del servizio. Avviare i nuovi servizi di rampa con un vettore del calibro di Cathay Pacific, considerata tra le migliori compagnie aeree al mondo, è per la nostra azienda motivo di grande orgoglio; per la nostra organizzazione questo nuovo inizio è una sfida che comporta enormi responsabilità e che richiede importanti investimenti in termini di professionalità ed equipaggiamenti."

L'impegno messo in campo da Alha per lo start-up dei nuovi

servizi si è sviluppato su due fronti principali: Ground Support Equipment e HR. Il gruppo toscano ha provveduto in tempi brevissimi all'allestimento di un parco mezzi all'altezza delle stringenti esigenze operative del vettore, che opera con tempi di turnaround molto stretti e vanta percentuali di riempimento molto elevate (in particolare per la merce in esportazione).

Sul fronte HR, Alha ha optato per la creazione di una squadra dedicata ad alta specializzazione.

“Crediamo che la qualità del servizio sia diretta espressione della qualità delle persone – ha aggiunto il CEO di Alha, Lorenzo Schettini Gherardini – per questo motivo abbiamo deciso di arricchire la nostra organizzazione con un nuovo team dedicato ai soli servizi di rampa, costituito da 12 operatori altamente qualificati, di ampia esperienza e in grado di rispondere pienamente ai nostri standard aziendali in termini di competenza, motivazione ed affidabilità. Il processo di head hunting, che si è svolto parallelamente alla gara per l'assegnazione dei servizi, è stato accurato e selettivo, finalizzato all'acquisizione di figure professionali a elevata competenza e fondamentale per la costituzione di un nuovo gruppo di lavoro di eccellenza”.

La comunicazione di Alha prosegue spiegando che la scelta da parte di Cathay Pacific di un unico fornitore per i servizi di rampa e di magazzino si traduce in un immediato vantaggio competitivo, dato da un coordinamento operativo sinergico: l'intero processo di gestione delle merci – dallo scarico del camion fino al decollo dell'aeromobile – costituisce un unico flusso operativo, che permette di ottimizzare i tempi di lavorazione e ridurre al minimo le inefficienze. In questo contesto la gestione dei prodotti special cargo, e in particolare dei farmaceutici e delle merci deperibili, beneficia di procedure dedicate dall'accettazione al carico e tempi di transito brevissimi tra magazzino e aeromobile.

“Cathay Pacific – ha spiegato Alberto Brandi, Cargo Manager Italia di Cathay Pacific – intraprende questa nuova collaborazione con Alha a Malpensa sulla scorta di una già ampia e solida partnership ultradecennale in Italia: scegliamo oggi di affidare ad Alha la gestione dei servizi di rampa per i nostri aeromobili all-cargo con l'obiettivo di rafforzare la nostra posizione sullo scalo di Malpensa e di garantire ai nostri clienti sempre maggiore efficienza e qualità nei servizi, sviluppando ulteriormente l'offerta di Cathay Pacific per i prodotti special cargo. Pur venendo da un'esperienza positiva con il nostro precedente handler di rampa, abbiamo scelto di adottare un unico operatore per i servizi di magazzino e assistenza rampa; una scelta naturale per chi, come noi, opera con aeromobili all-cargo. L'intero processo di lavorazione delle merci che volano a bordo dei nostri freighters è ora interamente gestito dalla struttura operativa di Alha, in costante contatto e coordinamento con nostri operatori; ciò ci consente di agire con maggiore efficienza e di garantire ai nostri clienti tempistiche più vantaggiose per la consegna in aeroporto dei prodotti espressi, deperibili e farmaceutici.

Stiamo seguendo con grande attenzione l'operatività durante queste prime settimane di collaborazione e abbiamo già potuto rilevare uno snellimento del processo, oltre che una riduzione delle tempistiche di gestione – dall'attracco del camion fino al decollo dell'aeromobile. I turnaround dei primi voli Cathay Pacific gestiti da Alha (operati con aeromobili 747-400F e 747-8F) hanno già messo alla prova il nostro nuovo handler, presentando carichi speciali ed alcune complessità operative: le criticità sono state gestite con grande efficienza dal nuovo team Alha.” ■



1 novembre 2017

Imbarco extra-large a bordo di un aereo Volga Dnepr a Malpensa

Questa settimana presso l'aeroporto varesotto di Malpensa sono state completate con successo le attività di trasporto e handling di due impianti del peso complessivo di 36.000 kg imbarcati su un aereo Il76 della compagnia russa Volga Dnepr e destinati ad Accra, in Ghana.

Più nel dettaglio si tratta di due scambiatori di calore di dimensioni 1.300 x 120 x 50 centimetri costruiti dalla ditta bergamasca Officine Luigi Resta e affidate per le attività di handling a Malpensa alla società Handling Airport Spa.

L'arrivo dell'aereo della compagnia Volga Dnepr in Ghana è fissato per il 2 novembre. ■



Airport Handling.
Committed to our Client's success.

Airport Handling è la soluzione completa per le Compagnie Aeree Passeggeri e Cargo che operano sugli scali milanesi di Malpensa e Linate.

La struttura snella ed il parco attrezzature completamente rinnovato consentono di orientarsi sulle esigenze del Cliente e sulla Qualità.

Leading provider sugli scali milanesi, Airport Handling offre servizi di front-line, rampa, bagagli, bilanciamento e controllo voli.

Il nostro personale è formato per assistere tutte le tipologie di aeromobili con un nucleo particolarmente esperto dedicato all'assistenza ai voli cargo e alle varie complessità di carico correlate.





2 novembre 2017

Semprini e Andreev: “Ecco risultati e prospettive di AirBridgeCargo in Italia”

Cresce l’impegno e anche i risultati di AirBridgeCargo in Italia. La compagnia aerea russa al cargo ormai da diversi anni ha scommesso sull’aeroporto di Milano Malpensa e in questa intervista a AIR CARGO ITALY il Vice President Europe, Andrey Andreev, e il Country manager per l’Italia, Francesco Semprini, offrono un quadro aggiornato sulle attività e sulle prospettive dell’azienda nel nostro mercato locale.

La prima domanda è per Andrey Andreev: ci racconta gli esordi di AirBridgeCargo in Italia?

“L’avvio dei nostri servizi in Italia è avvenuto nel giugno del 2009 dall’aeroporto di Milano Malpensa con due voli settimanali. Questa decisione rientrava nella nostra strategia di espansione in Europa finalizzata a garantire ai clienti una copertura geografica più ampia, maggiore capacità di trasporto aereo per le merci e migliore accesso ai mercati dell’Asia.

Nel 2009 il mercato italiano lamentava una scarsa offerta di capacità di trasporto per effetto dell’offerta ridotta da parte della compagnia di bandiera e il nostro ingresso sul mercato non a caso è stato particolarmente apprezzato. L’avvio dei nostri voli è stato inizialmente gradito soprattutto dal settore della moda e più in generale dell’industria tessile che ha scelto di instaurare con ABC un rapporto di lungo termine. Gradualmente poi ab-

biamo incrementato il nostro impegno sull’Italia arrivando oggi a offrire otto partenze a settimana da Milano diventando così il secondo maggiore player sulle rotte con l’Asia.”

Che tipo di servizi offre nello specifico AirBridgeCargo ai propri clienti?

“Oggi ABC è una delle compagnie aeree in più rapida crescita nel panorama del trasporto aereo cargo mondiale nel quale opera con una moderna flotta di 18 aerei Boeing 747 Freighters, un ampio network geografico di 30 destinazioni servite in Asia, Europa e Nord-America e un portafoglio diversificato di servizi che comprende spedizioni di dimensioni e peso eccezionali, prodotti farmaceutici, carichi a temperatura controllata, animali vivi e altro.

Tutti i nostri voli operano attraverso l’hub di Mosca Shermetyevo, uno scalo dotato delle più moderne ed efficienti attrezzature e personale qualificato, grazie ai quali siamo in grado di assicurare transit time inferiori a 48 ore per tutto il network servito.”

Dott. Semprini può fornirci invece qualche numero sul volume di merci movimentate da e per l’Italia da AirBridgeCargo?

“L’economia italiana sta dando evidenti segnali di ripresa, con una crescita economica dello 0.4% per terzo trimestre consecutivo ed anche noi abbiamo constatato performance positive abbinate a un aumento del tonnellaggio trasportato. Nei primi nove mesi del 2017 ABC ha trasportato 45mila tonnellate di cargo, pari a una crescita del 12% rispetto allo stesso periodo del 2016. Il 90% di queste merci ha come destinazione il mercato asiatico e più nel dettaglio la Cina pesa per il 70%, seguita da Giappone e Corea (quest’ultima destinazione in crescita del 113%).

Il favorevole contesto di mercato attuale, abbinato a un rafforzamento della nostra forza vendite sul territorio nazionale, ci lascia sperare nel raggiungimento di quota 60mila tonnellate di merce trasportata da e per l’Italia in tutto il 2017. L’anno scorso il consuntivo era stato di 53 mila tonnellate.

A livello globale, invece, AirBridgeCargo è cresciuta nei primi nove mesi dell’anno del 15% in termini di volumi trasportati grazie alla realizzazione della propria strategia di prodotto, all’espansione del network in Asia ed Europa ed alla crescita della flotta. Abbiamo aumentato i volumi sulle trade lanes Asia-Europa ed Europa-Asia rispettivamente del 13% e del 21%”

Quali sono le sedi operative principali di AirBridgeCargo in Italia?

“Dall’aeroporto di Malpensa come detto offriamo 8 collegamenti aerei a settimana diretti verso Russia e Asia. Lo scalo milanese ha un terminal dedicato al cargo, ottime connessioni con le principali reti autostradali e servizi dedicati alla movimentazione delle merci che in generale permettono a ABC di offrire il servizio di qualità richiesto dal mercato.

Malpensa è uno tra i nostri maggiori hub in Europa (13 in totale) e completa il nostro vasto network che conta più di 30 destinazioni. I nostri uffici Commerciali e Customer Service si trovano a Vignate, location scelta per essere più vicini ai nostri clienti con cui quo-



tidianamente ci interfacciamo.”

In quali nicchie di mercato pensate possano esserci interessanti opportunità di crescita per il cargo aereo in Italia?

“Alcuni dei pilastri fondamentali sui quali si basa l’economia italiana sono la produzione di prodotti di alta qualità fra cui macchinari, automotive, parti di ricambio, tessile e arredamento. Questi prodotti contribuiscono in larga parte all’export di merci via aerea dall’Italia ma in prospettiva futura la larga diffusione del commercio elettronico e dello shopping online daranno ai vettori un’opportunità unica di conquistare ricche fette di mercato in questo segmento della logistica.

Nei primi otto mesi del 2017 il traffico generato dall’e-commerce fra Asia e Italia è cresciuto fino a raggiungere 1,5 migliaia di tonnellate e le prospettive di crescita sono ancora maggiori. In questo contesto la struttura di ABC è stata organizzata per rendere il più agevole e fluido possibile il trasporto delle merci e la loro distribuzione finale.

