

The logo for AIRCARGOITALY, featuring a stylized blue star-like symbol to the left of the text "AIRCARGOITALY" in a bold, sans-serif font. The word "ITALY" is in blue, while "AIRCARGO" is in black.

AIRCARGOITALY

A large, white cargo aircraft is shown from a front-on perspective, with its main cargo door open. The aircraft is parked on a tarmac, and the background shows a clear sky and some airport infrastructure.

IL CARGO NEGLI AEROPORTI ITALIANI

Edizione 2018

© Riproduzione riservata
Pubblicazione 24/09/2018

Il primo sito d'informazione italiano interamente dedicato al trasporto aereo delle merci

www.aircargoitaly.com

Nicola Capuzzo
Direttore responsabile



INDICE

2. Introduzione
3. Tabella traffici aeroporti
4. 157 milioni di euro dedicati alle merci negli aeroporti italiani
6. **ASSAEROPORTI** | Rapporto: Il sistema aeroportuale italiano (Censis)
7. **ASSAEROPORTI E FEDERTRASPORTO** | Decollo istituzionale per il cargo aereo? Assolutamente necessario
9. **ASSOHANDLERS** | Intervista a Simone Marini, presidente Assohandlers
10. **MILANO** | Aeroporto Malpensa
Intervista a Giovanni Costantini
13. **ROMA** | Aeroporto Leonardo da Vinci
Intervista a Fausto Palombelli
15. **BERGAMO** | Aeroporto internazionale Il Caravaggio
Intervista ad Emilio Bellingardi
17. **VENEZIA** | Aeroporto Marco Polo
Intervista a Camillo Bozzolo
19. **BRESCIA** | Aeroporto Gabriele D'Annunzio
Intervista a Camillo Bozzolo
Roccasecca nuovo cargo manager dell'aeroporto di Brescia
21. **BOLOGNA** | Aeroporto Guglielmo Marconi
Intervista a Silvia Arceci
24. **NAPOLI** | Aeroporto di Napoli-Capodichino Ugo Niutta
Intervista ad Alessandro Fidato
26. **CATANIA** | Aeroporto Vincenzo Bellini
Intervista a Salvatore Pulvirenti



INTRODUZIONE

A pochi mesi di distanza dal primo inserto ([Un anno di AIR CARGO ITALY - 2017](#)), la nostra testata pubblica un nuovo approfondimento dedicato questa volta agli aeroporti italiani maggiormente attivi nel cargo.

Nel 2017 l'Italia ha fatto segnare il record storico di movimentazioni con un totale di oltre 1,1 milioni di tonnellate di prodotti atterrati o decollati dagli scali italiani (+9,2% rispetto all'esercizio precedente). Un anno che molti addetti ai lavori hanno definito "irripetibile" ma che invece le statistiche di Assaeroporti sui primi sei mesi del 2018 (+0,5% a livello nazionale) sembrano suggerire possa essere quantomeno replicato nonostante alcune difficoltà.

Il cargo aereo in Italia sta vivendo un'importante fase espansiva, trainato anche (ma non solo) dall'e-commerce, e ne sono prova gli ambiziosi piani di sviluppo che diverse società di gestione aeroportuale e imprese private (in particolare i *courier*) stanno portando avanti. Si parla di nuove strutture dedicate alla movimentazione merci per complessivi 157 milioni di euro nel corso dei prossimi quattro anni. Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Bergamo Orio al Serio sono i tre scali dove si investirà di più.

AIR CARGO ITALY ha voluto dunque offrire per la prima volta una panoramica aggiornata sul mondo del cargo negli aeroporti italiani, con interviste ai protagonisti delle società di gestione per capire quanto e come le merci decollino dai nostri scali nazionali, quali siano le eccellenze o perché spesso preferiscano o debbano necessariamente transitare attraverso altri aeroporti europei.

Buona lettura!

Nicola Capuzzo

Cargo

Gennaio - Dicembre 2017 (su base 2016)

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

157 milioni di euro dedicati alle merci negli aeroporti italiani

Nel 2016 il traffico cargo sugli aeroporti italiani ha raggiunto il volume di 1,0 milioni di tonnellate, come da dati Enac ed Asseroporti, con una crescita del 6% rispetto al precedente anno. Si stima che il traffico cargo aereo rappresenti circa il 2% del volume delle merci trasportate in tutte le modalità, a cui però corrisponde una quota rilevante del valore economico complessivo. In particolare, per quanto attiene alle sole esportazioni verso Paesi extra EU (ove permangono gli obblighi di dichiarazione doganale), il trasporto aereo nel 2016 ha rappresentato lo 0,74% dei volumi esportati e il 25,8% del valore economico.

Il volume di esportazioni/importazioni di merci per via aerea verso destinazioni extra-europee nel 2016 è stato pari a 658 mila tonnellate. Il dato si riferisce alle registrazioni doganali delle merci in ingresso/uscita dalle frontiere doganali europee con mezzo aereo e come punto di ingresso/uscita l'Italia. La quota di esportazioni è superiore ai volumi importati e, in particolare, è pari al 65% dello scambio per mezzo aereo con Paesi extra-europei. Il dato conferma dunque l'importanza del cargo aereo nel sostenere la competitività delle imprese italiane sui mercati esteri.

In riferimento alle esportazioni extra-UE, gli Stati Uniti rappresentano la prima destinazione con una market share, calcolata rispetto al tonnellaggio trasportato, del 22,7%. La seconda destinazione è la Cina con l'11,7%; nel complesso i principali 4 Paesi asiatici destinatari delle esportazioni via aereo dell'Italia (Cina, Giappone, Hong Kong e Repubblica Coreana) rappresentano il 30,8% delle esportazioni.

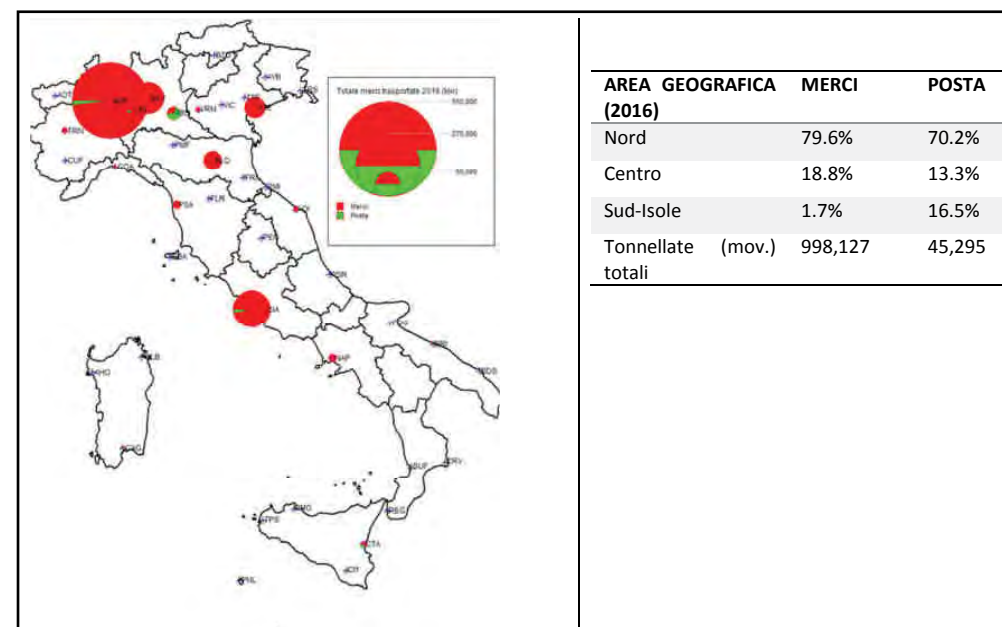
Le principali Regioni che esportano mediante trasporto aereo sono la Lombardia, dalla quale originano il 34,96% delle merci, il Veneto e l'Emilia Romagna con quote entrambe superiori al 15%. Si segnalano inoltre il Piemonte (8,8%) e la Toscana (8,74%), che esporta un tonnellaggio doppio rispetto al Lazio (4,23%).

Il traffico è concentrato prevalentemente (per circa l'80%) su tre aeroporti: Malpensa con 550 mila tonnellate, Fiumicino con 160 mila tonnellate e Bergamo con 117 mila tonnellate. Vi è da notare che mentre Milano Malpensa e Roma Fiumicino sono utilizzati sia per il trasporto general cargo che per il traffico courier, Bergamo Orio al Serio esprime numeri esclusivamente per il traffico courier. Il traffico su Brescia è focalizzato sulla movimentazione di posta (Poste Italiane) che rappresenta per lo scalo l'89% dei volumi movimentati.

Molto limitato è il traffico di merci negli aeroporti del Sud Italia, meno del 2% del totale, mentre più equilibrata è la distribuzione del traffico posta. Tra gli aeroporti del sud, i volumi maggiori, seppur limitati rispetto al totale nazionale, si registrano a Napoli, che movimentata oltre 10 mila tonnellate, e Catania, con oltre 6 mila tonnellate.

La concentrazione in capo a pochi aeroporti evidenzia l'importanza della focalizzazione delle risorse su un numero limitato di situazioni, senza peraltro inibire le peculiarità di realtà minori o le iniziative che sono in grado di autosostenersi soprattutto guardando a queste in un'ottica di specializzazione.

