

AIRCARGOITALY

UN ANNO DI AIR CARGO ITALY

Edizione 2018

© Riproduzione riservata

Il primo annuario dedicato al trasporto aereo delle merci in Italia con le principali notizie e interviste pubblicate nel corso del 2018 su

www.aircargoitaly.com

Nicola Capuzzo
Direttore responsabile



Indice

- 5. Assaeroporti: cargo in flessione (-0,5%) negli scali italiani nel 2018
- 6. Dal 2018 novità importanti per i mezzi pesanti che trasportano merce aerea
- 6. Saponaro (Tecnofreight): "Apriamo in Brasile e cresciamo nel settore delle spedizioni aeree"
- 7. Ghelardini (Savino Del Bene): "Pensiamo a riattivare un charter cargo settimanale dall'Italia al Nord America"
- 8. Emirates SkyCargo introduce i pharma corridors anche a Milano e a Roma
- 9. L'aeroporto di Brescia allunga la pista per le merci
- 9. Amazon lancia la sua società di spedizioni e spaventa anche l'Italia
- 10. Buttà e Caccia (Vector): "Cresciamo a doppia cifra, puntiamo sul 'fresco' e raddoppiamo le strutture a Castellanza"
- 11. Emirates nomina Flavio Ghiringhelli nuovo country manager per l'Italia
- 11. Robbiati (New Charter): "Da 40 anni aiutiamo gli spedizionieri a orientarsi nel trasporto aereo merci"
- 12. "Trasportare vino per via aerea? Solo quando costretti"
- 13. Alitalia si riprende da Etihad anche le attività cargo
- 13. Saponaro & co. fanno decollare il nuovo Airfreight Logistics Network for Africa
- 14. È online il nuovo inserto: "Il cargo negli aeroporti italiani"
- 15. L'italiana Mistral Air cerca rilancio sul mercato internazionale
- 15. Cluster Cargo Aereo risponde a spedizionieri e trasportatori sulle criticità di Malpensa
- 16. Padoan (D.B. Group): "Puntiamo su digitalizzazione e sviluppo di soluzioni per l'e-commerce"
- 17. Quarticelli (Air Logistics): "Il 2018 sarà un altro anno eccezionale per il cargo aereo"
- 18. Alitalia torna a servire direttamente il Sud Africa con un volo da Fiumicino
- 19. OpenSky World nominato Gsa cargo per nuovo volo di FlyDubai da Catania
- 19. Da Malpensa spedite 880 biciclette e 2.800 ruote per la prima tappa del Giro d'Italia
- 20. Resmini (A.hartrodt italiana): "Siamo gli specialisti del food&beverage via aerea"
- 22. ANAMA Quality Award Italy: ecco chi hanno premiato gli spedizionieri
- 22. Anama critica le compagnie aeree e non assegna il premio "Quality Overall Performance"
- 23. Ormesani si gode un anno di grande crescita ma attacca la politica commerciale dei vettori aerei
- 24. Un carico di 46 asini è stato spedito via aerea dall'Italia all'Indonesia
- 24. Mirizzi (Multilogistics): "Dopo il nuovo ufficio in Giappone apriremo altre due sedi in Asia"
- 25. Audusseau (AirFrance Klm): "In estate estenderemo il network cargo all'aeroporto di Napoli"
- 26. Mistral Air al centro del nuovo accordo siglato da Amazon e Poste Italiane
- 27. Nippon Cargo Airlines costretta a sospendere temporaneamente l'attività
- 27. Francesco Traverso Tardy (Cismat e Aviationplus Italy) mette in cantiere una nuova sede in Europa
- 28. Donelli apre un nuovo ufficio presso la cargo city di Malpensa

- 28. "In Italia l'assenza di una compagnia di bandiera alimenta l'aviocamionato verso l'estero"
- 29. A dnata il 70% della milanese Airport Handling
- 29. Spedizionieri a lezione di e-booking con Lufthansa e Freightos
- 31. Dhl Express promette 36 movimenti aerei giornalieri a Malpensa dal 2020
- 32. Dall'aeroporto di Bologna decollate 90 auto sportive
- 32. Roccasecca è il nuovo cargo manager dell'aeroporto di Brescia
- 32. WFS avvia l'attività nel nuovo magazzino da 5.000 mq a Malpensa
- 33. I cavalli della nazionale italiana verso gli USA "in business class" con Emirates
- 33. DHL Global Forwarding amplia il suo hub logistico a Fiumicino
- 35. JAS festeggia 40 anni e guarda a nuove aperture in Medio Oriente
- 35. Panalpina annuncia tre charter dall'Italia e l'ampliamento degli uffici
- 36. Matrimonio fra spedizionieri: World Cargo acquisisce Esse Emme
- 36. E' ufficiale: Nippon Cargo Airlines riprende i voli su Milano
- 37. Completata con successo la spedizione di Maserati a cura di Agility
- 37. Nuovo accordo fra handler e lavoratori alla cargo city di Malpensa
- 37. Soddisfazione degli handler per la clausola sociale a Malpensa
- 38. Alessandro Lega nuovo presidente di Aicai
- 39. Inaugurato anche il nuovo magazzino di Beta Trans a Malpensa
- 39. Nuove regole d'accesso per i camion alla cargo city di Malpensa
- 40. Gli aeroporti italiani vogliono riprendersi il business pharma
- 40. Iacobacci (Bcube): "Prossimi step internazionalizzazione e crescita nel pharma"
- 42. Da PharmacomItalia una community per logistica e industria pharma
- 42. Musarella (XPH): "Crescita estera e un magazzino a Malpensa nei piani futuri"
- 43. Trasporto aereo di merci pericolose: lata spiega le novità al mercato italiano
- 44. Air Europa affda il cargo a Wfs anche su Malpensa
- 45. Ganassin (Korean Air): "15.400 ton nel 2018 e in futuro più pharma"
- 46. Negrini riconfermato al vertice di Ibar
- 46. Alitalia e Adr al lavoro per certificarci nelle spedizioni aeree pharma
- 47. Rhenus Logistics mette le mani sull'italiana Cesped
- 47. Molti spedizionieri fra i nuovi arrivi del 2018 al WTC Malpensa