Oltre a ciò AirBridgeCargo, con il suo prodotto abcXL, intende sviluppare ulteriormente la logistica dei carichi fuori sagoma e delle auto: due categorie merceologiche sulle quali la compagnia aerea punterà con forza nel corso dei prossimi anni.

L’Italia offre diverse opportunità in termini di volumi e potenziale crescita: continueremo pertanto a lavorare a stretto contatto con i nostri clienti al fine di fornire servizi e soluzioni a valore aggiunto per il loro business.”

Quali sono le merceologie più frequentemente trasportate da e per l’Italia a bordo degli aerei di AirBridgeCargo?

“Praticamente gli aerei 747 Freighter di ABC possono trasportare qualsiasi carico, difficile che ci sia qualcosa che non possiamo imbarcare. Ogni mercato ha le sue peculiarità e in questo l’Italia non è da meno, infatti in importazione trasportiamo soprattutto prodotti di moda e in generale di abbigliamento mentre in esportazione imbarchiamo in particolare impianti, macchinari e nuovamente prodotti dell’industria tessile.”

Torniamo a Andrey Andreev per sapere se la compagnia ha in previsione investimento o nuovi progetti specifici sull’Italia?

“AirBridgeCargo sta pianificando un’ulteriore espansione del proprio network e della flotta di aerei in linea con i suoi obiettivi strategici investendo appunto nella flotta, in nuovi scali, nel

personale ed incrementando i volumi di traffico dei propri scali. Milano secondo noi è molto ben posizionata essendo il fulcro della regione Italia e del Sud Europa ed è nostra intenzione attrarre merci dai vari mercati e distretti industriali verso Milano per accrescere la produttività dello scalo.” ■

7 novembre 2017

Sanfelici (Cargolux): “Pronti a raggiungere quota 130 milioni kg in Italia entro fine 2017”

A pochi giorni di distanza dalla presentazione dei servizi invernali presso l’aeroporto di Malpensa ([dove controlla il 20% del traffico merci](#)), Cargolux, attraverso il suo country manager per l’Italia Andrea Sanfelici, offre a AIR CARGO ITALY una panoramica completa sulle attività e sulle ultime novità del vettore aereo all-cargo lussemburghese in Italia con alcune previsioni sui numeri di preconsuntivo del 2017.

Da quando Dott. Sanfelici la compagnia aerea Cargolux è presente sul mercato italiano?

“Il primo ufficio di Cargolux è stato aperto in Italia, a Segrate, negli anni ’80 ma ai tempi si faceva solo servizio aviocamionato dall’Italia verso il Lussemburgo. Nel decennio successivo l’attività aveva già raggiunto un buon volume d’affari e allora venne deciso di aprire una seconda sede italiana a Firenze cui si sono sommati nel corso degli anni vari agenti sparsi fra Torino, Venezia, Verona, Bologna, Civitanova Marche e Roma Fiumicino. Oltre alle due sedi di Milano e Firenze abbiamo poi un terzo presidio operativo a Malpensa per un totale di 32 dipendenti diretti in tutto il territorio nazionale.”

Da fine 2008 c’è stato poi un cambio di passo con la creazione di Cargolux Italia (60 % Italia Aerologic Srl e 40% Cargolux Airlines International SA), non è vero?

“Dal 2009 c’è stato un importante cambio di strategia e con la fondazione di Cargolux Italia è stato attivato il volo diretto su Malpensa che inizialmente veniva comunque affiancato da un servizio di feederaggio terrestre verso l’hub aeroportuale di Lussemburgo. Oggi Cargolux è in grado di servire direttamente oltre 60 destinazioni attraverso gli aeroporti di Malpensa e di Lussemburgo. Dall’Italia Cargolux offre collegamenti diretti quattro volte alla settimana con Hong Kong, tre volte con Zhengzhou in Cina, due volte con Osaka e una con Tokyo in Giappone, una volta con New York e una con Dubai. La flotta attuale di Cargolux è complessivamente formata da 14 Boeing 747-8F (di cui Cargolux è stata launch customer nel 2011) e 13 Boeing 747-400F.”

Qualche numero sui volumi di merci trasportati da e per l’Italia?

“A proposito dei volumi trasportati dall’Italia nel 2016 avevamo raggiunto 78 milioni di chilogrammi, in crescita rispetto ai circa 70 milioni di chilogrammi del 2015, mentre prevediamo di chiudere il 2017 con una crescita dell’8% per l’export che ci permetterebbe di superare quota 80 milioni di chilogrammi di merce. Vanno poi aggiunti i numeri in import verso l’Italia che erano oltre 36 milioni di chilogrammi nel 2015, 41 milioni nel 2016 e dovremo chiudere il 2017 vicino ai 50 milioni di kg. Sommati a quelli in export danno il reale peso del vettore freighter numero uno presente attualmente sul mercato italiano, quale appunto è Cargolux.”



Cargolux ha qualche specializzazione merceologica particolare nel trasporto aereo?

“In termini di merceologie imbarcate trasportiamo soprattutto prodotti di alto valore dell’industria tessile e in generale del settore fashion che rappresentano per l’Italia un carico importante nel trasporto aereo merci. Oltre a ciò Cargolux si è da sempre focalizzata nei carichi di peso e dimensione elevati. In generale offriamo il seguente portafoglio prodotti: classic (per le merci varie), alive (per gli animali vivi), jumbo (per i carichi eccezionali), power (per auto, elicotteri e motori in genere), hazmat (per le merci pericolose), pharma (per i prodotti farmaceutici), fresh (per le merci deperibili) e precious (per i beni preziosi tra cui anche opere d’arte).”

Gli obiettivi futuri della compagnia in Italia?

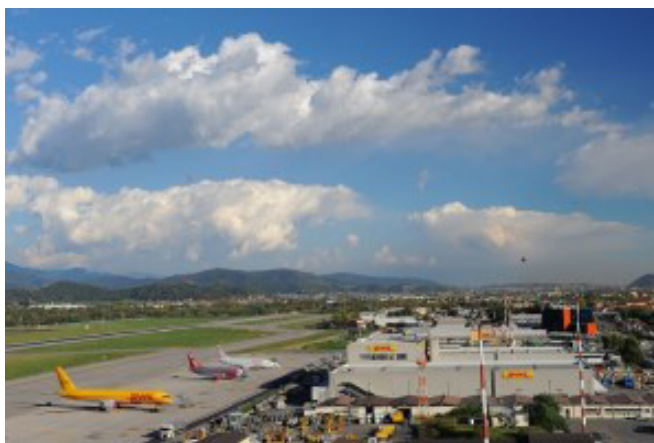
“Per il futuro puntiamo a confermare il network attuale che oltre alle 60 destinazioni dirette servite attraverso Malpensa e Lussemburgo permette di raggiungere in totale 250 destinazioni grazie ai vari servizi avioamionati o comunque di feederaggio attivi in giro per il mondo dal nostro gruppo.

A livello di nuovi prodotti nel 2016 è stato lanciato il programma Select che in pratica garantisce la certezza di imbarco della merce sul primo volo disponibile. Si è trattato di un servizio a pagamento molto apprezzato dalla clientela, soprattutto in periodi come quello attuale caratterizzato da una domanda di trasporto superiore all’offerta, e in questo modo le merci che hanno particolare urgenza di partire e arrivare a destinazione sono certe di potersi assicurare il proprio slot di spazio a bordo.” ■

8 novembre 2017

DHL Express annuncia spostamento voli cargo da Bergamo a Malpensa dal 2019

Entro due anni DHL Express Italy sposterà progressivamente a Malpensa larga parte dei voli cargo che attualmente arrivano e partono da Bergamo – Orio al Serio. Lo ha confermato l’amministratore delegato Alberto Nobis alla testata [Varese Focus](#) spiegando che, dopo 30 anni, il BGY hub (il terminal di Bergamo) non è più in grado di sostenere i ritmi di crescita del corriere espresso mentre presso l’aeroporto varesotto, dove già opera un proprio gateway e dove lo scalo risponde alle neces-



sità di spazi di infrastrutture aeroportuali necessarie, ci sono ampi margini di sviluppo e di crescita. Non a caso proprio su Malpensa DHL ha deciso di scommettere con un investimento da circa 90 milioni di euro per costruire il proprio hub internazionale per l’Europa che si affiancherà a quelli più moderni a livello continentale di Bruxelles, East Midlands, Copenaghen e Lipsia. “L’avvio del cantiere sarà tra ottobre e novembre 2017 e i tempi di costruzione si aggireranno intorno ai 12 mesi ma con un inizio di operatività già a inizio 2019” ha detto Nobis nell’intervista a Varese Focus. “L’espansione su Malpensa consisterà nel raddoppiare l’area operativa passando dagli attuali 27.000 metri quadri ai futuri 55.000 metri quadri” ha poi aggiunto.

Il numero uno di DHL Express Italy ha detto chiaramente che a Malpensa verrà trasferita “gran parte dei voli oggi concentrati su Orio al Serio” ma non si tratterà di una completa ritirata da Bergamo poiché l’attuale hub “sarà mantenuto perché nel nostro modello operativo abbiamo previsto il raddoppio degli hub aerei per garantire livelli di servizio eccellenti”. In pratica verrà capovolta la proporzione attuale che vede DHL disporre di 6 movimenti aerei a Malpensa e 26 a Bergamo.

Nobis ha inoltre sottolineato che fra gli asset più importanti di Malpensa ci sono le due piste di atterraggio e decollo lunghe quasi 4 km che consentono di massimizzare la portata degli aeromobili con circa 40 tonnellate sull’Airbus A300 e ben 90 sul Boeing 777 di ultima generazione.

Leggi l’intera intervista ad Alberto Nobis, a.d. di DHL Express Italy, su [Varese Focus](#). ■

10 novembre 2017

Schettini (Alha): “Vogliamo crescere ancora in Italia e abbiamo un focus anche sui mercati esteri”

Da poche settimane l’aeroporto di Malpensa ha accolto Alha come nuovo operatore per le attività di handling di rampa e la prima compagnia a scegliere di affidarsi ai suoi servizi è [stata Cathay Pacific Cargo](#). AIR CARGO ITALY ha intervistato Lorenzo Schettini Gherardini, vice presidente esecutivo del gruppo toscano leader nel settore dei trasporti e della logistica per il cargo aereo, per saperne di più su risultati e prospettive di Alha.

Dott.Schettini partiamo dalle novità recenti: cosa significa per Alha essere diventato handler per i servizi di rampa?