Rispetto alle stesse deve però realizzarsi un margine di sostenibilità che garantisca la non dispersione di risorse pubbliche, ivi comprese quelle connesse ai costi indiretti nascenti derivati dalla necessaria presenza di uffici e servizi pubblici.



Il Piano Nazionale degli Aeroporti, sul quale è in corso la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, non contiene una previsione dettagliata di crescita del settore, ma indica all'orizzonte del 2030 che il traffico cargo in Italia potrà aumentare in misura consistente, sebbene le dimensioni si manterranno ben al di sotto di quelle dei principali Paesi europei.

Al fine di supportare la crescita del settore nei prossimi anni, nei piani di intervento di breve periodo (prossimi 4/5 anni), alla base dei contratti di programma, sono previsti una serie di opere infrastrutturali dedicate al settore cargo per un importo di circa 157 milioni di euro nei prossimi 4 anni. Si riporta di seguito il dettaglio degli interventi, finalizzati al settore cargo, per

ogni aeroporto per il quale è stato valutato positivamente il piano degli interventi alla base del Contratto di Programma.

INVESTIMENTI inclusi nei CdP	IMPORTO (milioni di €)
AEROPORTO DI MILANO MALPENSA (CdP sottoperiodo 2016-2020)	28,35
Cargo city - Riqualifica Edifici	0,45
Cargo city – Urbanizzazioni	1,60
Cargo city - Interventi minori	0,30
Cargo city - Primo magazzino di prima linea	6,00
Cargo city - Secondo magazzino di prima linea	6,00
Cargo city - Magazzino aggiuntivo di prima linea	14,00
AEROPORTO DI ROMA FIUMICINO (CdP sottoperiodo 2017-2021)	35,07
Ampliamento Piazzale aa/mm cargo	6,11
Nuova viabilità Cargo City	20,26
Altri investimenti minori Cargo in ambito ristrutturazione FCO Sud	8,7
AEROPORTO DI BERGAMO ORIO AL SERIO (CdP 2017-2020)	34,66
Ampliamento piazzale nord destinato ai currier	15,0
Ricollocamento Varco doganale sud	1,30
Struttura Merci - Lotto 1	14,90
Urbanizzazione area Merci lotto 1	1,60
Varco doganale - nuovo area Nord	1,38
Merchi e servizi aeroportuali LOTTO 2	0,30
Urbanizzazione area Merci lotto 2	0,03
Hangar - nuovo edificio in area Nord	0,03
Uffici Enti di Stato e gestore in area Nord	0,12
AEROPORTO DI BRESCIA (CdP 2017-2020)	17,76**
urbanizzazione area tensostruttura	1,64
nuova tensostruttura	2,88
Adeguamento nuovo magazzino per courier	1,37
upgrade vecchio magazzino	1,20
urbanizzazione COURIER 1	1,69
urbanizzazione GENERAL CARGO 1	0,76
urbanizzazione magazzini	3,90
ampliamento piazzali fronte nuovi magazzini	4,32
AEROPORTO DI CATANIA (PREVISIONE PROSSIMO CdP 2020-2023)*	13,80*
Realizzazione nuovo piazzale sosta aeromobili per attività cargo ed annesso edificio merci	13,80*
AEROPORTO DI BOLOGNA (CdP 2016-2019)	12,87
Piazzale aa/mm per base operativa (3°lotto)	5,61
Edificio cargo 1° modulo	7,26
AEROPORTO DI VENEZIA (CdP 2017-2021)	7,73
Riprotezione UPS e Dogana	7,13
Parcheggio DHL	0,60
AEROPORTI DI PUGLIA (CdP 2016-2019)	9,60
Aeroporto di Taranto Grottaglie: TEST RANGE - infrastrutture per attività industriali per la sperimentazione e test di nuove soluzioni aerospaziali	consultazione 9,60
AEROPORTO DI ANCONA (CdP 2015-2018)*	4,86*
Ampliamento Area Cargo (primo e secondo lotto)	4,55
Adeguamento accessibilità polo merci	0,23
Parcheggio area cargo	0,08
AEROPORTO DI PISA (CdP 2014-2017)	0,58***
Interventi Cargo Village	0,58
TOTALE INVESTIMENTI CARGO previsti nei CdP	156,58

Gli investimenti previsti nei Contratti di Programma (CdP) fino al 2021 sono pianificati pari a 157 milioni dedicati alle merci su 4 miliardi di investimenti aeroportuali.

Si tratta di una frazione apparentemente modesta (4% del totale), ma specifica e dedicata, che per gli aeroporti minori andrebbe comunque valutata con molta attenzione.

Si segnala che oltre il 90% di suddetto importo viene realizzato dalle società di gestione in autofinanziamento senza aggravio per la finanza pubblica, ad eccezione dei costi indiretti eventualmente sostenuti per adeguare i servizi degli uffici pubblici connessi alle attività cargo (guardia di finanza, dogana, ecc.).

(estratto da: "[Position paper – Azioni per il rilancio del cargo aereo](#)", Ottobre 2017)



In occasione delle celebrazioni per i suoi primi 50 anni (1967-2017) l'associazione italiana gestori aeroporti (Assaeroporti) ha pubblicato, in collaborazione con l'istituto di ricerca Censis, uno studio intitolato "Il sistema aeroportuale italiano. Cardine e protagonista dello scenario socio-economico del paese". Un capitolo è dedicato al trasporto merci e si intitola: Il settore cargo tra ritardi e opportunità. Di seguito un estratto:

Il settore aeronautico trasporta solo il 2% delle merci in termini di peso (la maggior parte del tonnellaggio, infatti, transita attraverso vie marittime o stradali). Bisogna però considerare che tale quota marginale rappresenta al contempo il 35% del valore monetario delle merci (dati DEF 2017). Ciò equivale a dire che la capacità del sistema aeroportuale di assorbire quella piccola fetta di volume di merci è fondamentale per certi settori produttivi, in particolare quelli che hanno interesse a movimentare beni ad alto valore aggiunto in tempi brevi. Nel sistema nazionale, la gestione del traffico merci oggetto della movimentazione aeroportuale è affidato in misura prevalente a Milano Malpensa che da solo, nel 2016, ha movimentato la metà del volume cargo totale.

Il traffico complessivo in Italia nel 2016 risulta ripartito per oltre il 92% in 5 scali principali: la già citata Malpensa, Fiumicino, Orio al Serio, Venezia e Bologna. Roma Fiumicino ha movimentato il 16% del totale ma con un aumento dell'11% rispetto al 2015. [...] Se si eccettua lo scalo bresciano, inoltre, nel totale cargo non si segnalano casi di specializzazione per volumi di posta. Per quanto concerne i Paesi di destinazione, si segnala che gli scali italiani movimentano verso 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%.

In linea generale, nel confronto con le altre realtà europee, l'Italia registra ancora un ritardo significativo. Gli hub europei del Centro-Nord fanno la parte del leone, nella maggior parte dei casi approfittando del ruolo di primissimo piano ormai ampiamente consolidato nel comparto passeggeri. I primi quattro scali in Europa per volumi gestiti movimentavano nel 2015, da soli, oltre il 51% delle merci totali nell'Unione europea a 28 membri.

Il Paese leader in Europa per movimentazione (flussi origine e destinazione) merci è dunque 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. [...] Questo fa sì che le aziende italiane che esportano i loro prodotti fuori dalla Ue siano più legate alle ditte di spedizioni esprese. Anche quelle leader nella logistica su gomma in Italia, nella maggior parte dei casi hanno le loro basi in Germania (UPS e DHL, oltre a TNT che ha stabilito il suo hub a Liegi, in Belgio).

La fatturazione elettronica su misura per te BeOne e-Invoice

SCOPRI DI PIÙ DURANTE
I CONVEGNI DI NOVA SYSTEMS

MILANO 11 OTTOBRE 2018
BOLOGNA 23 OTTOBRE 2018

www.novasystems.it/fatturazione-elettronica



BeOne
Will BE.
INNOVATION ORIENTED

FATTURAZIONE ELETTRONICA

Digitalizzare i processi aziendali, renderli più semplici, innovativi e sicuri, e abbattere i costi di carta e archiviazione dei documenti. Sono i principali vantaggi del nuovo modulo BeOne e-invoice, creato da Nova Systems per gestire la fatturazione elettronica B2B.

Dall'1 gennaio 2019 entrerà in vigore in Italia l'obbligo della fatturazione elettronica tra gli operatori economici privati. Nova Systems è pronta ad offrire un servizio puntuale ed efficace, realizzato appositamente per le aziende del settore delle spedizioni internazionali, dei trasporti, della dogana e della logistica.



POWERED BY BeOne è la soluzione in Cloud di Nova Systems per il settore delle spedizioni internazionali, dei trasporti, della dogana e della logistica.

Scopri di più su: WWW.NOVASYSTEMS.IT

beOne
CLOUD FORWARDING SUITE

Decollo istituzionale per il cargo aereo? Assolutamente necessario.

**Contributo a cura di Assaeroporti e Federtrasporto*



photo credit: Andrea Tabanelli

Semplificazioni procedurali, velocizzazione e coordinamento dei controlli sulla merce aerea, digitalizzazione degli obblighi informativi, efficientamento dei servizi aeroportuali, politiche di investimenti pubblici nel comparto orientate all'integrazione del sistema aeroportuale per il cargo aereo nel manifatturiero e logistico, iniziative di promozione funzionali allo sviluppo della domanda attuale e potenziale di trasporto aereo delle merci.