This is us
CLOSE BY
INTERNATIONAL
PROFESSIONAL
DEDICATED



 **LOGWIN**

Contact: mil.airexport@logwin-logistics.com

www.logwin-logistics.com



Cargo Gennaio - Dicembre 2018 (su base 2017) - Fonte: Assaeroporti

N.	Aeroporto	Merci Avio	%	Merci Superficie	%	Totale Merci	%	Posta	%	TOTALE	%
1	Alghero	2	-69,9	0	n/a	2	-69,9	0	n/a	2,30	-69,9
2	Ancona	6.618	3,0	123	-68,1	6.741	-1,0	0	n/a	6.740,59	-1,0
3	Bari	237	-35,6	n/a	n/a	237	-35,6	1.525	26,7	1.762,00	12,1
4	Bergamo	122.971	-2,3	61	1,7	123.032	-2,3	0	n/a	123.032,00	-2,3
5	Bologna	40.475	-3,3	12.141	-14,2	52.616	-6,1	65	-47,6	52.681,20	-6,1
6	Bolzano	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
7	Brescia	2.297	-79,9	5.257	-22,5	7.554	-58,5	16.214	-2,1	23.768,00	-31,7
8	Brindisi	26	-70,8	n/a	n/a	26	-70,8	30	n/a	56,00	-37,1
9	Cagliari	1.713	8,3	n/a	n/a	1.713	8,3	1.875	46,5	3.588,00	25,4
10	Catania	3.861	-11,8	5	-0,5	3.866	-11,8	2.552	10,5	6.418,77	-4,1
11	Comiso	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
12	Crotone	0	n/a	n/a	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
13	Cuneo	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
14	Firenze	83	32,4	166	9,4	248	16,2	0	831,8	248,60	16,2
15	Foggia	0	n/a	n/a	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
16	Genova	301	70,9	2.573	7,1	2.874	11,5	2	-25,4	2.875,82	11,4
17	Grosseto	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
18	Lamezia Terme	93	-15,5	n/a	n/a	93	-15,5	914	4,1	1.007,00	1,9
19	Lampedusa	16	5,6	n/a	n/a	16	5,6	0	n/a	16,19	5,6
20	Milano Linate	10.827	-9,3	n/a	n/a	10.827	-9,3	1.744	-7,1	12.570,85	-9,0
21	Milano Malpensa	558.218	-3,2	n/a	n/a	558.218	-3,2	14.557	10,4	572.774,81	-2,9
22	Napoli	7.899	10,3	1.870	-22,9	9.769	1,9	1.923	30,0	11.691,20	5,6
23	Olbia	152	-19,2	0	n/a	152	-19,2	0	n/a	152,29	-19,2
24	Palermo	332	2,5	n/a	n/a	332	2,5	42	n/a	374,00	15,4
25	Parma	0	n/a	98	-60,9	98	-60,9	0	n/a	97,56	-60,9
26	Perugia	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
27	Pescara	72	38,5	0	n/a	72	38,5	0	n/a	72,00	38,5
28	Pisa	11.237	10,9	336	-13,1	11.573	10,1	72	-10,3	11.644,44	9,9
29	Reggio Calabria	25	-34,0	n/a	n/a	25	-34,0	0	n/a	25,20	-34,0
30	Rimini	34	756,2	0	n/a	34	756,2	0	n/a	34,19	756,2
31	Roma Ciampino	18.246	7,2	n/a	n/a	18.246	7,2	13	-56,7	18.258,67	7,1
32	Roma Fiumicino	199.637	11,0	n/a	n/a	199.637	11,0	6.242	4,5	205.879,15	10,7
33	Taranto-Grottaglie	6.838	7,6	n/a	n/a	6.838	7,6	0	n/a	6.838,00	7,6
34	Torino	400	-5,8	4.331	-21,9	4.731	-20,8	0	n/a	4.730,88	-20,8
35	Trapani	17	-58,5	n/a	n/a	17	-58,5	0	n/a	17,27	-58,5
36	Trieste	116	9,0	308	50,9	424	36,6	0	-89,0	423,58	36,5
37	Treviso	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
38	Venezia	63.197	9,3	4.744	79,8	67.941	12,4	88	-78,0	68.028,79	11,8
39	Verona	636	36,5	2.535	-28,4	3.171	-20,8	772	n/a	3.943,42	-1,5
	TOTALI	1.056.574	-0,4	34.548	-11,2	1.091.123	-0,8	48.630	7,1	1.139.752,76	-0,5

24 gennaio 2019

Assaeroporti: cargo in flessione (-0,5%) negli scali italiani nel 2018

Nel 2018 il traffico cargo negli aeroporti italiani ha fatto registrare una leggera flessione rispetto all'esercizio precedente (-0,5%) con un totale di 1.139.752,76 tonnellate di merci movimentate. Nel 2017 (anno record) [il totale era stato pari a 1.145.219 di tonnellate](#) (in crescita del 9,2% rispetto al 2016).

Come primi 10 aeroporti per volumi di merce movimentate nel 2018 si attestano gli scali di: Milano Malpensa (572,8 mila tonnellate), Roma Fiumicino (205,9 mila tonnellate), Bergamo (123 mila tonnellate), Venezia (68 mila tonnellate), Bologna (52,7 mila tonnellate), Brescia (23,8 mila tonnellate), Roma Ciampino (18,3 mila tonnellate), Milano Linate (12,6 mila tonnellate), Napoli (11,7 mila tonnellate) e Pisa (11,6 mila tonnellate).