“Diventare fornitore di servizi di handling di rampa significa in concreto poter imbarcare e sbarcare le merci dagli aerei e, grazie anche a questa ulteriore attività offerta alle compagnie aeree, possiamo rivolgerci al mercato offrendoci come unico fornitore per i servizi di rampa e di magazzino e questo si traduce in un immediato vantaggio competitivo dato da un coordinamento operativo sinergico. L’intero processo di gestione delle merci, dallo scarico del camion fino al decollo dell’aeromobile (e viceversa per l’atterraggio), costituisce un unico flusso operativo che permette di ottimizzare i tempi di lavorazione e ridurre al minimo le inefficienze”.

In termini economici quanto vale questo investimento?

“Quello che abbiamo appena portato a termine è un investimento quantificabile in circa 2,5 milioni di euro per acquisto e noleggio di attrezzature oltre che per strutturare una divisione dedicata con relativo personale specializzato. Dopo il primo accordo raggiunto con Cathay Pacific Cargo ci aspettiamo nel breve termine di stringere nuovi contratti anche con altri vettori aerei attivi nel business del trasporto merci perché, lo specifico, Alha offre attività di handling solo per il cargo e al momento solo a Malpensa.”

Può dare qualche numero sui risultati d’esercizio di Alha previsti per il 2017?



“Anche grazie a queste novità recenti i risultati del 2017 chiuderanno, proiettando su dodici mesi le prime semestrali, con un fatturato previsto intorno agli 87 milioni di euro e un risultato positivo di poco superiore rispetto al 10% del volume d'affari. Già nel 2016 il fatturato aveva raggiunto gli 85 milioni di euro, in netta crescita rispetto ai 76,3 milioni dell'anno precedente. Le aspettative sui risultati del 2018 sono di ulteriore crescita ma molto dipenderà da se e quanto i volumi di merce trasportata via aerea da e per l'Italia continueranno a crescere come hanno fatto quest'anno.”

Avete altri investimenti in previsione?

“Larga parte dei nuovi investimenti di Alha è rivolta al rinnovamento della nostra flotta di 330 mezzi stradali (incluso in questa cifra anche i sub-vettori) utilizzati per il trasporto terrestre di merci che sempre più spesso devono avere la certificazione Tapa per garantire determinanti standard di sicurezza

per il carico richiesti dalle compagnie aeree. Il trasporto su gomma per il cargo aereo si sta evolvendo molto rapidamente e oggi non è più sufficiente offrire semplicemente il servizio di trasporto. Il carico affidato dalle compagnie aeree è spesso di elevato valore e bisogna maneggiarlo con cura e garantendo la massima sicurezza. Se vogliamo rimanere competitivi non possiamo che rinnovare progressivamente la flotta di mezzi stradali.”

Nel percorso di crescita di Alha sono previste aperture all'estero e in Italia o nuove acquisizioni?

“Nel futuro del gruppo fondato nel 1962 dalla famiglia Ceruti c'è anche un possibile sbarco su mercati esteri anche se ci piacerebbe entrare in paesi non ancora maturi per il business del cargo aereo, quindi emergenti, e potenzialmente preferiremmo fare questo passo insieme a un vettore aereo. Lo sguardo è rivolto in particolare al sud-est Asiatico e al Medio Oriente mentre in Italia, dove Alha opera già tre propri cargo terminal (presso Malpensa, Fiumicino e Prato) e 12 magazzini (sparsi sul territorio nazionale a Pisa, Genova, Firenze, Bologna, Torino, Napoli, Venezia, Roma, Ancona, Milano Segrate, Prato e Milano Pioltello), da un punto di vista aeroportuale in prospettiva futura potrebbero rivelarsi interessanti gli aeroporti di Venezia e di Bologna sempre per il settore aereo merci. Crescere tramite acquisizioni è anch'essa una possibilità che non escludiamo.” ■

13 novembre 2017

Brescia delusa per l'occasione DHL persa si consola con Qatar Airways Cargo

L'[annuncio di DHL Express](#) che dal 2019 i voli cargo attualmente ripartiti fra Bergamo e Malpensa saranno progressivamente dirottati verso lo scalo varesotto ha lasciato l'amaro in bocca allo scalo di Montichiari (Brescia). Molti stakeholder più o meno direttamente coinvolti dalle sorti dell'aeroporto Gabriele D'Annunzio speravano infatti che il progressivo addio del corriere espresso a Bergamo avrebbe potuto portare un po' di voli a Brescia ma l'amministratore delegato di DHL Express Italy, Alberto Nobis, all'[edizione bresciana del Corriere](#) non ha lasciato dubbi: “Malpensa sarà il nostro Hub internazionale di riferimento e



abbiamo confermato la nostra presenza in Orio al Serio, rinnovando l'accordo fino alla fine del 2021. La nostra strategia per i prossimi anni si focalizza su questi due scali e non sono in previsione aperture presso altri scali”.

“Abbiamo perso un'occasione importantissima” ha detto Giuliano Campana, presidente di AbeM, società dell'imprenditoria locale (Camera di Commercio ed Aib) che da anni attende l'ufficializzazione di una newco per poter gestire lo scalo insieme ai soci veneti di Save (che avranno l'80% delle quote). Perché i bresciani sono interessati alle sinergie proposte da Bergamo ma non vogliono divorziare da Save e Catullo, che sulla carta hanno promesso per Brescia un piano di investimenti da 52 milioni entro il 2020. In attesa di un matrimonio a tre, oggi da Montichiari decollano solo due voli settimanali per l'Ucraina, i voli postali, e tre cargo settimanali per la Cina «che diventeranno quattro nel 2018, quando atterrerà anche un cargo dal Qatar» anticipa Campana. Nulla a che vedere però con l'indotto che avrebbe creato DHL, le cui esigenze non sono collimate con il temporeggiamento sfiancante che aleggia intorno al D'Annunzio spiega il Corriere di Brescia.

«Siamo vittime di una burocrazia esasperante — chiude Campana —. Enac entro gennaio dovrebbe dare il via alla newco». Tranchant il commento di Dario Balotta, responsabile trasporti di Legambiente Lombardia: «Neppure l'ingresso nella Catullo di Save ha rilanciato un aeroporto ubicato in un'area tra le più turistiche, ricche ed industrializzate d'Europa. Lo scalo bresciano, unico del nord a norma ambientale, rimane sempre più vuoto».

Leggi l'articolo su [Corriere - Brescia](#). ■

17 novembre 2017

Morosi (Airport Handling): “Nel nostro futuro differenziazione ed espansione geografica”

Con il rinnovo del contratto di ramp handling presso l'aeroporto di Malpensa appena sottoscritto con la compagnia aerea russa AirBridgeCargo, la società Airport Handling si prepara a concludere un 2017 ricco di soddisfazioni professionali per gli importanti lavori portati a termine e per i risultati conseguiti. Rinata dalle ceneri della ex-Sea Handling, Airport Handling da settembre 2014 ha avviato la propria attività con una nuova compagine azionaria sfruttando risorse umane e professionalità già formate che ancora oggi fanno di questo operatore il leader di mercato a Malpensa e a Linate per le attività di handling di rampa sia nel segmento passeggeri che nel cargo. Il direttore commerciale della società Maria Rosaria Pisano e il direttore generale Alberto Morosi in questa intervista concessa a AIR CARGO ITALY rivelano quali saranno i prossimi step di sviluppo della società in un mercato sempre più competitivo.

Dott.ssa Pisano per prima cosa ci offre un inquadramento generale del gruppo e dei servizi offerti nel settore cargo?

“Airport Handling dal 2014 è controllata da due soci di cui uno, il gruppo internazionale dnata, ha in mano il controllo gestionale dell'azienda. Si tratta di una partnership, quella con dnata, che ci consente di sfruttare le sinergie attivabili grazie al network e ai servizi di terra offerti da questo gruppo. Per maggiore precisione faccio presente inoltre che dnata inizialmente è entrata nella società con una quota del 30% ma ha un'opzione per acquisire un ulteriore 40% entro fine 2018. Attualmente Airport Handling gestisce servizi di movimentazione passeggeri e merci con un market share di circa il 66% dei voli che atterrano e decollano dall'aeroporto di Malpensa e del 74% da Linate.”

Con quali compagnie aeree lavorate nel cargo?

“Con AirBridgeCargo abbiamo appena rinnovato il contratto di ramp handling e lo stesso avevamo fatto un anno fa con Cargolux. Poi nel nostro portafoglio clienti annoveriamo diversi altri vettori fra cui Asiana Airlines, Cathay Pacific, Cargolux Italia, DHL, Etihad Crystal Cargo, FedEx, Mistral Air, Korean Air Car-



go, Volga-Dnepr, Saudi Arabian Airlines e per quanto riguarda l'aeroporto di Linate anche TNT”.

Dott. Morosi ci rivela invece qualche numero sui risultati e sulle quantità di merci movimentate da Airport Handling annualmente?

“I dati del 2016 parlano di 93.326 aerei lavorati, 369.377 tonnellate di merce e 66 compagnie aeree servite a livello generale. Nello specifico del settore cargo a Malpensa l'anno scorso avevamo movimentato 357.650 tonnellate di merce mentre a Linate i carichi imbarcati e sbarcati sono stati 11.727 tonnellate.”

Recentemente siete stati protagonisti di diverse operazioni di handling spettacolari a Malpensa (Maserati e pezzi di impiantistica).

Quali sono le peculiarità dei servizi offerti da Airport Handling?

“Negli ultimi anni il mercato sta ponendo un'attenzione crescente ai carichi speciali per dimensioni, peso e complessità nelle operazioni d'imbarco e sbarco. L'attività sta diventando sempre più complessa a fronte di tempi di transito degli aerei che invece vanno progressivamente riducendosi e per questo le compagnie aeree scelgono di affidarsi a fornitori in grado di offrire un servizio strutturato e h24. Il mercato dei carichi non standard sta crescendo rapidamente perché i vettori aerei grazie a queste spedizioni di elevata volumetria riescono ad aumentare la percentuale di riempimento delle stive e al tempo stesso hanno ritorni in termini di marginalità superiori rispetto ai carichi cosiddetti tradizionali.

La recente spedizione di Maserati alla quale abbiamo contribuito si inserisce invece in un mercato, quello dell'automotive, che sappiamo essere uno dei nostri punti di forza. Per dare un'idea posso dire che ogni anno gestiamo la movimentazione di circa 3mila autovetture che quasi sempre sono auto di lusso.”

Il mercato riconosce e apprezza l'affidabilità e la qualità dei servizi offerti?

“Certamente sì. Il mercato del cargo aereo è sempre più competitivo e Airport Handling sente di aver contribuito alla crescita di questo comparto negli ultimi anni a Malpensa. Le compagnie aeree affidandosi a noi ci confermano il loro apprezzamento nella qualità e nell'organizzazione dei servizi offerti, in particolare uno dei nostri vantaggi competitivi è quello di poter garantire la massima flessibilità nella fornitura di personale e

attrezzature anche nei casi (frequentissimi) in cui avvengano cambi improvvisi nella programmazione degli orari di atterraggio e decollo degli aerei.”