Sono queste, in breve, le linee guida di indirizzo strategico che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha coniato quasi un anno fa per il rilancio del cargo aereo, contenute in un Position

Paper già recepito con apposito Decreto ministeriale quale addendum al Piano nazionale degli aeroporti. Frutto di un intenso dialogo tra gli stakeholder più rilevanti della filiera del cargo aereo, condotto sotto l'egida del Ministero e nella costante interlocuzione con i rappresentanti di ENAC e Agenzie delle Dogane, le linee guida colmano il vuoto istituzionale che ha tradizionalmente afflitto il trasporto aereo di merci nel nostro Paese.

Per Federtrasporto ed Assaeroporti, che figurano tra le Associazioni di categoria firmatarie del Position Paper (insieme ad AICAI, ANAMA, ASSAEREO, ASSOHANDLER, CONFINDUSTRIA, IBAR, UIR), si è trattato di un passaggio "storico" per il cargo aereo. Oltre al riconoscimento delle istanze degli operatori di settore, è venuto finalmente alla luce – seppur con difficoltà causate dalle attuali lacune statistiche che andrebbero opportunamente sanate – il profilo economico del cargo aereo e il ruolo significativo che può giocare nella crescita del Paese, anche ai fini di una sua maggiore internazionalizzazione.



Le analisi condotte in sede ministeriale testimoniano il recupero definitivo dei livelli di movimentazione pre-crisi e dinamiche di crescita progressiva dal 2015 per il trasporto aereo di merci. Nel 2016, il traffico cargo negli aeroporti italiani è stato di 1,0 milioni di tonnellate, con volumi in aumento del +6% rispetto al 2015, con un tasso di crescita nell'ultimo decennio addirittura superiore alla media calcolata sui quantitativi movimentati dai principali scali europei. Si è stimato che il traffico cargo aereo rappresenti circa il 2% del volume delle merci trasportate da tutte le modalità, a cui però corrisponde una quota rilevante del valore economico complessivo.

Per quanto attiene alle sole esportazioni verso i Paesi extra UE (ove permangono gli obblighi di dichiarazione doganale), il trasporto aereo nel 2016 ha rappresentato lo 0,74% dei volumi esportati e il 25,8% del valore economico. I dati di Assaeroporti aggiornati confermano la dinamica espansiva del traffico cargo, con un +9,2% registrato nel 2017 sull'anno precedente.

Dopo il varo delle linee guida, si sarebbe dovuta aprire la fase della traduzione dei contenuti del Position Paper in provvedimenti operativi. Con questo obiettivo, è stato istituito lo scorso febbraio presso il MIT il "Tavolo di coordinamento nazionale sul cargo aereo" che, ad oggi, non è mai stato convocato per decretarne l'insediamento e l'avvio ufficiale dei lavori. Il funzionamento del Tavolo ha inevitabilmente risentito degli avvicendamenti politici ma, essendosi consolidato il nuovo assetto politico - istituzionale, si ritiene necessario riavviare le attività istituzionali sul cargo aereo.

L'auspicio è quello di ricevere a breve la convocazione del Tavolo e procedere insieme agli altri stakeholder alla selezione delle questioni più urgenti da affrontare tra quelle snocciate nel Position Paper. Al riguardo, Federtrasporto e Assaeroporti indicano alcune azioni prioritarie:

- attivare lo "Sportello unico doganale e dei controlli" in ambito aeroportuale;



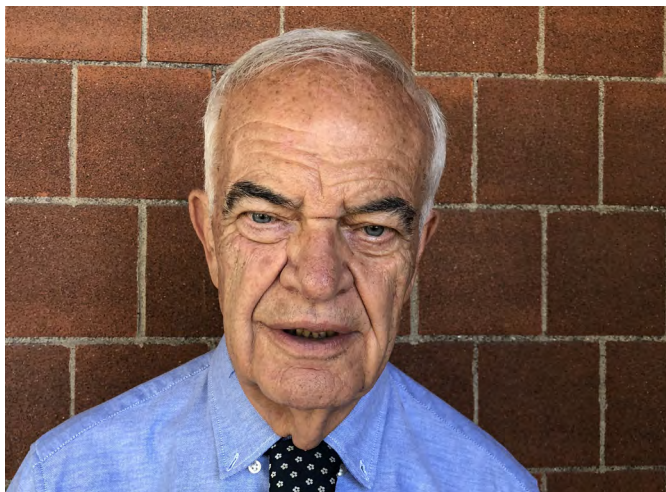
- assicurare l'operatività H24 degli Enti di Stato preposti ai controlli in aeroporto e potenziare, a tal fine, l'organico a loro disposizione nel caso in cui fosse necessario;
- integrare i dati oggi trasmessi con l'e-Manifest con l'obiettivo di eliminare ulteriori formalità connesse con il trasporto, anche al fine di sostenere l'estensione dello sdoganamento in volo per i voli all cargo;
- estendere il "Cargo Community System" negli aeroporti per l'integrazione dei sistemi informativi dei diversi soggetti che operano in ambito aeroportuale;
- valutare l'applicazione del Fast Corridor nel cargo aereo per agevolare il trasferimento della merce dai magazzini di 1° linea ai retroporti dello scalo;

- sviluppare la Carta dei Servizi Merci, partendo dallo schema predisposto da ENAC, nell'ottica di definire uno strumento che permetta la verifica della qualità dei servizi aeroportuali ed un suo innalzamento nel caso in cui non siano raggiunti gli obiettivi prefissati;
- istituire le "Zone Economiche Speciali" negli aeroporti a maggiore vocazione cargo o immediatamente a ridosso degli stessi per stimolare la creazione di poli logistici e industriali, primariamente a sostegno dell'export italiano verso i Paesi non UE.

L'attuazione della strategia contenuta nel Position Paper, rappresenta oggi una importante opportunità, non solo per garantire lo sviluppo del cargo aereo, ma per la crescita delle diverse modalità di trasporto, evidenziando l'assoluta necessità di una loro integrazione.

Intervista a Simone Marini

Presidente Assohandlers



Simone Marini

Conosciamo meglio Assohandlers: quante e quali aziende aderiscono alla vostra associazione?

“Attualmente aderiscono ad Assohandlers quindici società, di cui sette svolgono esclusivamente attività cargo. Quest'ultime appartengono ai gruppi Alha, BCube, XPress e Fast Freight Marconi.”

Quale è la presenza geografica e la rappresentatività di Assohandlers negli aeroporti italiani?

“Assohandlers è presente nella maggior parte degli aeroporti italiani e rappresenta le maggiori aziende che svolgono attività di handling. I dipendenti delle aziende associate sono circa 6.500, di cui 1.200 occupati nelle attività solo cargo.”

Quali sono ad oggi le maggiori criticità con cui sono costretti a dover fare i conti gli handler aeroportuali nel settore cargo?

“Cinque sono in particolare le criticità.

Primo. Attuale congelamento del regolamento SUDOCO. Di fatto l'attuale Sportello Unico Doganale risponde solo parzialmente alle esigenze del mercato. A fronte di una organizzazione moderna della Agenzia delle Dogane, manca ancora un effettivo

coordinamento tra tutti gli enti preposti ai controlli sulle merci: enti che hanno orari di operatività limitati e diversi tra loro, spesso carenti del numero necessario di funzionari.

Secondo. Ancora oggi si deve far ricorso in maniera massiva al supporto cartaceo. Laddove si dispone di dati per via informatica (vedi fascicolo elettronico)- non è prevista una interoperabilità dei vari sistemi, il che rallenta il processo di informatizzazione a livello generale.

Terzo. Vincoli che creano forti rallentamenti nel trasferimento merci allo stato estero dai magazzini aeroportuali ai magazzini di seconda linea.

Quarto. I dati statistici a disposizione sono colpevolmente mancanti: ne consegue un forte rallentamento nell'allestimento preventivo di adeguate infrastrutture per la gestione delle merci, soprattutto, ma non solo, quelle speciali.

Quinto. Buona parte della normativa doganale non è stata aggiornata a seguito dell'informatizzazione dei processi: si tende a una completa trasmissione di flussi di dati ma rimane il presidio della Guardia di Finanza.”

Quali le soluzioni proposte da Assohandlers relativamente alle criticità esistenti?

“Primo. Necessità di un sostegno politico per l'approvazione del regolamento SUDOCO.

Secondo. Sviluppo di cargo community system aeroportuali interoperabili con il sistema delle Dogane secondo il modello organizzativo applicato nei porti.

Terzo. Supportare a tutti i livelli la Dogana nella autorizzazione applicativa del nuovo disciplinare per i Fast Corridor in corso di elaborazione; insistere per l'abolizione della targa sui documenti T1 sostituendoli con il numero di LTA.

Quarto. Concentrare in unica fonte i dati relativi al traffico aereo.

Quinto. Trasformare la supervisione della Guardia di Finanza da presidio a vigilanza dinamica, con una maggiore ottimizzazione delle risorse delle Fiamme Gialle.”

Quali prospettive di business vede Assohandlers per il futuro del cargo aereo in Italia?