La nota dell'Associazione degli aeroporti italiani (che rappresenta 33 società di gestione aeroportuale per 42 aeroporti) spiega che il trasporto aereo nel nostro paese continua a crescere a tassi sostenuti e superiori alla media europea, dimostrando l'appetibilità del mercato italiano in un contesto fortemente competitivo. L'evoluzione del traffico aereo dei prossimi anni sarà rapidissima, le stime IATA prevedono il raddoppio dei passeggeri mondiali nei prossimi due decenni. "In tale contesto, è necessario che la politica e gli operatori di settore adottino strategie a lungo termine, non solo per affrontare la prevista saturazione dello spazio aereo e della capacità infrastrutturale, ma soprattutto per non perdere terreno e assicurare al nostro Paese una collocazione significativa nel grande flusso degli scambi internazionali".

Fabrizio Palenzona, presidente di Assaeroporti, ha sottolineato che "per proseguire il percorso virtuoso intrapreso solo pochi anni fa è necessario continuare a investire nelle infrastrutture e nell'intermodalità, con sempre maggiore attenzione rivolta alla sicurezza, alla qualità dei servizi e alla sostenibilità ambientale. Le infrastrutture aeroportuali necessitano di programmazione a lungo termine, per cui le decisioni prese oggi sono determinanti per massimizzare la capacità di accogliere l'enorme mole di traffico aereo che il mercato prevede e, con essa, la crescita di posti di lavoro e di valore per il nostro Paese".

Assaeroporti sottolinea che particolare attenzione deve essere data anche al cargo aereo, "un segmento dalle grandi potenzialità che negli ultimi anni ha registrato notevoli incrementi, pur non avendo un vettore nazionale di riferimento. Tuttavia la flessione riscontrata nel 2018, se da un lato può essere letta come un campanello di allarme rispetto a un rallentamento dell'economia mondiale, dall'altro rende oggi più che mai necessarie forti azioni di semplificazione burocratica e di velocizzazione dei processi, affinché il settore del cargo aereo possa essere sempre più appetibile e competitivo nel mercato globale". ■

[Guarda la TABELLA - Assaeroporti dati aeroporti 2018](#)

Leggi le statistiche del 2018 [sul sito di Assaeroporti](#)



Sales Representative of **chapman freeborn**
The Global Aircraft Charter Specialists

General Sales and Service Agent

Milan Head Office
Via Cassanese, 224 - Palazzo Caravaggio – 1st Floor
Quartiere Milano Oltre - 20090 Segrate (MI) - Italy
Phone: +39 02 36637380 r.a / fax +39 02 36637382
Email: infomil@airnautic.it

Venice Branch Office
Via G. Bonmartini 13
30173 Tessera (VE), Italy
Tel. + 39 041 2698437 Fax +39 041 2698443
Email: info@airnautic.it

www.airnautic.aero

Airfreight GSSA

Airlines Representative

Cargo Charter

Nothing is too large, too small or too difficult

Private Jets

VIP and Executive Charters

Entertainment Specialists

Music and Movie

Aircraft Leasing

Short and long term

On Board Courier

The Global On Board Courier Specialist

Airnautic Italia is a joint venture of two leaders in the European air transport industry: Airnautic France and Airnautic Switzerland.

As a fully independent/family owned company with a specially selected team of experienced managers, our neutrality and flexibility represent an opportunity for any Airline Company which desires to outsource its cargo business.

We provide complete and customized solutions to our airline partners with only one target: optimize and improve their cargo revenue and services.

Our offices are located in:

- > France: Paris, Lyon, Marseille, Nantes, Mulhouse
- > Spain: Madrid, Barcelona
- > Switzerland: Zurich, Basel, Geneva
- > Italy – Milan, Venice and Rome (next opening 2019)

ROUND THE WORLD FLYING

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. ■

19 gennaio 2018

Saponaro (Tecnofreight): “Apriamo in Brasile e cresciamo nel settore delle spedizioni aeree”

Il 1997 è l'anno in cui la società di spedizioni Tecnofreight venne fondata ad Osio Sotto in provincia di Bergamo. Oggi il gruppo trova spazio in tre sedi, circa 700 mq di uffici e 6.000 mq di magazzino, anche doganale, nella zona industriale di Osio a due passi dall'ingresso in A4 e dal prossimo imbocco della Pedemontana. Alla guida dell'azienda ci sono Marco e Matteo Saponaro ai quali AIR CARGO ITALY ha posto alcune domande per



Marco e Matteo Saponaro

capire meglio quanto e come Tecnofreight opera nel settore del trasporto aereo delle merci.

Marco Saponaro ci rivolgiamo a lei per sapere: Tecnofreight fin dal principio è stata attiva nel settore del cargo aereo?

“Sì, confermo. Tecnofreight ha iniziato dalla sua fondazione nel 1997 ad operare nel settore del cargo aereo a supporto delle importanti richieste ricevute dai corrispondenti e dai clienti.”

Quanti uffici e quante persone lavorano per la divisione spedizioni aeree di Tecnofreight?

“Nella sede di Osio Sotto, sono impegnate 7 persone nel reparto spedizioni aeree, supportate da 3 colleghi del reparto commerciale interamente dedicate alle sole spedizioni aeree. Abbiamo inoltre un nuovo reparto in forte crescita, il reparto Express On Board courier, con tre persone dedicate. Documenti, parti di ricambio, campioni di produzione li consegniamo ovunque nel mondo, accompagnandoli con un nostro collaboratore in cabina se necessario. Altre due persone infine sono impiegate

nel reparto Import Aereo. In tutto 15 persone dedicate al cargo aereo.”

Tecnofreight ha qualche specializzazione particolare in termini di merceologie o aree geografiche?