Airport Handling figura tra i soggetti interessati ad Alitalia handling, quali sono i prossimi step di crescita che l'azienda prevede di compiere?

“D'ora in poi punteremo sulla differenziazione cercando di offrire ai clienti uno spettro più ampio di servizi. A questo proposito stiamo studiando diverse soluzioni in vari ambiti d'attività. Anche dal punto di vista del nostro network abbiamo intenzione di espandere la nostra presenza in Italia e in particolare guardiamo agli aeroporti con volumi significativi, dunque Venezia e Roma Fiumicino.”

Investimenti significativi in cantiere?

“Oltre al piano di sviluppo appena citato, ogni anno Airport Handling destina il 3% del proprio giro d'affari (circa 80 milioni di euro nel 2016) a investimenti in nuove attrezzature per un continuo rinnovo e aggiornamento della flotta di mezzi impiegati. Attualmente disponiamo di 61 cargo loader, 130 passerelle per i passeggeri, 13 forklift, 1.900 cart, 170 trattori, 92 nastri trasportatori e altri mezzi vari. L'investimento più significativo fatto di recente per il nostro equipment di terra è stato il nuovo AMSS Atlas 5K-loader presentato pochi mesi fa e consegnato a Airport Handling lo scorso settembre. Il primo impiego è avvenuto il 13 ottobre per un carico a bordo di un aereo Cargolux a Malpensa.” ■

22 novembre 2017

L'e-commerce contribuisce alla tempesta perfetta del trasporto aereo merci

Mai come in questo periodo le compagnie aeree si fregano le mani per gli ottimi affari che stanno facendo nel settore del trasporto merci. L'attuale condizione di scarsa disponibilità di capacità di carico rispetto a quelle che sarebbero l'esigenza di spedizionieri e caricatori ha portato le tariffe del trasporto aereo fino a un massimo di 8 dollari per kilogrammo secondo un'indagine fra gli operatori condotta dalla testata inglese [The](#)

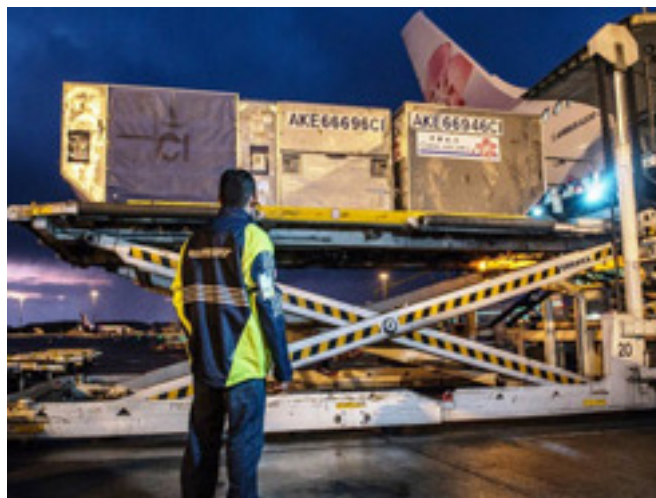
[Loadstar](#). In alcuni casi i ritardi accumulati nel trasporto di merce dall'Asia all'Europa ha raggiunto i 7-10 giorni per effetto della congestione in atto sul mercato.

“Le tariffe stanno salendo alle stelle e continuano ad aumentare ogni settimana. In media si parla di 4 dollari per kg ma le compagnie aeree stanno iniziando a selezionare quali categoria merceologiche privilegiare per l'imbarco e quali no” dice uno spedizioniere interpellato ma rimasto anonimo.

C'è chi parla di tempesta perfetta del trasporto aereo (perfetta, in positivo, soprattutto per i conti delle compagnie aeree) e per il cosiddetto general cargo le cose sono ulteriormente complicate dalla concorrenza in stiva dell'e-commerce che ha il vantaggio di muovere quotidianamente volumi di merce elevati redditizi per il vettore aereo dal punto di vista economico.

La scarsità di stiva aerea disponibile sul mercato è ulteriormente aggravata anche della scelta di alcuni grandi gruppi come Coca Cola, Samsung, Apple e Amazon di noleggiare direttamente 12 aerei cargo per assicurarsi la capacità necessaria al lancio di alcuni prodotti in prossimità delle feste natalizie.

Diverse compagnie aeree come Cathay Pacific, Emirates e Finnair pare che abbiano prenotazioni al completo per almeno sette giorni sui trade fra Asia ed Europa così come ritardi e ac-



cumulo di spedizioni si stanno registrando in diversi aeroporti del mondo. Venendo alle tariffe da record raggiunte negli ultimi giorni, secondo The Loadstar le case di spedizioni che sono riuscite ad accaparrarsi slot disponibili con alcune compagnie aeree hanno spinto verso l'alto i noli fino a raggiungere i 6,6 dollari per kg da Hong Kong al Messico e addirittura 8 dollari per kg da Seul a San Paolo in Brasile. La media, come detto, è invece di circa 4 dollari per kg in vari trade internazionali.

Leggi l'articolo su [The Loadstar](#). ■

28 novembre 2017

L'aeroporto di Trieste ha accolto un Antonov AN124



Un Antonov AN124 è atterrato ieri all'aeroporto di Trieste per una consegna straordinaria. Dopo l'Antonov 225, quello che ha fatto scalo all'aeroporto Ronchi dei Legionari alle 11:30 di mattina è l'aereo da trasporto numero uno al mondo L'Antonov AN124 UR82007, di fabbricazione ucraina, può vantare infatti una capacità di carico al decollo di ben 392 tonnellate.

Il gigantesco aereo della Antonov Airlines, dopo una tappa ad Ankara in Turchia, ha scaricato a Trieste due motori del peso di 38 tonnellate ciascuno che erano stati precedentemente imbarcati a Doha in Qatar.

L'operazione di sbarco, di particolare complessità, ha richiesto l'impegno per circa sei ore dei 13 addetti allo scarico arrivati insieme al velivolo. Nelle operazioni, rese possibili dalla speciale

caratteristica dell'aeromobile che può sollevare la parte anteriore offrendo un accesso diretto alla zona di carico, l'equipaggio è stato coadiuvato da un team di terra dotato di gru adatte ai carichi eccezionali.

All'interno dell'Antonov AN124, uno speciale carro ponte consente, una volta sollevata la prua, il trasferimento all'esterno del carico attraverso la fusoliera. Oltre ai tredici addetti allo scarico, l'Antonov AN124 ospita un equipaggio di sei piloti e tecnici di volo. terminate le operazioni di trasbordo del carico, l'aereo è ripartito per un'ulteriore tappa in Polonia. ■

28 novembre 2017

Ugo de Carolis (AdR): “A Fiumicino investiremo 35 milioni in quattro anni per il cargo”

Varese – “Oggi abbiamo ottenuto un primo importante risultato di sistema: disponiamo di una mappatura aggiornata del cargo aereo in Italia. Si tratta di un'importante base di partenza”. Con queste parole l'amministratore delegato di Aeroporti di Roma, Ugo de Carolis, ha aperto il proprio discorso in occasione della presentazione del Position Paper “Azioni per il Rilancio del Cargo Aereo”, evento organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in collaborazione con Sea Aeroporti di Milano e Adr presso l'Hangar Sea Prime del Terminal 1 dell'aeroporto di Milano Malpensa, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

“Nel giro di un solo anno, il traffico merci su Fiumicino è cresciuto del 15%, mentre nei prossimi quattro anni abbiamo programmato investimenti per oltre 35 milioni di euro per potenziare l'attività cargo, ampliando i piazzali di sosta e degli spazi Airside, dedicati alle relative attività” ha poi aggiunto de Carolis. “Il traffico merci e quello passeggeri sono, per Fiumicino, un binomio strategico per potenziare la crescita della redditività dei voli di linea, soprattutto per quanto riguarda il lungo raggio. La nostra peculiarità come aeroporto a vocazione ‘Cargo Belly’ – ha continuato de Carolis – ci prospetta sviluppi potenziali. Boeing stima che a livello mondiale il 57% delle merci cargo (esclusi

i courier) viaggi nelle stive degli aeromobili passeggeri, un dato che secondo le previsioni può salire al 63% entro il 2035”. L'A.d. di Aeroporti di Roma ha infine aggiunto: “Su Fiumicino stiamo inoltre individuando alcune fette di mercato, ad alto valore aggiunto, strettamente legate alle esigenze del territorio. Penso alle merci che necessitano di essere consegnate in tempi brevi come, ad esempio, i prodotti agroalimentari, provenienti dal Centro e Sud Italia. Ma anche a settori più specifici, quali la componentistica tecnologica, l'artigianato e il settore moda e farmaceutico. Quest'ultimo, nella nostra Regione, vede un importante distretto produttivo. In epoca digitale il commercio non può prescindere dal trasporto cargo”. ■



28 novembre 2017

Nobis (Aicai): “Le Dogane in Italia funzionano; da migliorare i controlli fitosanitari”

Varese – “Ci piace l'approccio di concertazione avuto dalla Struttura tecnica di missione del Ministero dei trasporti per lavorare alla redazione del position paper sul rilancio del cargo aereo. Il nostro auspicio è che si continui a lavorare su questa strada”. A dirlo è stato l'amministratore delegato di Dhl Express Italy, Alberto Nobis, parlando in rappresentanza di Aicai, l'Associazione italiana dei corrieri aerei internazionali di cui fanno parte anche FedEx, Tnt e Ups.

Durante la tavola rotonda che ha fatto seguito alla presentazione del position paper, Nobis ha affrontato il tema delle operazioni doganali nel trasporto aereo sottolineando che “in Italia le Dogane sono molto efficienti e i controlli vengono fatti bene e in maniera approfondita su tutte le merci. Meglio che in altri paesi”. Poi però ha ammesso che “alcune nicchie di controlli alle merci devono essere migliorate” e il riferimento era in particolare ai controlli fitosanitari.

Rivolgendosi poi al Ministro dei trasporti Graziano Delrio, il rappresentante di Aicai ha aggiunto che i loro associati “si aspettano che le priorità individuate dal position paper vengano implementate” e ha confermato che l'Associazione italiana dei corrieri aerei internazionali “continuerà a far parte del tavolo di coordinamento nazionale” per dare il proprio contributo. ■



28 novembre 2017

Cascetta (RAM): “In Italia no a nuovi aeroporti ma valorizzare quelli che abbiamo”

Varese – L'Italia non ha bisogno di altri aeroporti ma bisogna valorizzare quelli che già esistono. Lo ha detto Ennio Cascetta, amministratore delegato di Ram Spa, intervenendo alla presentazione del position paper “Azioni per il rilancio del cargo aereo” presso l'aeroporto di Malpensa.