“Al di là del momento contingente non particolarmente favorevole (ripiegamento del PIL, calo delle esportazioni, spettro di un inasprimento dei dazi, cristallizzazione dell'indice inflattivo) tutto dipenderà dall'attenzione che l'esecutivo

darà all'importanza della rete logistica italiana, alla necessaria inclusione degli aeroporti nel sistema di collegamenti intermodali con porti, interporti e rete ferroviaria, al destino di Alitalia che, se rin vigorita, potrebbe svolgere un ruolo fondamentale per riportare l'Italia ad essere protagonista nel transito delle merci nel Sud Europa e nel Nord Africa. Gli handler cargo stanno facendo il loro dovere investendo nella modernizzazione e implementazione di attrezzature e infrastrutture, senza peraltro alcun incentivo di natura economica, ma la loro azione deve essere supportata da una politica attenta alla promozione del prodotto cargo aereo, a una corretta distribuzione degli investimenti pubblici, a una modernizzazione della legislazione vigente e allo sviluppo dell'accessibilità agli aeroporti ritenuti strategici. Per invertire l'attuale contingenza negativa di un 2018 dai risultati non particolarmente brillanti.”



Una (o più) richieste da rivolgere al Governo e al Ministero dei Trasporti?

“Proseguire con il tavolo tecnico istituito presso il Mit partendo dal position paper da esso elaborato che non è un documento politico ma il frutto di una sintesi delle esigenze espresse e inesprese degli operatori della filiera del cargo aereo. Più in generale si rende assolutamente necessario chiamare tutti i soggetti che incidono nel sistema del trasporto aereo al fine di rivedere e aggiornare i rapporti con gli enti istituzionali, le procedure da applicare e l'operatività. Solo così si potrà realizzare 'il sistema' che, per essere definito tale, ha assoluto bisogno dell'armonizzazione tra tutti i suoi componenti.”

MILANO

Aeroporto Malpensa

Intervista a Giovanni Costantini

Cargo manager S.E.A. Spa

Quali sono le dotazioni infrastrutturali dell'aeroporto di Malpensa nel settore delle merci?

“Limitatamente al settore delle merci il nuovo progetto della Cargo City a Malpensa è partito con i magazzini di ALHA e Bcube, ciascuno da circa 20.000 mq che da soli garantiscono una capacità di movimentazione merci pari a circa 500mila tonnellate/anno. Successivamente è stato realizzato un nuovo magazzino per FedEx da 15.000 mq che sostituisce

quello precedentemente occupato (da 4.000 mq). A questi si aggiungono le nuove strutture per WFS (da 5.000 mq) e per Beta Airport (da 10.000 mq) appena realizzate più tutte le superfici scoperte.

L'ultimo lotto da costruire sarà quello affidato a DHL che attualmente occupa un magazzino presso il Terminal 2 ma nei prossimi mesi costruirà direttamente una struttura presso la Cargo City su una superficie di circa 50.000 mq. e di cui 20.000 saranno aree coperte.”

Quali sono dunque i margini di crescita dell'aeroporto?

“Una volta completati questi interventi l'aeroporto di Malpensa avrà una capacità pari 1 milione di tonnellate/anno e riteniamo che questo target possa essere raggiungibile nel giro di una decina d'anni, dunque intorno al 2028.



Giovanni Costantini

In prospettiva futura pensiamo dunque che Malpensa possa guadagnare mercato a livello continentale e, approfittando di non avere nelle vicinanze altri competitor di rilevanza internazionale, perseguiamo l'obiettivo di affermarci come scalo aeroportuale leader nel Sud Europa per il settore cargo. Guardando la mappa degli aeroporti europei attivi nelle merci si nota infatti che 9 su 10 dei principali si trovano tutti in Centro-Nord Europa e nel raggio di 1.000 chilometri. Questa leadership intendiamo conquistarla catturando attirando traffici da Svizzera, Austria, Francia, Slovenia e paesi dell'Est Europa.”

Sul fronte delle compagnie aeree il mercato potrebbe ampliarsi ancora per il cargo?

“Siamo sempre alla ricerca di nuovi vettori e stiamo parlando adesso con dei vettori cinesi. Per crescere servirebbero sicuramente nuovi collegamenti e maggiore capacità sia belly che all-cargo. Attualmente a Malpensa arrivano 20-21 full cargo internazionali; tutti i top player sono già presenti e attivi sul nostro aeroporto.

Dal punto di vista infrastrutturale, sia in termini di slot, di



controllo aereo, di capacità dei piazzali, ecc., l'aeroporto di Malpensa ha molta capacità ancora da sfruttare; lo scalo non ha restrizioni notturne e questo rappresenta chiaramente un vantaggio per i vettori all-cargo. Dunque lo scalo ha la possibilità di aumentare i voli rispetto alla capacità attuale mentre in Nord Europa alcuni aeroporti iniziano a palesare condizioni di congestionamento.”

C'è poi l'ambizioso piano di realizzare un ampliamento della Cargo City nelle aree immediatamente limitrofe allo scalo. A che punto è questo progetto?

“Ci stiamo occupando in questi mesi dei magazzini di seconda linea sui quali percepiamo grande interesse da parte degli spedizionieri. Si parla di un'area che si estenderà su circa 140.000 mq, dei quali 70.000 coperti, senza accesso diretto ai piazzali dell'aeroporto. La realizzazione avverrà nel corso dei prossimi quattro anni ed entro fine 2018 ci aspettiamo i primi impegni scritti da parte degli operatori interessati cui spetterà materialmente l'onere di costruire le nuove strutture. La scadenza delle relative concessioni sarà il 2041, termine dell'attuale contratto che assegna a Sea la gestione dell'aeroporto.”

Gli operatori chiedono però un collegamento rapido ed efficiente con la Cargo City, è così?

“Da parte di Sea è stata fatta un'apposita richiesta alle Dogane per l'attivazione di un Fast Corridor, un progetto già ribattezzato 'Airport inner fast corridor', che contribuirà a rendere più fluida la catena logistica e quindi migliorare l'operatività delle spedizioni merci in import e in export.”

Altri obiettivi di Malpensa per crescere nella movimentazione delle merci?

“Un altro obiettivo oggi è quello di riequilibrare il trasporto delle merci su aerei di vettori all-cargo (attualmente il 70%) rispetto ai voli passeggeri (il belly incide per il restante 30%). Cargolux è il principale vettore aereo per Malpensa e ha una quota di mercato pari al 18% sul totale della merce movimentata grazie a quattro aerei basati stabilmente a Milano per i voli sull'Italia.”

Quanti e quali invece gli handler?

“A proposito degli handler attivi nell'aeroporto ci sono ALHA e Bcube MLE che sono attivi con attività sia di rampa che di magazzino, Beta Trans e WFS solo magazzino, mentre Airport Handling, Avia Partner e Ata Airport svolgono solo attività di rampa. A questi poi si aggiunge FedEx che svolge le attività di handling per i propri aerei in autoproduzione.

Per citare le eccellenze dell'aeroporto ci sono strutture specializzate per la movimentazione di merci pericolose, sia ALHA che Bcube hanno magazzini certificati per lo stoccaggio e la distribuzione di prodotti farmaceutici. Lo scalo è poi dotato di due Pif (punti d'ispezione frontalieri), uffici sanitari, caveau per lo stoccaggio di beni di valore, ecc.”

Da un anno Amazon con i suoi aerei è diventato cliente di Malpensa: che impatto sta avendo il commercio elettronico sulle attività dello scalo?

“L'e-commerce sta cambiando l'intero comparto del trasporto aereo merci. Amazon opera un volo giornaliero fra Malpensa e East Midlands, in Gran Bretagna. La crescita di questo settore d'attività lo si legge nei numeri: nel corso della prima metà del 2018 le lettere di vettura in import sono aumentate del 7% mentre i pacchi per ogni lettera di vettura sono incrementati del 20% nello stesso arco temporale. Per gli aeroporti le statistiche della merce movimentata scendono in termini di kilogrammi perché l'e-commerce fa viaggiare colli piccoli e leggeri. La nostra speranza è quella che nei magazzini di seconda linea che verranno realizzati nei prossimi anni s'insedi qualche operatore attivo soprattutto nella logistica al servizio dell'e-commerce.”

your express handling, everyday.

Boldestyle inc

Milan Malpensa Milan Linate Venice Bologna Rome Fiumicino Bari Brindisi Cagliari Lamezia Terme Reggio Calabria Palermo Catania

Poland Albania Malta



XPH
**THE HANDLING
PARTNER**

XPH provides a high service level on cargo handling assistance with special focus on specific cargo products as express goods, special and DGR cargo, in order to improve traffics of the assisted carriers and to be able to offer a perfect partnership in growth and making clients faithful customers.

Our team gives a great support to the export and import service on the road. We can assist off line carriers on more than 16 Cargo stations into the airport. In every XPH offices, we have a Customs Assistance and, thanks to Cargospot system, we also supervise the IATA standard SITA message.

follow us on [f](#) [in](#)

www.xph.it

ROMA

Aeroporto Leonardo da Vinci

Intervista a Fausto Palombelli

Direttore marketing e sviluppo aviation di Aeroporti di Roma Spa



Fausto Palombelli

Spazi, caratteristiche tecniche e operatori dell'aeroporto di Roma Fiumicino nel settore delle merci?