“Tecnofreight oggi è riconosciuta come leader nel trasporto di abbigliamento e accessori high fashion, offre servizi regolari via aerea per le principali destinazioni del Medio Oriente, Sud America, Messico, India e tutto il bacino del Mediterraneo.”

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

“Per quanto concerne l'export dall'Italia, Tecnofreight si attesta attorno ai 2.5 milioni di kg mentre per quanto riguarda l'import attorno a un milione di kg. Quello aereo è probabilmente il reparto cresciuto maggiormente negli ultimi anni sia in termini di numero di spedizioni che di fatturato e in alcuni mercati contendiamo la leadership ai maggiori gruppi presenti in Italia.”

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

“Malpensa per il 60%, Fiumicino per il 10% e la rimanenza su vari aeroporti europei.”

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

“Il comparto fashion e il food and beverage rappresentano sicuramente la fonte principale alla quale attingere. In seconda posizione viene la ricambistica specializzata. La nostra struttura ci consente però di avere mercati principali ma di poter affrontare qualunque tipo di spedizione: dai documenti on board al seguito al chartering.”

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

“Il nostro investimento è un investimento commerciale e di crescita professionale che affrontiamo ogni giorno con tanta formazione e con un impegno sempre maggiore all'estero con apertura di due nuove società, una in Brasile già avviata e che consolideremo quest'anno, mentre l'altra ve lo racconteremo presto!” ■

23 gennaio 2018

Ghelardini (Savino Del Bene): “Pensiamo a riattivare un charter cargo settimanale dall'Italia al Nord America”

Il 2017 di Savino Del Bene nel settore delle spedizioni aeree si è chiuso con numeri in crescita in linea con un mercato che ha fatto un balzo di circa il 10% a livello mondiale secondo le prime statistiche di Icao appena rese pubbliche. Simone Ghelardini, Air Corporate Director del primo gruppo spedizionieristico italiano per dimensioni e volume d'affari, spiega in questa intervista a AIR CARGO ITALY quali saranno i prossimi sviluppi dell'azienda nel mercato delle spedizioni via aerea.

Dott. Ghelardini come prima cosa facciamo un bilancio sul 2017: che anno è stato per Savino del Bene?

“Il 2017 in generale è stato un anno positivo, cresciuto in media del 10%, e noi di Savino Del Bene siamo cresciuti in linea con il trend generale, anche se da novembre si è assistito a un piccolo di lavoro che prosegue ancora in questo mese di gennaio. Il mercato aereo è ripartito alla grande e in Italia come gruppo ci confermiamo fra i primi spedizionieri per volumi di merci. Come merceologie inizialmente eravamo partiti dal fashion ma ora siamo presenti in tutti i settori, compreso il farmaceutico e l'automotive”.

Anche per voi Malpensa e Fiumicino rappresentano gli scali principali in Italia?

“Sì, come aeroporti lavoriamo soprattutto con Malpensa e Fiumicino e poi qualcosa su Brescia e Venezia. Il discorso è che noi andiamo a imbarcare dove ci sono voli. Purtroppo in Italia non avendo una compagnia di bandiera in salute e avendo pochissime compagnie cargo, specialmente per gli Stati Uniti siamo spesso obbligati a portare le merci in Nord Europa se abbiamo necessità di spedire con voli cargo”.

Che percentuale di merce parte dall'Italia?

“Su tutto quello che spediamo il 30-40% parte dall'Italia, tutto il resto va in Nord Europa. Questo è un problema che anche in sede di Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), di cui sono vicepresidente, cerchiamo di affrontare ma non è un problema che può risolvere la nostra categoria. Lo spedizioniere va dove ci sono voli disponibili. È un problema di mercato locale purtroppo. Un aeroporto in Nord Europa raccoglie merce da tutto il continente mentre un volo che parte dall'Italia difficilmente attrae carico da altri paesi”.

Per Savino Del Bene il Nord America è il mercato principale?

“Sul Nord America lavoriamo molto anche se non è più preponderante, attualmente pesa per circa il 50% sul totale delle spedizioni che curiamo in export dall'Italia. Su 31 milioni di chilogrammi che facciamo in export, per il Nord America (che include Usa, Messico



Simone Ghelardini

e Canada) il totale è di circa 15 milioni. L'import verso l'Italia è di circa 10 milioni, anche se in quel caso il mercato di riferimento è ovviamente la Cina perché tutte le produzioni sono lì".

Il 2018 è iniziato bene com'era finito l'anno appena trascorso?

"Il picco di lavoro sta continuando anche in questo mese di gennaio. Aumentano soprattutto i traffici in export con le problematiche però che da gennaio in poi i voli passeggeri vengono ulteriormente ridotti perché ci sono meno passeggeri che volano e quindi le compagnie aeree tolgono capacità. Alitalia ad esempio ha cancellato dall'Italia i voli verso Los Angeles, Boston e quello sul Messico, Air Canada ha tolto quello per Toronto e compagnie americane, fra cui American Airlines, United Airlines e Delta Airlines riducono ulteriormente i voli che già sono scarsi durante la stagione invernale. Le compagnie aeree seguono il mercato dei passeggeri, il cargo per loro è un qualcosa in più, e parallelamente compagnie full cargo ce ne sono sempre meno.

Per queste ragioni molti spedizionieri sono costretti a mandare le merci negli aeroporti di Lussemburgo, Parigi e Amsterdam dove vengono raccolti volumi importanti di merce da spedire via aerea".

Per questo avete organizzato diversi voli charter diretti in Nord America nelle ultime settimane, non è così?

"Sì, recentemente abbiamo fatto diversi charter, anche dalla Cina per l'Italia per supplire alla mancanza di capacità. Tre li abbiamo fatti verso il Nord America a dicembre, due in import dalla Cina e altri due in export verso la Cina. In totale sette charter da metà dicembre fino alla settimana scorsa".