L'ex vertice della Struttura tecnica di Missione del Ministero dei trasporti ha detto che “il documento ha l'obiettivo di connettere l'Italia. C'è un progetto Paese, una delle poche visioni strategiche per l'Italia. Le scelte di fondo che il Paese deve fare,

riguardano la logistica dei trasporti che deve consentire all'industria di competere senza avere una bolletta logistica di 12 miliardi all'anno”.

Tra le azioni da intraprendere, secondo Cascetta, ci sono: “L'estensione dell'idea di alta velocità al resto del paese, recuperare il gap di mobilità urbana sostenibile che l'Italia ha e rilanciare il turismo”. Tutto questo “si concretizza in 108 progetti per lo sviluppo del Paese, con quasi 100 miliardi di euro già disponibili per la realizzazione, con contratti pubblici, contratti di programma Anas ed Rfi e anche finanziamenti privati. La logistica è uno dei punti caratterizzanti per connettere l'Italia”. Riguardo a RAM, infine, “ha cambiato statuto, il ministero ci chiede di contribuire come supporto alla visione della logistica del Paese”. La sua missione sarà quella di “far tornare i conti della logistica in Italia”.

Visualizza le [slide di Ennio Cascetta](#) – Amministratore unico di RAM. ■

28 novembre 2017

De Metrio (SEA): “Malpensa chiuderà il 2017 sfiorando le 580 mila tonnellate”

Varese – Il 2017 sarà un anno record per la movimentazione delle merci all'aeroporto di Malpensa. Lo ha detto Giuliano De Metrio, direttore operativo Sea Aeroporti di Milano, in occasione della presentazione del position paper sul rilancio del trasporto cargo aereo organizzato dal Ministero dei trasporti. “A fine 2017 sfioreremo le 580 mila tonnellate di merce movimentata, vale a dire il 55% del totale nazionale in termini di volumi e il 60% in termini di valore del carico. Si tratta di una crescita pari al 40% nell'arco di cinque anni” ha sottolineato il vertice di Sea.

Interpellato poi sulla [conquista di DHL](#) che sposterà allo scalo varesotto tutti i suoi voli attualmente operati da Bergamo, De Metrio ha detto che il corriere ha scelto Malpensa per la sua importanza strategica nell'ambito dell'e-commerce e dell'operatività dei courier. In una intervista rilasciata a Teleborsa nel



corso dell'evento tenutosi a Milano Malpensa, il direttore operativo di Sea ha sottolineato che “Malpensa ormai è la porta del Made in Italy sul mondo, è il 60% del trasporto merci italiano in termini di valore”. Poi ha aggiunto: “Il fatto che DHL abbia preso questa decisione di incrementare la propria presenza a Malpensa, non solo nei 2-3 anni passati, ma anche nei prossimi, è un segnale per noi importantissimo. Abbiamo una visione del nostro aeroporto come una infrastruttura aperta, un fattore abilitante di crescita delle strategie di chi trasporta, quindi non avremmo fatto bene il nostro lavoro se non avessimo convinto DHL a fare di Malpensa uno degli elementi chiave del suo sistema industriale”.

De Metrio ha proseguito nel suo discorso dicendo: “La visione che abbiamo avuto di lungo periodo di sviluppo, molto attenta all'e-commerce, molto attenta ai courier è confermata da questa decisione di DHL e dalla capacità di questo grande gruppo di strutturarsi bene su Malpensa”.

Secondo i dati forniti dall'Agenzia delle Dogane, nel 2016 sono transitate da Malpensa merci per un valore pari a 43 miliardi di euro, 26 in esportazione e 17 in importazione. ■

28 novembre 2017

Marzani (Cluster Cargo Aereo): “Sei nodi da sciogliere per lo sviluppo del trasporto aereo merci”

Varese – “Anzitutto lasciatemi esprimere soddisfazione per essere tutti insieme a parlare di trasporto aereo merci con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Enac, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, nonché tutte le altre Amministrazioni Pubbliche presenti e i colleghi delle altre associazioni di categoria. Questa è la premessa del famoso fare sistema di cui tanto si parla ma che troppo spesso resta sulla carta”. Con queste parole Marina Marzani, presidente di Anama e rappresentante del Cluster Cargo Aereo di cui fanno parte anche Assohandlers, Assoaereo e Ibar, ha iniziato il suo discorso durante la tavola rotonda che si è tenuta a Malpensa in occasione della presentazione del position paper sul rilancio del trasporto aereo cargo in Italia.

“L’esperienza del gruppo di lavoro per il rilancio del cargo aereo è stata molto importante. Abbiamo condiviso i problemi potendoli vedere da punti di vista diversi. Al tavolo è stata fatta una sintesi e sono state individuate le possibili soluzioni. Ora occorre dare attuazione a questo documento perché, giova ricordarlo, siamo solo all’inizio di un percorso” ha proseguito Marina Marzani rivolta al Ministro dei trasporti Graziano Delrio.

L’attenzione poi è stata rivolta ad alcuni argomenti che, più di altri ad avviso del Cluster Cargo Aereo, frenano lo sviluppo del trasporto aereo merci in Italia e le conseguenti soluzioni che sono state individuate.

Il primo è la razionalizzazione degli aeroporti: “Il general air cargo necessita di masse critiche importanti per poter essere attrattivo nei confronti delle compagnie aeree, soprattutto da quando non abbiamo più una compagnia di bandiera italiana. Ciò consente anche di razionalizzare gli investimenti dei privati ma anche delle amministrazioni pubbliche, troppo spesso a corto di personale per garantire un servizio efficiente alle merci” ha sottolineato il Cluster Cargo Aereo.

Il secondo tema è la creazione di una cabina di regia nazionale: “Il position paper individua finalmente un luogo in cui operatori del cargo aereo e amministrazioni pubbliche possano incontrarsi periodicamente per affrontare i temi che li riguardano” ha rilevato la Marzani.

Il terzo punto è la proposta di creare un sistema di verifica di efficienza degli aeroporti che preveda anche le modalità per superare le eventuali inefficienze. “Il dialogo con Enac è costruttivo ma non si può attendere due anni per vedere evase le richieste di verifica, senza avere un chiaro indirizzo sui correttivi. Su alcuni temi dopo due anni sono arrivate risposte blande” ha evidenziato la presidente di Anama che poi, rivolgendosi ad Alessio Quaranta, direttore generale di Enac, ha aggiunto: “Caro Alessio Quaranta, nonostante il dialogo costruttivo che abbiamo instaurato da qualche tempo, dobbiamo segnalare che su situazione parcheggi siamo ancora in attesa di risposta da Enac dopo due anni e mezzo”. Nello specifico il problema riguarda il fatto che SEA – Aeroporti di Milano da qualche anno addebita ai camion che entrano nella Cargo City le spese di parcheggio quando i mezzi entrano per scaricare e caricare merce.

Il Cluster Cargo Aereo italiano chiede inoltre la creazione di poli logistici perché “per garantire l’efficienza della comunità del cargo aereo occorre che gli operatori operino, se non all’interno, in spazi limitrofi agli aeroporti” ha proseguito la Marzani evidenziando come la situazione di Milano sia emblematica visto che tutti i principali attori del cargo aereo sono insediati a Segrate mentre l’aeroporto merci è a Malpensa con aggravio di esternalità negative in termini di maggiori costi e minor efficienza. “Per realizzare i poli logistici – ha specificato – servono due condizioni fondamentali: La prima è che i prezzi di affitto dei magazzini siano in linea con i prezzi



di mercato e, la seconda, che per spostare le merci dalla Cargo City ai magazzini del polo logistico non sia necessario emettere documento di transito doganale”.

In conclusione il Cluster Cargo Aereo ha sollevato anche il tema della necessità di creare un cargo community system rilevando che i privati hanno già dato il buon esempio visto che a Malpensa è stata aperta la prima piattaforma informatica dedicata agli aeroporti, realizzata e spinta dalla comunità cargo dell’aeroporto.

Ultima criticità segnalata da Marina Marzani è stato il momento doganale e più nello specifico “il problema del doppio riscontro della Guardia di Finanza in contesti ove questa amministrazione non ha sufficienti risorse. Lo stesso si può dire per l’USMAF. Approfitto dell’occasione – ha detto in conclusione – per chiedere a Teresa Alvaro (direttrice delle Dogane, ndr) un aggiornamento sul problema legato alla indicazione della targa del mezzo sul documento di transito, tema che sta causando notevoli disagi agli operatori”. ■

3 dicembre 2017

Spedizionieri sul piede di guerra per le tariffe alle stelle del trasporto aereo

La scarsità di stiva disponibilità rispetto alla domanda di trasporto aereo merci ha fatto salire alle stelle le tariffe e in questi giorni molti spedizionieri sono sul piede di guerra per le richieste delle compagnie aeree.

Che il mercato del trasporto aereo merci [stia vivendo una tempesta perfetta](#) è ormai evidente da tempo ma il termometro delle difficoltà per alcuni operatori a lavorare in queste condizioni la si può misurare da molti commenti ed esternazioni pubblicate sui social network (in particolare LinkedIn e Facebook).

C'è chi suggerisce di "non caricare nulla per 10 giorni. Lasciamo volare gli aerei vuoti" e chi giura di aver ricevuto richieste da capogiro dalle compagnie aeree: "Una quotazione da 99 euro al kg mi mancava...". Un altro parla di "oltre 74 euro al kg" e un altro di "92 euro al kg" a conferma che realmente le tariffe stanno raggiungendo livelli probabilmente mai visti prima.

Qualcuno poi sperava di poter contare sulla "compagnia cileno/brasiliiana che ha lasciato la tariffe invariate e garantisce transit time accettabili", salvo poi doversi correggere poco dopo riportando la risposta del vettore: "Scusate, stavamo scherzando. Accettiamo merci da 9 euro/kg in giù...".

C'è chi si sente preso in giro (per usare un eufemismo) rilevando che gli spedizionieri sono ostaggio dei vettori aerei "con noli mai visti prima" e che prendono in considerazione rate di nolo "da 5 euro in giù" per ogni kg di merce da spedire...

Qualcun altro evidenzia il fatto che si tratti di un "problema molto grave, che sta danneggiando l'economia italiana, con noli decuplicati e transit time di 15-20 giorni". Non è un caso che alcune primarie case di spedizioni italiane, tra queste [Savino Del Bene](#) e anche Bolloré Logistics, abbiano optato per noleggiare direttamente un aereo cargo per ovviare alla scarsa disponibilità di stiva sugli aerei che offrono servizi di linea.

Uno spedizioniere evidentemente esperto ricorda che "una volta i prezzi venivano contrattati a tavolino tra i rappresentanti degli spedizionieri e i rappresentanti dei vettori. Come si fa con i contratti di lavoro. La deregulation degli ultimi anni ha portato a una guerra senza quartiere. L'unico metro di misura è diventato il prezzo". Poi aggiunge: "Negli ultimi anni chi controllava la merce decideva il prezzo e chi offriva servizi vettoriali doveva soccombere. Adesso molto semplicemente il vento sta cambiando". Un collega conferma: "Li abbiamo presi per il collo per almeno 15 anni. Ci stanno ripagando con la stessa moneta e con gli interessi. Chi è senza peccato scagli la prima pietra".