“Inaugurata quattordici anni fa, esattamente il 15 luglio del 2004, ed entrata poi in attività il 16 agosto dello stesso anno, la nuova ‘Città delle merci’, articolata struttura che sorge a est dell'aeroporto su una superficie di 77.598 mq, è composta da tre manufatti principali: un terminal merci (che si estende su una superficie di 47.765 mq con 39 baie di carico/scarico), un edificio servizi comuni (12.034 mq) e una palazzina spedizionieri (8.288 mq). A gestire i magazzini dedicati all'attività azionistica sono quattro società: ALHA Airport, Alitalia, FLE (Fiumicino Logistica Europa) e XPress.”

Quanti addetti sono direttamente riferibili al business cargo nell'aeroporto?

“Cuore pulsante della Cargo City sono i 1.400 operatori (tra corrieri, spedizionieri, magazzinieri, handler, doganieri, finanziari,

carabinieri, poliziotti, addetti di ADR Security e veterinari) che ogni giorno lavorano a vario titolo all'interno di una vera e propria città pensata e costruita per la gestione delle merci e lo sviluppo del business”.

Punti di forza di Fiumicino nel cargo aereo?

“Su Fiumicino sono state individuate alcune aree di mercato, ad alto valore aggiunto, strettamente legate alle esigenze del territorio. Dalle 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, il settore moda e il farmaceutico.

Quest'ultimo, in particolare, vede nel Lazio vede un importante distretto produttivo. In epoca digitale il commercio non può prescindere dal trasporto cargo e nella nostra regione, infatti, è appena sorto un centro logistico di smistamento firmato Amazon.”

Dal punto di vista del business merci come si inserisce Fiumicino nel contesto internazionale?

“Il nostro traffico intercontinentale ha registrato nel 2017 uno sviluppo del +9%.

Si tratta di voli che operano con aeromobili wide-body, per lunghe tratte, gli stessi sui quali, per quanto riguarda il cargo a Fiumicino, viene ospitata a bordo delle stive la merce, secondo la formula del cargo belly che contraddistingue il Leonardo da Vinci.

Quest'ultima componente sta registrando tassi di crescita superiori persino al traffico passeggeri: nel 2017 il traffico merci è aumentato di oltre il +16%, rispetto al 2016. 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.”

Qualche dettaglio in più sulle specializzazioni merceologiche del vostro aeroporto?

“Capace di movimentare, ad oggi, merci fino a 300.000 tonnellate/anno, alla Cargo City ogni giorno lavorano a vario titolo 1.400 persone. Il trasporto aereo in Italia è utilizzato da diverse classi merceologiche con elevati valori per unità di peso o volume, che necessitano di essere consegnate in tempi brevi in virtù delle esigenze della filiera logistica o per la natura del prodotto stesso, spesso deperibile come i generi alimentari (due volte alla settimana vengono ad esempio esportate mozzarelle verso Usa e Giappone), la frutta (solo negli ultimi due mesi sono stati esportati 500.000 kg. di castagne a New York), il farmaceutico (a Fiumicino settore leader per valori), i prodotti floreali come le rose che arrivano da Miami, i pesci, i crostacei ma anche la componentistica e il settore moda (Fiumicino è hub di riferimento di note griffe del Made in Italy che esportano i propri capi all'estero). Assumono poi un ruolo sempre più rilevante i prodotti 'express' dell'e-commerce che richiedono tempi ancor più veloci. Per quanto riguarda l'export, tra i prodotti di nicchia, ci sono le opere d'arte trasportate prevalentemente da Alitalia per essere poi esposte in mostre o musei”.



Da e per quali Paesi viaggia la merce diretta o proveniente da Fiumicino?

“Tra le mete intercontinentali il mercato asiatico è tra i principali che incidono sulla crescita del nostro aeroporto che detiene

in Europa, insieme gli scali di Parigi e Francoforte, il primato di avere il maggior numero di città direttamente connesse con la Greater China. Ben 10 grandi destinazioni, raggiungibili con sette compagnie aeree, ognuna delle quali trasporta passeggeri e merci su un mercato che è tra i principali partner dei nostri scambi import/export e che a oggi registra, in termini di merce, una crescita superiore al +30%. Non solo Cina ma anche Stati Uniti, Paese che continua a registrare crescita di traffico passeggeri e che ha segnato, con la nuova apertura del 2017 del volo per Dallas, ottime performance anche sul settore cargo. Il traffico merci e quello passeggeri sono dunque per Fiumicino un binomio strategico per potenziare la crescita della redditività dei voli di linea, soprattutto per quanto riguarda il lungo raggio.”

A proposito di nuovi progetti e investimenti nel cargo come si sta muovendo ADR?

“A fronte della crescita registrata finora e a quella attesa per i prossimi anni, sono stati già programmati investimenti aeroportuali dedicati al solo traffico cargo per un ammontare complessivo pari a circa 157 milioni di euro nei prossimi quattro anni, che si aggiungono agli 1,4 miliardi di euro di interventi sulle infrastrutture di volo di cui beneficiano sia il traffico cargo sia il traffico passeggeri. Nello specifico, a Fiumicino sono stati per questo programmati da qui al 2021 investimenti per oltre 35 milioni di euro per il potenziamento dell'attività cargo mirato all'ampliamento dei piazzali di sosta e degli spazi Airside della Cargo City con la realizzazione di una viabilità ad hoc.”

Previsione di chiusura del 2018 in termini di tonnellate di merce movimentate e con quale progresso % rispetto al 2017?

“I dati del 2018 non ancora concluso sono in linea con quelli del 2017. Durante lo scorso anno sono state 179.927 le tonnellate di merci movimentate, tra avio e posta, con un incremento del 16% rispetto al 2016 (nel 2015 erano state 138.235 tonnellate e nel 2016 155.012).

Ciò indica come il trasporto merci per via aerea stia diventando sempre più centrale in un'ottica globale. Basti pensare che in riferimento alle esportazioni extra-europee il cargo aereo in Italia, sebbene costituisca solamente lo 0,7% dei volumi, rappresenta ben il 25,8% del valore economico dei beni esportati.”



BERGAMO

Aeroporto internazionale Il Caravaggio

Intervista a Emilio Bellingardi

Direttore generale SACBO Spa



e servizio veterinario. Lo scalo è certificato per gestire tutte le tipologie di aeromobili cargo fino al An-124 senza limitazioni orarie di operatività.”

Quanti addetti dell'aeroporto sono direttamente riferibili al comparto delle merci?

“Il numero degli addetti coinvolti nelle attività cargo è di circa 800, in massima parte afferenti ai vettori courier Dhl e Ups che hanno base in aeroporto.”

Quali compagnie aeree offrono servizi di trasporto aereo merci da e per Bergamo?

“Dhl e Ups sono i principali operatori specializzati nella gestione di questa tipologia di attività. La presenza di entrambi i principali

Quali sono le caratteristiche tecniche dell'aeroporto di Bergamo nel settore cargo?

“L'aeroporto di Bergamo sorge su un'area di 300 ettari e ha una tipologia di traffico intercontinentale, internazionale, nazionale e aviazione generale.

Lo scalo dispone di due piste che hanno rispettivamente dimensioni 2.874 metri x 45 (quella principale) e 778 x 18 metri (quella turistica) per una capacità pari a 26 movimenti orari con 16 atterraggi orari. A proposito del parcheggio aeromobili esistono 33 piazzole indipendenti di varia dimensione secondo il mix di traffico consueto.

Più in generale l'aerostazione occupa una superficie pari a 45.800 mq. cui si aggiungono altri 14.900 mq. di magazzini.

Nel dettaglio il magazzino merci SACBO occupa 1.862 mq, quello di Dhl 12.235 mq, Elledi, 1.284 mq e Ups 2.696 mq. Per quanto riguarda le dotazioni dell'aeroporto ci sono dieci postazioni ULD, due automatic truck per carico/scarico piattaforme, quattro celle frigorifere (capacità totale 180 mc), un ampio caveau per le merci di valore, Dogana operativa h.24, servizio fito-sanitario



photo credit: Riccardo Vavassori

vettori courier mondiali è storica e altamente strategica per la logistica e il supporto al tessuto economico territoriale dedicato all'export delle proprie lavorazioni.”

Quali invece gli handler aeroportuali?

“BGY International Services, società di handling controllata al 100% da SACBO e Dhl, che gestisce autonomamente i propri voli.”

Con quali altri aeroporti è collegato Bergamo con voli cargo regolari?

“Su base regolare Bergamo è collegata con Lipsia, Bahrain, Pisa, Bruxelles, Ancona, Atene, Lubljana, East Midlands, Colonia, Parigi CDG, Napoli, Bucarest, Vitoria, Salonicco, Zagabria e Bologna.”

Quali sono i nuovi progetti ed investimenti mirati all'implementazione del business delle merci?

“Il Piano di sviluppo aeroportuale prevede a Bergamo la riorganizzazione e riallocazione dell'area cargo nella parte nord del sedime aeroportuale, con nuovi magazzini merci e nuovo piazzale antistante e nuova viabilità esterna dedicata. Ciò consentirà l'ottimizzazione e il miglioramento della gestione dei flussi cargo. In totale si disporrà di un totale di 25.000 mq di magazzini e volumetrie sviluppate per 450.000 mc.



Emilio Bellingardi

Il valore dell'investimento totale su tutta l'area, a carico del gestore aeroportuale, è di circa 52 milioni di euro.