Avete in previsione di farne altri a breve?

"Se capiterà l'occasione sì. Alcuni di questi sono stati fatti per grossi clienti che avevano necessità di spedire urgentemente volumi consistenti di merce. Stiamo lavorando per mettere a regime un volo charter con frequenza settimanale per gli Stati Uniti dall'Italia, probabilmente da Malpensa.

Lo avevamo già fatto per cinque anni (dal 2003 al 2008) un charter Pisa – New York che partiva tutti i fine settimana. Prima avevamo iniziato con una società di charter, poi con Emirates e poi con Alitalia.

Il problema è il costo perché nel 2008 i noli crollarono e non era più conveniente, come non era più conveniente a fine anno scorso fare charter perché anche il noleggio dell'aereo segue la legge di domanda e offerta. Ora la domanda di charter sembra essere leggermente in calo dopo che nei mesi scorsi c'è stata elevata richiesta di viaggi dalla Cina verso l'Europa e verso gli Stati Uniti. I prezzi però sono ancora superiori a un nolo di linea anche se quelli su New York ora stanno salendo e quindi la forbice con il costo del charter si accorcia".

Come spiegare ai clienti queste particolari dinamiche del mercato?

"Noi dobbiamo dare risposte ai clienti che ci chiedono spazi per spedire prodotti. Le compagnie aeree passeggeri che fanno anche cargo (per intenderci quelle come AirFrance Klm, Cathay Pacific, Lufthansa e altre) dove hanno potuto hanno tolto molti voli cargo perché naturalmente i soldi li fanno nel business passeggeri. Succede quindi che ci sono sempre più voli passeggeri, questo aiuta il mercato se gli aerei hanno capacità di trasportare anche merci, ma il problema è che la frequenza dei voli e le linee d'inverno vengono ridotte mentre i nostri clienti spediscono tutto l'anno.

Poi se un quantitativo limitato di merce si imbarca su un aereo passeggeri ha un costo, ma se un cliente mi chiede di spedire 100 metri cubi li devo imbarcare su un volo cargo che costa il doppio, anche se è un servizio di linea. Il cliente però pensa che dando allo spedizioniere più merce dovrebbe spendere meno dunque non sono situazioni facili da far comprendere anche al mercato". ■

23 gennaio 2018

Emirates SkyCargo introduce i pharma corridors anche a Milano e a Roma



Emirates SkyCargo, la divisione merci di Emirates, ha intensificato l'impegno nel trasporto di merci farmaceutiche particolarmente sensibili alle temperature con l'introduzione dei pharma corridors in alcune punti selezionati del network Emirates. Il vettore aereo emiratino in una nota spiega che i pharma corridors offriranno una protezione aggiuntiva alle sensibili merci farmaceutiche.

Emirates SkyCargo sta collaborando con i partner di assistenza a terra e altri stakeholder in diverse città della sua rete globale al fine di garantire che le operazioni di manipolazione dei farmaci, in alcune stazioni, siano uniformi e conformi alle rigorose norme di Emirates SkyCargo per il trasporto farmaceutico e seguano le linee guida EU Good Distribution Practices (GDP) o IATA Centre of Excellence for Independent Validators (CEIV).

Nabil Sultan, responsabile di Emirates Divisional Cargo, ha dichiarato: "Come organizzazione concentrata sulla soddisfazione del cliente, abbiamo ascoltato i feedback delle parti interessate nell'industria farmaceutica globale. Ci siamo resi conto che era essenziale lavorare con i nostri partner a terra, nelle varie stazioni, per garantire alle merci farmaceutiche un viaggio nel-

le migliori condizioni. Condizioni perfette mantenute non solo nelle nostre strutture all'avanguardia a Dubai ed a bordo dei nostri moderni aerei, ma garantite dall'accesso all'aeroporto di partenza fino all'uscita dall'aeroporto di destinazione. Stiamo anche valutando praticamente il lancio di voli esclusivamente dedicati al settore farmaceutico, Emirates SkyCargo è impegnata costantemente ad offrire le migliori soluzioni per i nostri clienti".

Le prime 12 stazioni con pharma corridors di Emirates SkyCargo sono distribuite in tre continenti e comprendono le città di: Amsterdam, Bruxelles, Bengaluru, Cairo, Dublino, Dusseldorf, Hong Kong, Lussemburgo, Milano, Roma, Shanghai e Singapore.

L'implementazione dei pharma corridors è stata gestita da specialisti del settore farmaceutico in collaborazione con il team SkyCargo di Emirates, lavorando a stretto contatto con il team di consegna del servizio cargo e con i gestori di terra presso le stazioni. Oltre a migliorare la formazione fornita al personale addetto alla movimentazione delle merci farmaceutiche presso le stazioni, il team ha anche intrapreso una serie di visite e valutazioni per prepararsi al lancio in perfette condizioni.

L'introduzione dei pharma corridors di Emirates SkyCargo migliorano la sua soluzione del trasporto aereo di Emirates Pharma. La compagnia aerea ha anche investito nello sviluppo delle White Cover thermal blankets oltre a contenitori innovativi come l'Emirates SkyCargo Cool Dolly o il White Container volti a garantire la massima sicurezza ai medicinali salvavita che viaggiano attraverso la sua rete. Emirates SkyCargo ha una flotta di oltre 50 cool dolly dedicati alla merce farmaceutica.

Emirates SkyCargo opera su oltre 155 destinazioni in sei continenti e gestisce una flotta di oltre 265 aeromobili di cui 14 mercantili.

A questo [link](#) il video di come transita il cargo farmaceutico attraverso l'hub di Emirates SkyCargo a Dubai. ■

9 febbraio 2018

L'aeroporto di Brescia allunga la pista per le merci

Restyling in vista per l'aeroporto di Montichiari (Brescia) con un piano industriale da 52 milioni di investimenti entro il 2020 che guarda soprattutto al cargo.