Gli fa eco un altro spedizioniere dicendo che "vanno avanti ormai da anni a togliere voli e cargo per ridurre stiva e far salire i noli. Ora con la peak season stanno iniziando a rifarsi... finita la pacchia delle rate discount". C'è poi chi non si capacita dell'attuale situazione e afferma: "Capisco il discorso della peak season e la riduzione delle stive ma le rate non possono essere quintuplicate e rimanere tali anche in periodi storicamente 'calmi'... c'è qualcosa che non va".

Non manca comunque chi prova a vedere il bicchiere mezzo pieno sottolineando che forse questa situazione può rappresentare un aiuto per tutti: "Se gli spedizionieri - dice - continuano a vendere sottocosto forse questo è il momento giusto per la ripresa. O facciamo adeguare i clienti alle condizioni del mercato o, se non abbiamo le spalle grosse, non ne usciamo facilmente. Chi non fa concorrenza sleale sicuramente ne uscirà più che rafforzato".

Il fenomeno ha assunto una dimensione tale che pochi giorni fa Guido Ottolenghi, coordinatore del gruppo tecnico di Confindustria per la logistica, i trasporti e l'economia del mare, in occasione della presentazione a Malpensa del position paper sul rilancio del cargo aereo ha detto di fronte al Ministro dei trasporti che gli industriali italiani lamentano un costo troppo elevato delle tariffe di trasporto aereo delle merci. Altre associazioni di categoria, in primis Anama (associazione che rappresenta gli spedizionieri aerei), si sono mosse per portare all'attenzione dell'International Air Transport Association (Iata) l'attuale situazione al fine di capire se e come provare ad arginare un fattore penalizzante per i prodotti italiani destinati all'estero. ■



5 dicembre 2017

Controlli doganali: la Corte dei Conti Europea vuole più attenzione anche in Italia

A detta della Corte dei conti europea, i controlli doganali presentano debolezze e lacune nel Vecchio Continente. Lo dice una nuova relazione della Corte dei conti europea secondo la quale le gravi debolezze e lacune riscontrate indicano un'applicazione non efficace dei controlli doganali nell'UE, con ripercussioni negative sulle finanze dell'UE.

Le merci provenienti da paesi terzi che entrano negli Stati membri dell'UE sono soggette a controlli doganali prima di essere immesse in libera pratica all'interno dei confini europei. Tuttavia, gli importatori possono deliberatamente ridurre o eludere l'obbligazione doganale, per esempio, sottovalutando le proprie merci, dichiarando un paese di origine falso o imputando le merci a una categoria di prodotti con un'aliquota del dazio inferiore.

La Corte ha valutato se la Commissione europea e gli Stati membri abbiano previsto controlli rigorosi sulle importazioni dopo che gli auditor hanno visitato a tal fine le autorità doganali di cinque Stati membri: Spagna, Italia, Polonia, Romania e Regno Unito.



Sono state riscontrate gravi debolezze che dimostrano l'esistenza di carenze nel quadro normativo nonché un'applicazione inefficace dei controlli doganali sulle importazioni, il che pregiudica gli interessi finanziari dell'UE spiega in una nota la stessa Corte.

“I dazi doganali corrispondono al 14% del bilancio dell'UE, ossia a circa 20 miliardi di euro. La loro evasione aumenta il divario doganale, che deve essere colmato dagli Stati membri con contributi RNL più alti. In ultima istanza, il costo grava sui contribuenti europei” ha affermato Pietro Russo, il Membro della Corte responsabile della relazione.

Sempre secondo quanto spiega l'organo che ha sede in Lussemburgo, gli Stati membri non hanno incentivi finanziari sufficienti per effettuare i controlli doganali. Quelli che svolgono i controlli doganali, senza però riuscire a recuperare il mancato gettito dell'UE, rischiano di subire conseguenze finanziarie, mentre è possibile che quelli che non eseguono tali controlli non corrano alcun rischio.

Negli Stati membri, inoltre, sussistono ancora una serie di lacune per quanto riguarda il controllo delle importazioni. Per esempio:

- La Corte ha rilevato che l'assenza di richieste di garanzie nel Regno Unito ha permesso che merci cinesi fortemente sottovalutate fossero sdoganate nel Regno Unito e poi ritrasportate nell'Europa continentale. Prodotti tessili o calzaturieri sottovalutati provenienti dalla Cina sono stati spediti da Amburgo a Dover, dove sono stati immessi in libera pratica nell'UE senza controlli allo sdoganamento, per poi essere nuovamente spediti in Polonia o in Slovacchia. Un'operazione congiunta, condotta nel 2016 dalle autorità doganali francesi in collaborazione con l'OLAF, ha confermato che le frodi consistenti nella sottovalutazione delle merci avevano luogo principalmente nel Regno Unito e che questa situazione era aggravata ulteriormente dal mancato versamento dell'IVA negli Stati membri di destinazione. Il valore dichiarato a fronte di fatture false era sottostimato da 5 fino a 10 volte. Secondo l'OLAF, tra il 2013 e il 2016, il Regno Unito avrebbe dovuto mettere a disposizione quasi 2 miliardi di euro in più di dazi doganali.
- La reale origine delle merci può essere dissimulata tramite un trasbordo fraudolento in un paese dove le merci vengono temporaneamente depositate per poi essere spedite nell'UE con una documentazione falsa. La Corte ha reperito in Internet vari esempi di società che offrono questo tipo di servizio fraudolento.
- Le merci il cui valore non raggiunge una data soglia sono esentate da dazi doganali. La Corte ha però rilevato che la mancanza di controlli comportava il pagamento di dazi doganali inferiori al dovuto per merci acquistate online al di fuori dell'UE. Essa ritiene che diversi corrieri abusino di questo sistema di esenzione.

La Corte afferma che, pur avendo compiuto progressi verso l'applicazione uniforme della normativa doganale, gli Stati membri hanno adottato approcci differenti, in termini di controlli doganali, per fronteggiare la sottovalutazione delle merci, l'errata descrizione dell'origine e l'errata classificazione nonché per comminare sanzioni doganali. Controlli doganali complessi possono incidere sulla scelta, da parte dell'operatore commerciale, dell'ufficio doganale per l'importazione: pertanto, nei porti o aeroporti caratterizzati

da minori controlli doganali si concentra un traffico maggiore. La Corte raccomanda alla Commissione europea di:

- produrre stime periodiche del divario doganale a partire dal 2019 e di usarle per fissare target in materia di controlli doganali;
- rafforzare il sostegno ai servizi doganali nazionali, procedendo inoltre alla revisione del tasso appropriato per le spese di riscossione;
- proporre che i nuovi programmi d'azione dell'UE contribuiscano alla sostenibilità finanziaria dei sistemi d'informazione europei relativi all'attività doganale;
- essere più precisa nelle richieste contenute nelle comunicazioni di mutua assistenza;
- proporre modifiche alla normativa doganale al fine di rendere obbligatoria l'indicazione dello spedite.

Gli Stati membri dovrebbero:

- vincolare l'omissione dei controlli suggeriti da un particolare filtro di rischio a un'approvazione gerarchica a priori o sul momento;
- introdurre nei propri sistemi informatici di sdoganamento controlli volti a bloccare le dichiarazioni di importazione che chiedono la franchigia dai dazi su merci con valore dichiarato superiore a 150 euro o per spedizioni commerciali dichiarate come regali;
- creare piani di indagine per combattere l'abuso di questa franchigia su merci oggetto di commercio elettronico con paesi terzi.

La relazione speciale n. 19/2017, intitolata La relazione speciale n. 19/2017 intitolata “Procedure di importazione: le carenze del quadro normativo e un'applicazione inefficace pregiudicano gli interessi finanziari dell'UE” è disponibile in 23 lingue dell'UE sul sito Internet della Corte (eca.europa.eu). ■



6 dicembre 2017

Record di merci spedite via aerea nel 2017: saranno 59,9 milioni di tonnellate secondo IATA

Profitti e traffico ancora in crescita per l'industria del trasporto aereo internazionale. Nel 2018 gli utili del settore dovrebbero compiere un ulteriore balzo a quota 38,4 miliardi di dollari rispetto ai 34,5 miliardi attesi nel 2017, in rialzo rispetto alla stima di giugno che indicava 31,4 miliardi. La previsione è stata diffusa dalla IATA, l'associazione internazionale del trasporto aereo, nel suo approfondimento intitolato [Industry Economic Performance](#).

Nel prossimo esercizio, è attesa una leggera flessione dei margini operativi a 8,1%, rispetto a 8,3% del 2017, mentre si prevede un miglioramento dei margini netti a 4,7% da 4,6% del 2017, con un aumento dei ricavi a 824 miliardi, +9,45 sui 754 miliardi del 2017.

Cresce il numero dei passeggeri a 4,3 miliardi, con un aumento del 6% rispetto a 4,1 miliardi del 2017. Anche il cargo è previsto in aumento con 62,5 milioni di tonnellate trasportate (+4,5% rispetto a 59,9 milioni di tonnellate nel 2017). Rallenta, però, la crescita della domanda sia per passeggeri che merci: rispettivamente +6,0% nel 2018 (+7,5% in 2017) e +4,5% (+9,3% in 2017). Nel complesso, sottolinea la IATA, la forte domanda, l'efficienza e la ridotta spesa per interessi aiuteranno le compagnie a migliorare la redditività netta nel 2018 nonostante i costi crescenti. Il 2018 è previsto essere il quarto anno consecutivo di

profitti sostenibili con un ritorno sul capitale investito (9,4%) che supera il costo medio del capitale (7,4%).

“Questi – dichiara il direttore generale e ceo della IATA Alexandre de Juniac – sono tempi buoni per l'industria globale del trasporto aereo. La performance della sicurezza è solida. Abbiamo una chiara strategia che sta portando risultati sull'impatto ambientale. Sempre più persone stanno viaggiando. La domanda di cargo è ai suoi livelli più alti nell'arco di un decennio. Cresce l'occupazione. Nuove rotte saranno aperte. Le compagnie stanno raggiungendo livelli sostenibili di profittabilità. Rimane ancora, tuttavia, un business difficile, e siamo chiamati alla sfida sul fronte dei costi con spese crescenti per carburante, lavoro e infrastrutture”.

Leggi di più sul [sito di IATA](#). ■

12 dicembre 2017

Donelli prepara l'atterraggio a Malpensa

Donelli Group, spedizioniere doganale attivo in Italia con varie sedi sparse fra Veneto, Friuli, Emilia Romagna e Liguria, si prepara ad aprire una nuova sede in Lombardia. Da una nota del gruppo nel quale viene data notizia del fatto che l'azienda ha appena ottenuto dall'Agenzia della Dogane l'autorizzazione AEOC n.171374 valevole in tutto il territorio doganale comunitario, si apprende che Donelli “sta valutando l'apertura di un ufficio a Milano Malpensa”. Se sarà confermato, questo investimento conferma l'interesse crescente di vari operatori nei confronti del crescente business del trasporto aereo merci.