L'area di intervento complessiva è di 41.000 mq, comprensiva delle aree esterne per la circolazione e la sosta dei veicoli merci."

Più nel dettaglio questo Piano cosa prevede?

"Nello specifico, il Piano di sviluppo aeroportuale prevede la realizzazione di: un blocco da 19.940 mq per un volume di 448.650 mc a un costo di 29,7 milioni di euro e un secondo blocco da 4.970 mq, per 11.825 mc di volume, al costo di 7,4 milioni.

A ciò si aggiungono i costi di urbanizzazione delle aree, la realizzazione di varchi doganali e degli edifici riservati agli enti di Stato, funzionali alle attività courier, che corrispondono a circa altri 14,4 milioni di euro.

La creazione del nuovo varco doganale nell'area nord del sedime aeroportuale rientra nel progetto di rimodulazione della viabilità da e per l'aeroporto, con la realizzazione di una bretella connessa alla nuova viabilità esterna che permette il collegamento diretto con l'asse interurbano e, di conseguenza, con gli assi stradali principali senza interferire con la viabilità di ingresso e uscita riservata al movimento passeggeri."

Previsione di chiusura del 2018 in termini di tonnellate di merce movimentate?

"Il 2018 dovrebbe chiudersi intorno alle 125.000 tonnellate di merce trasportate, con un aumento intorno al 2,5% rispetto al 2017 (chiusosi con un resoconto di 121.832 tonnellate)."



SAY WHERE AND WHEN

www.freschieschiavoni.it

- UNI EN ISO 9001:2015
- NEW GDP & CEIV Compliance
- TAPA FSR •NEW TAPA TSR
- AGENTE REGOLAMENTATO
- HACCP •AEO •VGM/SOLAS

► **HEAD OFFICE AND MAIN HUB**

Vignate (MI) Via Monzese, 34
+39 02 959395211

► **WAREHOUSE AND OFFICES**

Liscate: +39 02 959395342
Bologna: +39 0516650734
Firenze: +39 055448471

► **OFFICES**

Malpensa: +39 02 959395120



NEW COOL CENTER



VENEZIA

Aeroporto Marco Polo

Intervista a Camillo Bozzolo

Direttore commerciale aviation del Gruppo SAVE

Quali sono le principali dotazioni infrastrutturali dell'aeroporto di Venezia nel settore merci?

“L'aeroporto di Venezia dispone di un cargo building di circa 6.000 mq di superficie destinato alla movimentazione di general cargo. Si tratta di un unico magazzino al cui interno operano due handler: Save Cargo e Xpress Handling. Ci sono poi due ulteriori magazzini dedicati ai corrieri DHL e UPS che occupano una superficie complessiva di 4.500 mq. In totale, dunque, alla movimentazione delle merci l'aeroporto di Venezia dedica circa 10.000 mq di superficie. Nel nostro scalo opera anche il terzo principale courier a livello internazionale, FedEx Tnt, che utilizza il magazzino di Save Cargo.

Nel 2017 Venezia ha movimentato 60.000 tonnellate, di cui circa la metà da parte dei corrieri espresso, mentre le nostre aspettative per il 2018 sono di chiudere l'anno con circa 70.000 tonnellate, di cui 40.000 riferibili al traffico general cargo.”



Camillo Bozzolo



Qualche numero sull'occupazione?

“Per quanto riguarda il magazzino generale dell'aeroporto di Venezia gli addetti sono 120 a cui si sommano altri 250 addetti dei courier DHL e Ups.”

Quali e quante compagnie aeree garantiscono trasporto merci da e per Venezia?

“Tutti i vettori offrono servizi cargo da Venezia, alcuni di questi non operano sull'aeroporto direttamente, ma garantiscono il servizio tramite i cosiddetti voli gommati. Sulle 40.000 tonnellate attese per il 2018 del general cargo, l'aviocamionato pesa per meno di 5.000 tonnellate.

L'elevata crescita dei volumi di merce registrata quest'anno, pari a circa il 15%, è collegata al forte aumento dei voli. Si tratta infatti di un anno particolarmente positivo per Venezia, soprattutto in relazione all'apertura di due nuovi voli intercontinentali, Chicago di American Airlines e Seul di Asiana Airlines, che si aggiungono alla ricca offerta del Marco Polo. Nella stagione estiva, da marzo ad ottobre, il nostro aeroporto è infatti già collegato con il Nord America dai voli su New York e Atlanta di Delta Air Lines, su New York di United Airlines, su Philadelphia di American Airlines, su Montreal e Toronto di Air Canada e Air Transat. Spostandoci verso est, tutto l'anno operano a Venezia Emirates Airlines su Dubai e Qatar Airways su Doha, ai quali si è aggiunto il volo su Seoul, primo collegamento di linea diretto da Venezia verso il Far East, operato da Asiana Airlines tre volte a settimana.”

Quali aree in Italia serve in particolare il vostro scalo?

“L'attività merci del nostro aeroporto è strettamente collegata a quella delle aziende del territorio che per le loro esportazioni possono contare sull'efficienza delle nostre infrastrutture. Pensiamo ai settori dell'occhialeria, della lavorazione della pelle, a quello alimentare, all'industria delle calzature, per fare solo alcuni esempi di eccellenze che caratterizzano la nostra area ”

Non ci sono però solo le linee intercontinentali, vero?

“Il nostro scalo è collegato con i principali hub europei. Oltre alle linee intercontinentali vi sono certamente i collegamenti di corto e medio raggio effettuati da vettori come Lufthansa, che con l'aeroporto di Venezia ha un rapporto di lunghissima data, o come Turkish Airlines o Aeroflot. Se un domani la maggior parte delle compagnie aeree operassero a Venezia con aeromobili wide-body con capacità per accogliere i pallet in stiva, si aprirebbero ulteriori nuove prospettive per il settore cargo”.

Dove è diretta la merce che parte da Venezia?

“L'export è il principale driver per il nostro cargo. Le principali destinazioni sono gli hub da noi serviti, da cui la merce raggiunge le destinazioni finali distribuite in ogni parte del mondo”.

In termini di nuovi progetti e investimenti quali novità ci sono in cantiere a Venezia per il settore merci?

“Lo sviluppo dell'aeroporto di Venezia è regolato da un Master Plan che, sulla base del progressivo aumento dei volumi di traffico, pianifica la realizzazione di nuove infrastrutture all'interno dell'aeroporto. I voli intercontinentali, in particolare, determinano la necessità di nuovi adeguamenti. Tra questi, ad esempio, l'ampliamento delle celle frigo, in considerazione dell'aumento dell'esportazione di prodotti alimentari. Nei prossimi mesi raddoppieremo la superficie del magazzino refrigerato portandolo a 400.000 mq, con un investimento di 400mila euro. Tra gli investimenti futuri vi è inoltre la realizzazione di un nuovo magazzino di DHL di 7.000 mq che sarà operativo nel 2019.



GENERAL SALES AND SERVICES AGENT



GENOA Head Office

Piazza della Vittoria 9/7- 16121 Genoa
Tel. +39 010 2530205 | Booking (IT only) 800-980075
info@cismat.com
SITA GOACPCR

MILAN Malpensa Branch Office

Malpensa Cargo City, Rooms 30-31- Gate A-3rd Fl.- 21100 Ferno (VA)
Tel. +39 02 58581243
milan@cismat.com
SITA MXPCPCR

ROME Fiumicino Branch Office

Fiumicino Cargo City ,Building 333/A-1st Fl., 00050 Fiumicino (RM)
Tel. +39 06 65017361
rome@cismat.com
SITA FCOCPCR

www.cismat.com

cismat

BRESCIA

Aeroporto Gabriele D'Annunzio

Intervista a Camillo Bozzolo

Direttore commerciale aviation del Gruppo SAVE



Quali novità invece per l'aeroporto di Brescia, parte del polo aeroportuale del Nord Est (insieme a Venezia, Treviso e Verona) e il cui sviluppo del traffico passeggeri e merci è gestito e coordinato da SAVE?

“L'aeroporto di Brescia sta progressivamente esprimendo le sue potenzialità.

Di recente il ruolo di cargo manager è stato assegnato a Massimo Roccasecca, la cui esperienza e profonda conoscenza del settore costituiscono un nuovo punto di forza per cogliere le opportunità del mercato.

L'attività dell'aeroporto di Brescia è strettamente collegata a Poste Italiane per cui svolge la funzione di hub per il Nord Italia. Nel 2017 lo scalo ha movimentato 16.570 tonnellate di merce determinate anche da collegamenti all'cargo con la Cina attualmente in stand by.

I progetti su cui stiamo lavorando sono molteplici, in considerazione del ruolo sempre maggiore che Brescia può svolgere nel panorama cargo nazionale”.

Roccasecca nuovo cargo manager dell'aeroporto di Brescia

Massimo Roccasecca è il nuovo responsabile dello sviluppo dell'attività cargo degli scali che compongono il Polo Aeroportuale del Nord-Est, con particolare focalizzazione sull'aeroporto di Brescia Montichiari.

Lo ha reso noto il Gruppo Save spiegando che la carriera professionale di Roccasecca, “svolta sia in Italia che all'estero, ha toccato tutti gli ambiti che compongono la filiera del cargo, dai freight forwarder, alle compagnie aeree, agli aeroporti, rendendolo un profondo conoscitore e un esperto del settore cargo e logistica”.