La riporta [un articolo del Giornale di Brescia](#) che precisa come nel nuovo piano d'investimenti ci sia l'adeguamento dei nuovi magazzini e il miglioramento del terminal ma la fetta maggiore (24 milioni di euro) è dedicata al prolungamento della pista, oggi lunga 3 km, in modo che i voli cargo intercontinentali possano partire a pieno carico senza la necessità di fermarsi per fare rifornimento. Un'operazione studiata per rafforzare la vocazione merci del D'Annunzio, già oggi hub di Poste Italiane e sesto scalo merci d'Italia.

Il progetto è allo studio con la Provincia, che dovrebbe modificare parte della viabilità, ma intanto la società che gestisce lo scalo (la Aeroporto Valerio Catullo di Verona) si appresta a rifare il manto dell'attuale pista inaugurata 19 anni fa. La società ha pubblicato un bando di gara da 7,8 milioni di euro per i lavori che consistono per lo più nel rifacimento della pavimentazione attuale.

I lavori dureranno in tutto poco più di due mesi e in questo periodo la pista dovrebbe restare chiusa per cui i voli postali e di Silk Ways verranno dirottati su altri scali.

Leggi l'articolo completo sul [Giornale di Brescia](#). ■



9 febbraio 2018

Amazon lancia la sua società di spedizioni e spaventa anche l'Italia



Amazon sembra pronta ad avviare il proprio servizio di spedizioni, denominato «Shipping with Amazon» (Swa), entrando direttamente in concorrenza con giganti come FedEx e Ups. Lo scrive il [Corriere.it](#) riprendendo quanto riportato dal Wall Street Journal citando fonti vicine al dossier. Intenzione del colosso dell'e-commerce, dice il quotidiano, è di avviare il servizio a Los Angeles nelle prossime settimane per commercianti terzi che vendono prodotti sul suo sito, per poi estenderlo ad altre città entro l'anno in corso. Un portavoce del gruppo si è limitato a dire al Wsj che la società "è sempre impegnata nell'innovazione e nella sperimentazione per i clienti e per le aziende che vendono e crescono su Amazon per creare opzioni di consegna più veloci e a costi più bassi". In pratica il marketplace numero uno al mondo raccoglierà i pacchi dalle aziende clienti e li consegnerà ai destinatari. Non a caso da anni Amazon sta lavorando per creare una sua rete di trasporto merci, motivo per cui ha preso in leasing 40 aerei.

La potenza di fuoco di Amazon è oggetto di riflessione anche in Italia: "Negli ultimi mesi c'è un'attenzione particolare a un over the top che Poste e altri operatori del settore stanno accompagnando nella consegna di un numero crescente di pacchi nel nostro Paese" ha detto pochi giorni fa l'amministratore delegato di Poste Italiane, Matteo Del Fante, parlando di Amazon du-

rante la cerimonia per i 20 anni dell'Agcom. "Basti pensare che a dicembre la nostra azienda è riuscita a consegnare tre volte i volumi del dicembre 2016. Si pone un tema di medio termine perché con volumi importanti di crescita questi signori stanno acquisendo una posizione di mercato dominante. Nelle nostre conversazioni con Amazon ci dicono 'sì, vi diamo più pacchi da consegnare, vi aiutiamo a sviluppare la vostra rete, ma è come se foste la rana che ci accompagna ad attraversare questo fiume e noi siamo lo scorpione che vi pungerà'" ha spiegato Del Fante. "Sentirsi come la rana non è proprio una bella sensazione. Ci sono tavoli tecnici aperti con loro per capire l'assetto". Del Fante ha spiegato che in Italia "siamo indietro 3-4 anni nello sviluppo del modello Amazon rispetto al resto d'Europa. La crescita per quell'over the top e altri sarà molto significativa ed è un tema su cui dovremo riflettere".

Leggi la notizia su [Corriere.it](https://www.corriere.it). ■

21 febbraio 2018

Buttà e Caccia (Vector): "Cresciamo a doppia cifra, puntiamo sul 'fresco' e raddoppiamo le strutture a Castellanza"

Al vertice della classifica italiana degli agenti e degli spedizionieri aerei stilata ogni anno dalla IATA figura regolarmente Vector Spa, azienda di Castellanza (Varese) guidata dalla famiglia Buttà (Roberto, Camilla e Andrea) che si occupa di spedizioni internazionali e di logistica dal 1978. AIR CARGO ITALY ha intervistato Andrea Buttà, direttore commerciale, e Katia Caccia, Airfreight operation director, per conoscere più nel dettaglio particolarità e specializzazioni di una delle più importanti società attive nel cargo aereo in Italia.

Partiamo come sempre dal passato: Dott. Buttà e Dott.ssa Caccia possiamo ripercorrere brevemente l'exkursus storico delle attività di Vector nel settore aereo?

"Il trasporto aereo è stato il focus principale dell'azienda fin dalla nascita, a seguito dell'ottenimento della licenza IATA nei primi anni '80. Gli anni '90 hanno visto il posizionamento della Vector su mercati emergenti quali Corea del Sud, Cina e India, sui quali l'azienda è cresciuta con vigore negli ultimi 15 anni. Nell'ultimo decennio, oltre al consolidamento sui mercati tradizionali,

ci siamo spinti verso nuove opportunità che hanno portato agli ottimi risultati del 2017. Ad oggi il trasporto aereo rappresenta circa il 60% dell'attività aziendale, a fronte del 40% del marittimo."

Che tipo di servizi in concreto offrite nel settore delle spedizioni aeree?