A proposito dell'autorizzazione appena ottenuta dall'Agenzia delle Dogane, lo spedizioniere doganale spiega che “tale autorizzazione attribuisce alla società una ‘patente’ di affidabilità e di solvibilità a cui sono collegati una serie di vantaggi di cui potranno beneficiare tutti i clienti del Gruppo fra cui: riduzione dei controlli doganali, minori controlli a posteriori, dati ridotti per le presentazioni delle dichiarazioni sommarie di entrata e uscita, priorità allo sdoganamento in caso di merce selezionata per il controllo doganale, scelta del luogo dei controlli sulle merci, programma mutuo riconoscimento dello status AEO con paesi terzi (attualmente già in vigore con Giappone, Usa e in via



di definizione con Svizzera, Cina, Norvegia, alcuni paesi del Sud America e del Nord Africa), richiesta agevolata sulle semplificazioni doganali, esonero totale o parziale di prestazioni garanzie, fast corridor, programmi di controllo personalizzati, referente unico AEO.

“Si tratta di un ulteriore passo del nostro Gruppo, leader in Italia nei servizi doganali, per offrire vantaggi concreti ai nostri clienti in un momento in cui il commercio mondiale sta crescendo” ha dichiarato Fabrizio Giri, amministratore delegato di Donelli Group. “Da tempo siamo impegnati in un processo di crescita che vede un'espansione territoriale e un miglioramento delle tecnologie e dei processi a favore della nostra clientela e proseguiamo in questo senso con importanti investimenti nelle piazze dove siamo presenti e in nuove aree”.

Ad oggi il gruppo è presente in tutto il territorio nazionale attraverso 12 sedi e numerosi corrispondenti che garantiscono il presidio dei più importanti porti, aeroporti e interporti d'Italia, ma l'azienda guarda con grande attenzione a tutti i porti dell'Adriatico e del Tirreno. Il prossimo step, come detto, dovrebbe essere l'apertura di un ufficio a Milano Malpensa. ■



15 dicembre 2017

Savino Del Bene porta a quattro i suoi voli charter natalizi

Savino Del Bene entro fine anno avrà organizzato non uno (come originariamente era emerso) ma quattro voli charter con il Nord America e con l'Asia per accogliere la richiesta di trasporti che giungono dal mercato.

Lo ha reso noto la stessa casa di spedizioni con sede a Scandicci (Firenze) con una nota dove si legge che “quello dei trasporti delle merci è un mercato dinamico, in cui i flussi e le esigenze sono mutevoli. In questo quadro, l'export del Made in Italy verso gli Usa continua la sua inarrestabile crescita e, scongiurando la svalutazione del dollaro e le possibili barriere protezionistiche, raggiunge un + 17% rispetto all'anno precedente. Questo aumento di traffici, soprattutto in questo particolare momento dell'anno e nei mesi a seguire, fa registrare una carenza di capacità aerea, dovuta anche alla riduzione dei voli nel periodo invernale per mancanza di passeggeri e il taglio degli ultimi anni dei voli cargo da parte delle compagnie aeree”.

Per ovviare a questa situazione Savino Del Bene ha dunque deciso di rispondere all'esigenza dei propri clienti offrendo quattro voli completi all cargo nel mese di dicembre.

La nota della casa di spedizioni prosegue spiegando che “il primo charter, Airbus 330 è partito il 5 Dicembre da Pisa, direzione New York con una capacità di 50 mila chili di merce. Il secondo charter monocliente, Airbus 330, è partito il 13 Dicembre da Milano Malpensa per New York. Il terzo charter è previsto per il 19 Dicembre da Malpensa a NY e si tratta di un Boeing 747 già completo di 100 mila chili, con merce dall'Italia e altri paesi europei”.

Non meno importante però è il trade Asia – Italia e per questo Savino Del Bene “si è impegnata a noleggiare un Boeing 777 di 80 mila chili completo di merce in import da Hong Kong a Milano, previsto in partenza per il 15 Dicembre”. ■

18 dicembre 2017

Carenini (AICAI) “Crescita a doppia cifra anche nel 2017 per l'e-commerce”

I corrieri espresso anche nel 2017 si godono la crescita percentuale a doppia cifra del commercio elettronico che riempie gli aerei di merci da trasportare da una parte all'altra del mondo.

Lo conferma in questa intervista a AIR CARGO ITALY Marco Carenini, presidente dell'Associazione italiana dei corrieri aerei internazionali Aicai, nonché operations director di UPS Italia. Aicai, nata nel 1987 e a cui aderiscono nel nostro paese i tre principali player di mercato (vale a dire FedEx con Tnt ormai parte dello stesso gruppo, Dhl e Ups), si propone come punto di riferimento per l'industria delle consegne express e come ente promotore degli interessi dell'intero settore nei confronti di una molteplicità di soggetti istituzionali e imprenditoriali.

Presidente Carenini si può dire che anche nel 2017 l'e-commerce è stato il fattore trainante trainante per i flussi di merce trasportati dai corrieri espresso?

“Sicuramente sì. La crescita dell'e-commerce anche quest'anno si è attestata intorno al 15-18% rispetto all'anno scorso e questo chiaramente incide in maniera positiva sulle quantità trasportate sia sui risultati. Nel 2017, inoltre, è andato consolidandosi un fenomeno per cui il commercio elettronico, oltre



che affermarsi come scelta d'acquisto sempre crescente da parte dei privati, sta diventando sempre più un'opzione percorsa anche dalle imprese. Quindi non più e-commerce solo nel commercio B2C ma sempre più anche nel B2B.”

Le prospettive sono di ulteriore crescita anche per il 2018, non è vero?

“Sicuramente, anche perché c'è un altro tema che riguarda i cosiddetti 'return services' che stanno prendendo progressivamente piede. Sempre di più l'economia è globale e ci sono molte aziende che stanno vendendo prodotti con annessa anche la restituzione del prodotto vecchio e quindi questa economia circolare contribuisce ad aumentare i volumi con il coinvolgimento dei corrieri espressi. Il consumatore dunque compra il nuovo prodotto e, mentre lo ritira, contestualmente consegna al corriere il vecchio apparato che torna al mittente che a sua volta lo ricicla. Questo è un nuovo mercato che nei prossimi anni diventerà sempre più importante. L'economia circolare contribuisce alla sostenibilità e le aziende ne stanno giustamente iniziando a fare buon uso. Mano a mano che andrà sviluppandosi questo ulteriore filone di business andrà ad aumentare il volume d'affari dei corrieri espresso.

Non dimentichiamoci inoltre che e-commerce oggi non significa solo i grandi marketplace come Zalando, Amazon, Alibaba o altri ma ogni Pmi che vuole avere una vetrina e una canale di ven-

dita in giro per il mondo vende su e-commerce. Queste piccole e medie aziende, che rappresentano una larga fetta del tessuto produttivo europeo, per potersi affermare ed essere presenti sui mercati internazionali hanno bisogno di una propria vetrina sul canale internet.”

In Italia quali sono gli aeroporti più importanti per i corrieri?

“Gli scali più importanti per i corrieri sono quelli di Malpensa, Bergamo, Venezia, Bologna, Roma Fiumicino e Ciampino oltre ancora a Napoli in Sud Italia. Oggi in Italia non c’è bisogno di avere altri aeroporti ma c’è bisogno di scali funzionali e soprattutto cercare di far sì che ci siano dei piani d’investimento concreti per il futuro perché oggi purtroppo c’è ancora una fetta di mercato che viaggia su gomma per una prima tratta, soprattutto dal Nord Italia verso scali del Centro-Europa come Zurigo. Sono volumi di merce che potrebbero invece partire direttamente dai nostri aeroporti italiani. Questo è un discorso che vale soprattutto per il mondo cargo del trasporto aereo, mentre i corrieri garantiscono una distribuzione più capillare anche sul territorio nazionale.”

Cosa servirebbe per fare di più e meglio in Italia nel trasporto aereo merci?

“Bisognerebbe innanzitutto capire le capacità di crescita e di sviluppo ulteriore degli aeroporti attualmente esistenti, non è necessario aprirne di nuovi. Capire che efficienza hanno, che piani di sviluppo hanno e se sono competitivi con gli altri scali europei.”

Per Aicai quali sono le criticità da risolvere, se ce ne sono?

“Quello che per noi resta fondamentale è evitare che ci siano limitazioni di traffico aereo. Quindi che gli aeroporti siano efficienti e pronti ad accogliere non solo la parte passeggeri ma anche quella merci del business. Non tutti gli scali hanno un piano sulla parte cargo ben definita.

Ogni tanto c’è questa spada di Damocle che riguarda i voli notturni che fortunatamente fino ad oggi non sta limitando la nostra filiera però regolarmente, per questioni di campagna elettorale, c’è qualcuno che comincia a tirare fuori questo argomento. E’ logico che le merci viaggiano di notte e per poter essere competitivi gli aeroporti devono essere funzionali. Noi come corrieri espresso abbiamo gli ultimi voli che decollano

fino alle 23 verso i nostri hub europei e poi verso le 5/6 di mattina arrivano i primi voli verso l’Italia dall’estero per essere poi in distribuzione entro le 24 ore a seconda del servizio offerto dai vari courier.”

Per il 2018 vi aspettate un trend crescente di volumi da trasportare?

“Nel 2018 ci aspettiamo una crescita percentuale sempre in doppia cifra, guidata in modo particolare sempre dal mondo dell’e-commerce che come dicevo si è allargato dal B2C al B2B e a questo si aggiungerà il contributo della nuova economia circolare.” ■

22 dicembre 2017

Marzani (Italsempione): “Il 2017 ottima annata ma auspichiamo una normalizzazione”

L’ultima intervista del 2017 di AIR CARGO ITALY è con Marina Marzani, airfreight procurement manager della casa di spedizioni Italsempione, che traccia un bilancio molto positivo dell’anno che sta volgendo al termine anche se auspica una normalizzazione della mole di lavoro nel business del trasporto aereo merci.

Il motto della divisione spedizione aeree di Italsempione è “arrivare prima, arrivare bene. Non basta che la merce arrivi in tempo a destinazione. È fondamentale che ci arrivi bene e in condizioni perfette”. L’azienda, che ha la sua sede centrale a Vittuone (Milano), è in grado di garantire una vasta gamma di servizi su misura che vanno dalle partenze regolari da e per tutto il mondo con servizi consolidati, alle spedizioni prioritarie con tempi di transito ridotti, per arrivare infine alle spedizioni straordinariamente grandi o pesanti per i quali possono rendersi necessari voli all cargo a charter dedicati.