Tra i molti incarichi ricoperti, quelli di Manager sviluppo business di Alitalia a Milano, Direttore marketing di Sky Team U.S.A. ad Atlanta, Vicepresidente vendite & marketing di Cargoitalia a Milano, Direttore cargo & logistica di Maersk Logistics a Genova e Copenhagen.

Prima del nuovo incarico presso il Polo aeroportuale del Nord Est, Roccasecca era stato Direttore sviluppo cargo per OAMC – Oman Airports Management Company a Muscat.



Massimo Roccasecca



CARGO TERMINAL MALPENSA e FIUMICINO

40.000+ mq di aree operative,
operazioni h24 e 7 giorni su 7,
oltre 1000 collaboratori
500.000+ tonnellate/anno,
50 compagnie aeree
gestite.



TRASPORTI DOMESTICI ED INTERNAZIONALI

Con oltre 1000 connessioni
schedulate ogni settimana, i
gateways della rete di
trasporti Alha sono posizionati
nei più strategici punti di
snodo per l'air cargo.



AIR CARGO EXCELLENCE IN ITALY



NUOVI SERVIZI DI HANDLING DI RAMPA

Da ottobre 2017 sono
pienamente operativi i
nuovi servizi di
HANDLING DI RAMPA
a Milano Malpensa.

12 MAGAZZINI OFF-AIRPORT



Il più solido network di
magazzini off-airport sul
territorio nazionale per i
servizi di handling e la
messa in sicurezza del
cargo aereo.

ALHA GROUP HEADOFFICE

via di Gonfienti, 5/c/8-9 - 59100 Prato, ITALY
www.alhagroup.com

we make your cargo fly!

BOLOGNA

Aeroporto Guglielmo Marconi

Intervista a Silvia Arceci

Responsabile cargo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa

Caratteristiche tecniche dell'Aeroporto di Bologna nel settore delle merci?

“L'Aeroporto di Bologna è caratterizzato dalla presenza di una pista di volo di dimensioni 2.803 x 45 metri, con orientamento 12-30. L'infrastruttura per le merci è costituita dal Terminal Cargo, unitamente ad aree limitrofe destinate alla movimentazione e alla preparazione della merce in arrivo e partenza. L'area ricomprende sia zone air side sia zone land side con accesso dedicato e si trova ad Est del terminal passeggeri.

Il Terminal Cargo è utilizzato per trattare le merci in arrivo e partenza dai voli di aviazione commerciale ed è costituito da un edificio con una superficie di circa 4.500 metri quadri suddiviso in due livelli: il piano terra, con le aree operative, il magazzino di temporanea custodia e altre aree di deposito, ed il primo piano, che ospita gli uffici degli spedizionieri e dei vettori.”

Com'è organizzata l'attività di movimentazione delle merci in aeroporto?

“Per quanto riguarda il Terminal Cargo abbiamo un'area comune dedicata alle attività Export (il Terminal cargo area partenze), su



Silvia Arceci

cui è installata una ribalta per il carico e lo scarico della merce, un impianto a rullo coperto da pensilina per la movimentazione e spazi per il consolidamento e de-consolidamento dei carichi. Poi c'è tutta la parte delle attività di Import (Terminal cargo area arrivi), con un deposito doganale merci nazionali, uno per le merci UE ed un magazzino di temporanea custodia. Sempre nell'area, sono presenti gli impianti per la trattazione delle merci: ribalta e piattaforme per la movimentazione, scarico, carico dai camion.



photo credit: Federico Massari

Specifico che il magazzino di temporanea custodia è un deposito pubblico doganale, in linea con tutte le normative vigenti. Nel magazzino vengono depositate, su domanda di qualsiasi soggetto interessato, le merci in arrivo da Paesi extra UE affinché l'Autorità Doganale espleti i controlli obbligatori.

Per lo svolgimento di tutte le operazioni, sempre nel Terminal Cargo, sono presenti uffici ad uso esclusivo degli handler, che si occupano di attività di assistenza alle merci, di altri operatori (spedizionieri e doganalisti), e di amministrazioni pubbliche.

Ma non c'è soltanto il Terminal, al Marconi per il Cargo sono presenti tutta una serie di altre infrastrutture dedicate: locali refrigerati, camera mortuaria, locali per i controlli sulle specie animali e vegetali. Questo solo per fare alcuni esempi. Aree che vengono messe a disposizione a tutta l'utenza aeroportuale interessata tramite la società Fast Freight Marconi. Infine, sempre ricompresa nel sedime aeroportuale, ad Ovest, si trova un'area cargo composta da beni e impianti ad uso esclusivo dei courier DHL, TNT e UPS attualmente operanti nello scalo."

Quanti addetti sono direttamente riferibili al business cargo nel vostro aeroporto?

"Circa 250 addetti tenendo in considerazione tutti gli operatori cargo, gli enti e i courier."



photo credit: Fabrizio Berni

Quali compagnie aeree offrono servizi di trasporto aereo merci da e per il vostro aeroporto?

"Le principali compagnie aeree che offrono servizi cargo all'Aeroporto di Bologna sono Lufthansa, British Airways, Emirates, Turkish e Aeroflot."

Da e per quali aeroporti Bologna è collegata con i voli cargo?

"Bologna è ben collegata con i principali hub di riferimento delle compagnie che vi operano e in via indiretta anche al Far East, America e tutte le principali destinazioni del mondo."

Quali sono invece gli handler aeroportuali che offrono servizi al cargo?

"A Bologna operano due tipologie di handler: i prestatori certificati per servizi di assistenza a terra a merci per conto terzi e i prestatori in regime di auto-assistenza. Per quanto riguarda i primi, si tratta di Fast Freight Marconi (società controllata al 100% da Aeroporto G. Marconi di Bologna), XPH e A. Elle Cargo. Per quanto riguarda i secondi, quelli in regime di auto-assistenza, operano courier con riferimento alla merce e alla posta dagli stessi trasportata: DHL Aviation (Italy), TNT e U.P.S. Italia. Come accennato in precedenza riguardo l'infrastruttura, questi courier dispongono di beni e impianti ad uso esclusivo sulla scorta di appositi contratti di sub concessione;

complessivamente si tratta di magazzini per 4.306 metri quadri, tettoie per 456 metri quadri, uffici per 822 metri quadri e piazzali per 2.961 metri quadri."

Nuovi progetti e/o investimenti mirati all'implementazione del business cargo nel vostro aeroporto?

"Per il 2019 è previsto un importante intervento di riqualificazione del Terminal Cargo al fine di renderlo maggiormente efficiente e più in linea con le attuali esigenze dell'utenza e degli operatori aeroportuali. In particolare i vincoli di spazio e capacità discendono oggi dal lay-out esistente, consegnato all'epoca della costruzione degli stabili all'inizio degli anni '90, a fronte di volumi di traffico molto inferiori rispetto a quelli odierni. La progettata riqualificazione degli spazi ha l'obiettivo di efficientare la razionalizzazione degli spazi, aumentare la capacità disponibile e rendere ancora più veloci tutte le attività. Inoltre, la previsione di più fasi per l'esecuzione dell'intervento assicurerà la continuità delle operazioni."

Ci sono inoltre nuovi progetti di sviluppo in particolare con un courier, non è vero?

"A maggio 2017 è stato firmato un accordo fra DHL e Aeroporto di Bologna per la realizzazione di un nuovo gateway per un lotto complessivo di 15.000 metri quadri. Il gateway entrerà in funzione nel 2021."

Previsione di chiusura del 2018?

"Si prevede una chiusura per il 2018 in linea rispetto ai dati 2017, anno caratterizzato da un traffico eccezionale via superficie e via aerea, che ha visto un incremento di traffico cargo dello scalo di Bologna pari al +17,7% rispetto al 2016, registrando 56.132.109 Kg di merce, posizionandosi come quinto aeroporto cargo italiano."



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

SEA

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

Milano Malpensa Cargo

NAPOLI

Aeroporto di Napoli-Capodichino Ugo Niutta

Intervista ad Alessandro Fidato

Direttore infrastrutture & operazioni volo Gesac Spa



Alessandro Fidato

Quali sono le principali caratteristiche dello scalo aeroportuale di Napoli?

“L'aeroporto internazionale di Napoli ha una pista di 2.628 metri di lunghezza mentre attualmente l'aerostazione merci occupa circa 2.600 mq. È in corso un intervento di riqualifica e ampliamento dell'area cargo che verrà completato entro la fine

del 2019 e che porterà a un ampliamento degli spazi dedicati all'attività merci come segue: 5.000 mq di area movimentazione merci e magazzini, 1.000 mq di uffici e banchine, 2.000 mq di piazzali landside per la movimentazione di camion e furgoni. L'investimento previsto ammonta a 6 milioni di euro.”

Prevedete dunque un incremento significativo dei volumi movimentati?

“Si prevede un raddoppio dei volumi trattati nei prossimi 5 anni. DHL, leader mondiale nel trasporto espresso internazionale, attraverso un accordo sottoscritto con Gesac, potenzierà infatti la propria presenza sull'aeroporto di Napoli. La collaborazione

tra DHL e l'aeroporto di Napoli nasce già nel 2013, utilizzando una parte dell'attuale terminal cargo con annessa area di movimentazione truck e van e operando con aeromobili Airbus 330 (con Mtow, vale a dire peso massimo al decollo, pari a 170 tonnellate), Boeing 757 (Mtow 100 tonnellate) e Boeing 737 (Mtow 68 tonnellate). 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. Un'attività, quest, che verrà svolta con 20 nuovi veicoli elettrici.”