"Offriamo in export servizi di consolidate settimanali per la merce destinata ai nostri mercati principali quali Cina, Corea del Sud e India. L'intera operatività è centralizzata presso i nostri magazzini di Castellanza, così da poter garantire il controllo e la qualità delle attività. Presso i nostri magazzini la merce viene ricevuta, sottoposta a controlli di sicurezza certificati Enac, operata di dogana certificata AEOC e pallettizzata dal nostro staff specializzato. Ci distinguiamo inoltre per l'offerta di servizi espressi, tailor made sulle esigenze della nostra clientela, organizzando ritiri con mezzi dedicati e riservando spazi aerei 'must go' per garantire il raggiungimento del risultato richiesto. Nel corso degli anni, sia in export sia in import, ci siamo specializzati su servizi verticali, studiati ad hoc per prodotti speciali ad alto valore aggiunto: dai prodotti dell'alta moda dei maggiori brands del made in Italy, ai prodotti dell'industria farmaceutica, all'industria automobilistica, allo show business e fiere, alla charteristica e al fresco."

Quanti uffici e quante persone lavorano per il ramo aereo di Vector?

"Tutta l'operatività relativa al prodotto aereo viene svolta presso la sede principale di Castellanza, situata in posizione strategica a soli 20 km dall'aeroporto di Malpensa. L'ufficio conta una trentina di collaboratori operativi export-import che si coordinano con la nostra sede di Vicenza per lo sviluppo del prodotto sul mercato, su un totale di circa 100 impiegati aziendali. In aggiunta contiamo su una squadra di una decina di magazzinieri altamente formati per eseguire al meglio tutte le operazioni relative al trattamento della merce, dalla ricezione alla messa in sicurezza fino alla pallettizzazione."

Qualche numero sul 2017 in termini di risultati economici e di volumi trasportati via aerea da Vector?

"La produzione registrata nel 2017 si è assestata a 14.816.000 kg per l'Export, di cui 12.630.000 movimentati con vettori Cass, e 2.100.000 kg per l'import, per un totale di 17.000.000 kg. Il grosso della produzione si concentra sui nostri mercati principali con 5,3 milioni di Kg sulla Cina, 2,8 milioni sulla Corea del Sud e 2,3 milioni sull'India. Il risultato ci inorgoglisce significativamente considerando il fatto che ad oggi Vector è poco presente sui tradizionali mercati di sbocco dell'export italiano quali New York, Tokyo e Hong Kong e quanto conseguito è quindi conferma di una giusta intuizione.

Proseguendo con i numeri, nel 2017 abbiamo realizzato 15 charter, movimentato 200 contenitori attivi per il trasporto di prodotti pharma e allestito una media di 70 BUP (bulk unit programme, ndr) settimanali. Abbiamo eseguito 23.973 spedizioni export e 2.161 spedizioni import, in crescita del 13% rispetto al 2016, assestandoci ad un fatturato totale per il prodotto aereo di 31,5 milioni di euro."

Con quali aeroporti italiani e stranieri la vostra azienda opera prevalentemente?

"Per scelta strategica e storica ci siamo stabiliti vicino all'aeroporto di Milano Malpensa che è lo scalo su cui puntiamo maggiormente, anche per premiare quei vettori che decidono di investire sul mercato italiano. Possiamo stimare che il 80% della nostra produzione transiti dall'aeroporto varesino. Il resto è suddiviso tra Roma Fiumicino e gli hub nordeuropei. I primi aeroporti di destinazione



Camilla, Roberto e Andrea Buttà

nel 2017 sono stati Shanghai, Incheon, Pechino, Delhi, Mumbai e Chicago.”

Qualche parola in più sulle specializzazioni di Vector in termini di mercati geografici, merceologie o altro?

“Quando il grosso della nostra concorrenza era focalizzato nello sviluppo di mercati quali Tokyo, Hong Kong e New York, noi ci siamo commercialmente concentrati su mercati all'epoca reputati secondari quali Sud Corea, Cina e India, e con essi siamo cresciuti diventando leader nel settore. Ad oggi operiamo linee di consolidazione su un centinaio di destinazioni, abbiamo sviluppato commercialmente e con successo altre aree quali il Sud America, il sud est Asiatico, l'Iran e gli Stati Uniti, anche grazie all'attività di trade manager dedicati.

A livello merceologico siamo nati con l'automotive e il settore energetico oil&gas per poi crescere ampliando la nostra presenza sul mercato dei prodotti a maggior valore aggiunto, quali il fashion, lo showbusiness e più recentemente il farmaceutico che ad oggi rappresenta circa il 15% dei volumi aziendali. L'ultimo nato è il prodotto 'fresco' su cui intendiamo focalizzarci nei prossimi anni.”

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

“Intendiamo continuare ad investire su ciò in cui già oggi eccelliamo, senza tralasciare strade nuove e nuove opportunità. Abbiamo in progetto di raddoppiare la struttura, sia l'area uffici, sia il magazzino destinato alle merci. Stiamo ponendo un'attenzione particolare a quei mercati su cui oggi siamo poco presenti e stiamo intensificando lo sviluppo dell'import. Vogliamo continuare, infine, a puntare sui prodotti speciali, soprattutto il pharma (a marzo completeremo l'iter di certificazione GDP) e il fresco, con l'installazione di celle frigo che garantiranno un'ottimale gestione della catena del freddo. L'investimento più importante e strategico rimane comunque quello sul personale. Abbiamo continuato, negli anni, ad assumere giovani talenti e intendiamo continuare a farlo, puntando soprattutto sulla formazione interna, tecnica e di sviluppo delle soft skills, anche attraverso attività di diversity management che possono contribuire a un clima lavorativo migliore. Ci rendiamo conto che nel nostro settore la differenza la fanno le persone, quindi è su di loro che devono concentrarsi i nostri maggiori sforzi.” ■

23 febbraio 2018

Emirates nomina Flavio Ghiringhelli nuovo country manager per l'Italia

Emirates ha nominato Flavio Ghiringhelli nuovo Country Manager per l'Italia. Ghiringhelli, che assumerà il suo incarico il 1° marzo 2018, vanta oltre 25 anni di esperienza in compagnie aeree, nel settore dei viaggi e dell'ospitalità. Durante questi anni ha ricoperto posizioni manageriali nelle vendite e nel marketing in varie società.