Marina Marzani che anno è stato il 2017 per Italsempione?

“L’annata è andata sicuramente bene. Questi ultimi mesi poi sono stati molto intensi e siamo riusciti a fare dei bei lavori dopo un 2016 nel quale avevamo movimentato tra import ed export circa 11 mila tonnellate di merce via aerea.”



Avete particolare specializzazioni?

“Siamo specializzati nei settori industriali dell’arredamento, del fashion e dei prodotti alimentari deperibili nel quale siamo market leader grazie a un know how frutto di lunga esperienza. A ciò si aggiungono project cargo e general cargo. Offriamo soluzioni su misura, garantendo il massimo in termini di performance e sicurezza. Inoltre, grazie alla nostra capillare presenza in tutto il mondo, possiamo gestire tutte le vostre spedizioni estero su estero, senza necessariamente fare transitare le merci dall’Italia.”

Quali previsioni per il 2018?

“Le previsioni per il 2018 sono di un mercato ancora a questi livelli almeno fino alla fine della winter season, quindi fino a fine marzo, anche se ci auguriamo una sorta di normalizzazione perché questo surplus di lavoro negli ultimi tempi ha richiesto uno spiegamento di risorse e di sforzi incredibile da parte del personale. Per i picchi di lavoro di pochi mesi bisognerebbe assumere dieci persone ma ovviamente questo non è possibile e allora lo staff che c’è deve fare un lavoro non indifferente. Da un lato ci auguriamo quindi che la ripresa continui ma ci sia una sana via di mezzo fra il diventare matti e avere ritmi di lavoro meno impegnativi. Comunque, come detto, fino a marzo le previsioni degli esperti dicono che non cambieranno le cose rispetto a queste ultime settimane.”

Non vi aspettate un aumento di capacità disponibile da parte delle compagnie aeree, non è vero?

“I vettori aerei sono sempre orientati verso i passeggeri tran-ne ovviamente le compagnie tutto cargo. Quest’ultime, però, nell’ultimo periodo hanno cancellato molti voli perché, se è vero che c’è molta merce spedita in eastbound, è altrettanto vero che ce n’è poca in westbound per il fatto che le imprese italiane sono praticamente tutte chiuse fino al 8 gennaio. Quindi i vettori tutto cargo non avendo merce in import cancellano i voli. Difficile poi sperare che possa essere aumentata la stiva disponibile sugli aerei passeggeri.”

Avete in previsioni investimenti specifici nel settore delle spedizioni aeree?

“Gli investimenti sono sempre necessari nel nostro settore, dove tutto si muove sempre più velocemente. Ultimamente abbiamo acquistato una macchina raggi X di ultima generazione, dual view e in grado di radiogenare colli di altezza fino a 180 cm che si unisce agli altri dispositivi in nostro possesso al fine di essere sempre in prima linea per quanto riguarda la sicurezza delle merci che spediamo. Italsempione rispetta i più elevati standard in materia di sicurezza grazie all’utilizzo di sofisticate apparecchiature X-Ray di controllo e a una flotta di automezzi dotati di localizzatori GPS integrati. Grazie a questi moderni sistemi le merci viaggiano con priorità e sicurezza, evitandovi fastidiose perdite di tempo in aereoporto.” ■

31 dicembre 2017

Dal 2018 novità importanti per i mezzi pesanti che trasportano merce aerea

Dal 2018 i veicoli per il trasporto di merce da e per gli aeroporti nazionali e internazionali saranno esentati dal dover richiedere autorizzazioni per poter circolare nei giorni vietati al traffico dei mezzi pesanti.

Lo si apprende da una delle ultime circolari di Confetra del 2017 (precisamente la n.223) con oggetto “Calendario 2018 dei divieti di circolazione – Decreto Ministro Infrastrutture Trasporti n. 571 del 19.12.2017” e nella quale si legge: “Da quest’anno,

come richiesto anche da Confetra e coerentemente al Position Paper presentato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, sono stati esonerati dai divieti i veicoli adibiti al trasporto di merci da e per gli aeroporti nazionali ed internazionali, purché muniti di idonea documentazione attestante il carico e scarico delle merci”.

In effetti nel [documento presentato a fine novembre all’aeroporto di Malpensa](#) dal Ministro dei trasporti erano fissati cinque obiettivi: semplificazione, snellimento e coordinamento delle attività procedurali; utilizzo delle nuove tecnologie a sostegno dello sviluppo del cargo aereo; sviluppo e competitività del settore; politiche mirate di investimenti e politiche di Paese; promozione del trasporto aereo merci.

Fra le nuove azioni che il documento riporta spiccavano la realizzazione di uno Sportello unico dei controlli alla merce (lo stesso che è stato pensato per i porti), la possibilità appunto per i trasporti stradali di merci da e per gli aeroporti di viaggiare anche nei periodi di limitazione della circolazione ai mezzi pesanti, la creazione di corridoi doganali (cosiddetti “Fast Corridor”) fra alcuni aeroporti e le rispettive aree operative limitrofe, defiscalizzazione degli investimenti privati attuati ai fini del potenziamento infrastrutturale delle Cargo City degli aeroporti e altre iniziative per incentivare e promuovere il trasporto aereo merci. Inoltre una delle iniziative più innovative è sicuramente



quella di creare aree speciali, e il documento cita ad esempio le zone economiche speciali, dentro o a ridosso di alcuni aeroporti dove opererebbero direttamente le aziende di produzione, di logistiche e gli handler.

La prima misura messa in atto prima del termine della Legislatura è stata proprio quella inerente la circolazione dei mezzi pesanti che trasportano merce da e per gli aeroporti.

Rileggi l’articolo intitolato [“Dal Ministero dei Trasporti novità importanti per il trasporto aereo merci in Italia”](#) pubblicato da AIR CARGO ITALY lo scorso 20 ottobre 2017. ■

8 gennaio 2018

Marcucci (Confetra): “Il 2017 anno record per il trasporto aereo merci in Italia”

Il 2017 passerà senza dubbio agli annali come un anno record per l’industria del trasporto aereo merci in Italia. Lo conferma Nereo Marcucci, presidente di Confetra (Confederazione italiana dei trasporti e della logistica), che, in attesa delle statistiche ufficiali, in questa intervista concessa ad AIR CARGO ITALY traccia un primo bilancio dell’anno appena concluso rivolgendo lo sguardo in particolare al business del cargo aereo.

Presidente Marcucci intanto il 2017 che anno è stato per l’industria dei trasporti e della logistica in Italia? Si può parlare di ripresa?

“Direi di sì. In attesa dei dati definitivi abbiamo visto che solo la movimentazione delle rinfuse liquide ha avuto qualche riduzione. Per quanto riguarda tutte le altre tipologie sia di traffico che di vettori le cose sono andate bene e ci sono stati aumenti consistenti. Fra i porti, Genova ha fatto segnare un nuovo record storico di container movimentati con 1,6 milioni di Teu, nel trasporto tutto strada i numeri sono positivi, le imprese ferroviarie private hanno fatto la loro parte, l’export è aumentato con una crescita percentuale probabilmente in doppia cifra e nel trasporto aereo l’Italia per la prima volta dovrebbe aver superato il tetto del milione di tonnellate movimentate”.



Merito soprattutto delle politiche del Ministero dei trasporti?

“Che siano la conseguenza di un solo fattore mi sentirei di escluderlo e quindi non voglio dare per forza di cose la medaglia al Ministro Delrio ma una delle componenti essenziali è quella della ripresa degli investimenti infrastrutturali e il completamento di alcuni investimenti da tempo in sospeso.

Credo che tutto questo sia da ascrivere a una ripresa generale dell'economia. I consumi forse non sono ancora ripartiti in maniera significativa ma è aumentato l'export ed è aumentato l'import di materie prime in Italia che poi sono stati esportati come prodotti finiti”.

Guardando più nello specifico il cargo aereo quali criticità rimangono da risolvere in Italia secondo Confetra?

“Un sistema come quello esistente nel nostro Paese con alcune forti concentrazioni del sistema produttivo (penso all'area della

Lombardia che si concentra su Malpensa) ma che poi però utilizza anche le pance degli aerei passeggeri per il trasporto merci la vedo come una cosa intelligente. Credo che, siccome alcune delle eccellenze del nostro Paese sono i settori del fashion e del food, più si rafforza questa tendenza dal punto di vista della filiera industriale e più ne trarrà beneficio il comparto del cargo aereo. Se tutto questo potesse innescasse un'evoluzione positiva in grado di aumentare le frequenze dei voli cargo, vero motivo per cui molta merce raggiunge via strada aeroporti esteri come quello di Francoforte, credo che in Italia potremmo recuperare quote di traffico in Europa come già sta succedendo sul versante marittimo”.

Confetra chiaramente è d'accordo con Alsea e Anama nel sostenere che nel nostro paese non servono nuovi aeroporti per le merci, è così?

“Trovo intelligente che in Italia ci siano pochi grandi hub aeroportuali in grado di drenare i flussi da aree vocate all'export di merci ad altissimo valore aggiunto. Pochi hub però. Non è necessario investire per duplicare Malpensa. Le aree da drenare non sono moltissime. Duplicare Malpensa è una cosa che non è utile. Aiutare semmai ogni singolo aeroporto ad avere un'organizzazione da 20-40mila tonnellate di merci pregiate per fare bilanciamento economico delle linee esistenti va bene ed è intelligente. Basta non sprecare denari o inventarsi fantasie come siamo portati a fare spesso in Italia”. ■



Redazione & Marketing

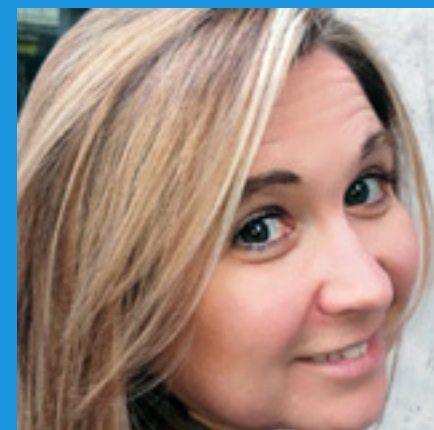
Per informazioni, suggerimenti, critiche o proposte di collaborazione con la redazione di AIR CARGO ITALY

Nicola Capuzzo
redazione@aircargoitaly.com
334-7889863



Per informazioni sulle opportunità di marketing, pubblicità e varie forme di visibilità tramite AIR CARGO ITALY

Sabrina Carozzino
marketing@aircargoitaly.com
350-0716304





AIR CARGO ITALY
Tutto su trasporto aereo merci

UN ANNO DI AIR CARGO ITALY

Edizione 2017

© Riproduzione riservata

Il primo annuario dedicato al trasporto aereo delle merci in Italia con le principali notizie e interviste pubblicate nel corso del 2017 su
www.aircargoitaly.com

Nicola Capuzzo
Direttore responsabile