Quanti addetti sono direttamente riferibili al business cargo nel vostro aeroporto?

“Attualmente gli addetti operanti nell'area cargo sono 38.”

Quali compagnie aeree offrono servizi di trasporto aereo merci da e per il vostro aeroporto?

“Le principali compagnie aeree che movimentano merci dal e per il nostro scalo sono Alitalia, Swiss, British Airways, Air France,



Aeroflot, Turkish, Sn Brussels, Lufthansa e Meridiana.”

Da e per quali destinazioni?

“Fra le principali destinazioni dirette nazionali figurano Bergamo, Olbia, Roma Fiumicino, Milano Linate e Malpensa, Torino, Catania e Palermo.

Per quanto riguarda invece le principali destinazioni dirette internazionali ci sono Mosca, Londra, Monaco, Francoforte, Zurigo, Parigi, Bruxelles e Istanbul.”

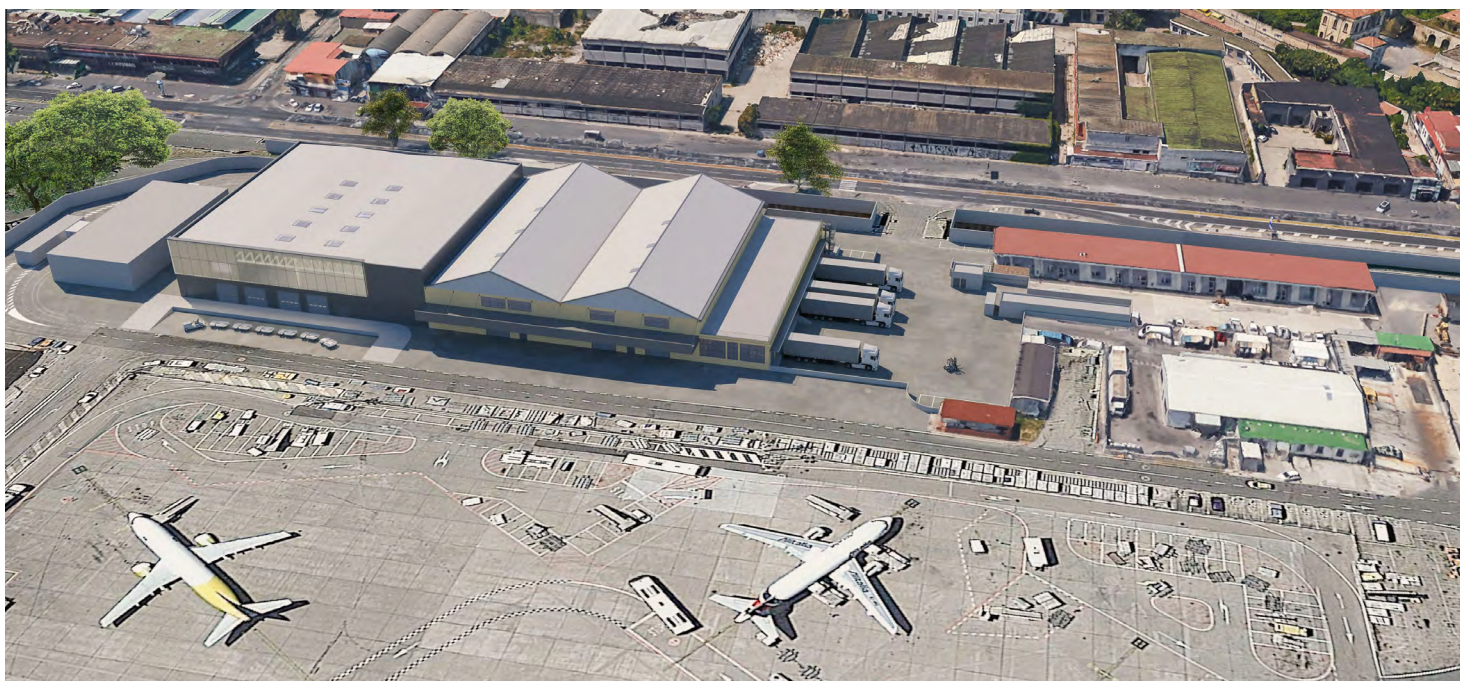
Quali handler aeroportuali offrono servizi al cargo?

“Fra gli operatori attualmente operanti figura GH Napoli.”

Previsione di chiusura del 2018 in termini di tonnellate di merce movimentate?

“La stima per il 2018 (totale merce aerea) è di 7.750 tonnellate (di cui corrieri 7.000 tonnellate), pari a un +8% rispetto al 2017.”

Photo credit: Martyn J Cartledge www.flyingjets.com



CATANIA

Aeroporto Vincenzo Bellini

Intervista a Salvatore Pulvirenti

Post holder terminal Società Aeroporto Catania Spa

Partiamo dalle caratteristiche tecniche dell'aeroporto: quali sono a Catania quelle che riguardano nello specifico il settore merci?

“La pista dell'aeroporto di Catania è lunga 2.500 metri, il piazzale dedicato ai cargo è di circa 4.000 mq, mentre per quanto riguarda lo stoccaggio delle merci all'interno dello salo merci (cargo building) abbiamo il magazzino doganale (o di temporanea custodia).

Include anche un PIF (posto di ispezione frontaliera), al momento non presidiato in maniera stabile ma a richiesta da parte degli operatori (compagnie aeree e handler) per i necessari controlli fitosanitari delle merci in arrivo dall'estero e che come prima destinazione in Italia hanno Catania.

All'interno del cargo building abbiamo un laboratorio con microscopi, frigoriferi e reagenti per i controlli.”



A partire da ottobre 2018, presso la nuova area Cargo City Sud di Milano Malpensa, **Beta-Trans** è operativa con un magazzino di **10.000 mq + 3.000 mq** di tettoia per la movimentazione e lo stoccaggio automatizzato dei plts aerei. La nuova struttura assegnata alla divisione BETA AIRPORT, creata appositamente, consentirà di gestire oltre **150.000 tonnellate** di spedizioni IMPORT/EXPORT ed è dotata dei più moderni e tecnologici sistemi di gestione e movimentazione per qualsiasi tipo di merce aerea. Inoltre, il nuovo magazzino è dotato di una zona di **1.500 mq** a temperatura controllata che include aree dedicate ai prodotti farmaceutici, controllo veterinario, prodotti alimentari e un'area fitosanitaria.



Quante persone lavorano nel business cargo all'aeroporto?

"C'è una struttura SAC con 5 addetti. Mentre l'handler Xpress Handling conta altri 8 addetti."

Quali compagnie aeree offrono collegamenti per le merci da e per Catania?

"Come compagnie di linea abbiamo FlyDubai, Alitalia, Turkish, Air Malta, Air France e Lufthansa. I vettori aerei all cargo con una propria flotta di aeromobili sono poi TNT e DHL, mentre SDA opera con MistralAir (Poste Italiane). A Catania opera anche lo spedizioniere Femar."

Da e per quali destinazioni?

"Le principali sono Dubai, Istanbul e Roma. Essendo degli hub intercontinentali consentono alla merce di proseguire per tutti gli altri paesi. Il servizio 'postale' Mistral (di Poste Italiane) fa invece base a Brescia."

Quali invece gli handler aeroportuali che offrono servizi al cargo?

"Sono XPH, che movimentata la merce da magazzino a piazzale e viceversa (da aeromobile a scalo merci) e GH Catania che segue l'ultimo segmento (ossia il trasporto dal piazzale fino all'imbarco nella stiva dell'aereo)."

A Catania esistono nuovi progetti e/o investimenti mirati all'implementazione del business cargo in aeroporto?

"Certamente. Il master plan dell'aeroporto di Catania, che già nel 2018 conta di superare i 10 milioni di passeggeri e nella classifica dei primi 10 scali italiani si colloca al sesto posto, prevede una nuova cargo building.

Il progetto è inserito nel Piano di sviluppo definito con Enac e va nella direzione del supporto allo sviluppo socio-economico della Sicilia centro-orientale, territorio storicamente vocato all'impresa e caratterizzato da grande dinamismo favorito



Salvatore Pulvirenti

dall'efficiente rete infrastrutturale (aeroporto, porto, interporto, autostrade, ferrovia e metropolitana sono vicini e, quasi tutti, interconnessi). Tempi e importo degli investimenti sono in fase di elaborazione."

Previsione di chiusura del 2018 in termini di merce movimentate?

"Si prevede una crescita del 3% rispetto al 2017: da 6.700 tonnellate, arriveremo a 6.900 a fine 2018."



IL CARGO NEGLI AEROPORTI ITALIANI

Edizione 2018

© Riproduzione riservata
Pubblicazione 24/09/2018

**CLICCA QUI PER REGISTRARTI GRATUITAMENTE AL SITO
WWW.AIRCARGOITALY.COM**

AIRCARGO ITALY è una testata edita da Alocin Media Srl
Sede legale in Piazza Duca degli Abruzzi, 11/11 Genova - Cap 16167 - Codice fiscale e P. Iva 02499470991

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