Lo rende noto una comunicazione della compagnia aerea dove si legge che in qualità di Country Manager per l'Italia, Ghiringhelli supervisionerà le funzioni di vendita e assistenza di Emirates in tutte le sue operazioni commerciali, rivolte sia ai clienti che al settore merci e riferirà direttamente a Thierry Aucoc, Senior Vice President di Emirates per le operazioni commerciali in Europa e Russia.

Commentando la nomina di Ghiringhelli, Aucoc ha dichiarato: “Diamo il benvenuto a Flavio nella famiglia Emirates e nel nostro team in Italia. La sua profonda conoscenza del mercato locale, la sua vasta esperienza nel settore aereo e commerciale, lo renderanno di grande aiuto in questo importantissimo mercato degli Emirati. Gli auguriamo il massimo successo nel ruolo”.

“Emirates è una compagnia aerea pluripremiata con 25 anni di storia nel fornire collegamenti ai viaggiatori tra l'Italia e il mondo, e insieme ai nostri team a Milano, Roma, Bologna e Venezia, sono entusiasta dell'opportunità di poter sviluppare ulteriormente questo successo, dal punto di vista commerciale e dei servizi offerti ai clienti” ha affermato invece Ghiringhelli.

Emirates opera attualmente 49 voli settimanali tra Dubai e l'Italia, con due voli giornalieri su Roma, un volo al giorno su Venezia e Bologna e tre voli giornalieri su Milano, offrendo ai viaggiatori collegamenti diretti verso oltre 150 destinazioni attraverso la rete globale di Emirates con un solo stop a Dubai. La compagnia aerea opera anche un volo giornaliero tra Milano e New York. ■

27 febbraio 2018

Robbiati (New Charter): “Da 40 anni aiutiamo gli spedizionieri a orientarsi nel trasporto aereo merci”

Fra pochi giorni la società New Charter che ha sede a Saronno (Varese) compie 40 anni e AIR CARGO ITALY ha intervistato il direttore commerciale Stefano Robbiati, vertice dell'azienda insieme al presidente Pietro Robbiati, per farsi raccontare come lavora e quali progetti ha in cantiere uno dei principali broker aerei e GSA attivi in Italia.

Dott. Robbiati possiamo iniziare spiegando nel dettaglio l'attività svolta da New Charter?

“La New Charter nasce nel 1978 (fra poche settimane festeggeremo i 40 anni) con lo scopo di agire nel mercato del trasporto aereo merci quale broker e agente generale di vendita (GSA). Ciò significa che operiamo come grossisti del trasporto aereo e offriamo i nostri servizi esclusivamente a case di spedizione, assicurando così la massima neutralità commerciale nei confronti degli esportatori.



Flavio Ghiringhelli



Stefano Robbiati

Mettiamo a disposizione le nostre condizioni tariffarie e i nostri contratti per gli spedizionieri in modo da renderli operativamente autonomi e facciamo da ufficio export aereo per tutti gli spedizionieri che invece non hanno la capacità di gestire in proprio anche le spedizioni aeree.

Noi facciamo parte di un network internazionale di aziende simili alla nostra che si chiama AirCargoGroup formato essenzialmente da broker aerei e questo ci permette essenzialmente di ampliare la gamma dei servizi offerti includendo servizi d'importazione, cross-trade, rese door e tutto quello che necessità in generale di un network estero."

Quali sono le peculiarità dei vostri servizi?

"Il nostro fiore all'occhiello dal punto di vista commerciale è il sito internet www.newcharter.com sul quale vengono pubblicate tutte le tariffe dei vettori destinazione per destinazione. Chi vuole può accedere, con una login e password, vedere quali soluzioni di spedizione sono percorribili, scegliere il servizio (o può sceglierlo insieme a noi) e da lì far partire poi tutto il processo di spedizione vero e proprio. Il grosso del nostro lavoro riguarda spedizioni in export anche se sta pian piano prendendo piede anche l'import."

Qualche numero sull'attività di New Charter?

"Abbiamo circa 150 agenti attivi attualmente in Italia, nel 2017 abbiamo sviluppato un volume di traffico pari a circa 25 milioni di euro, in forte crescita rispetto all'anno precedente, per un totale di circa 20 mila spedizioni effettuate.

Il nostro sistema informatico gestisce oltre 100.000 costi ed è in grado di fornire, in qualsiasi momento, una situazione aggiornata circa le tariffe praticate da 350 compagnie aeree verso 920 destinazioni in tutto il mondo."

Molti spedizionieri lamentano la scarsa capacità di trasporto aereo dall'Italia; pensate che la situazione potrà migliorare nel corso del 2018?

"Non è nostra facoltà decidere quali aerei utilizzare, dove allearli, ecc. Noi possiamo semplicemente prendere atto che le politiche delle compagnie aeree sono di un certo tipo e cercare di gestire al meglio le richieste che riceviamo da parte dei clienti. A proposito del 2018 ho osservato una piccola flessione nelle ultime settimane rispetto all'anno scorso.

In termini di nuova capacità di trasporto aereo dall'Italia effettivamente l'offerta continua sempre di più a stringersi. Anche il fatto che la stessa Etihad abbia ritirato parzialmente il cargo è sintomatico del fenomeno in corso; purtroppo il cargo italiano rimane sempre parzialmente tagliato fuori dai grossi traffici."

Prossimi progetti a cui state lavorando?

"Stiamo cercando di implementare il sito web per renderlo sempre più proattivo, verranno introdotte altre funzionalità che aiuteranno a semplificare e velocizzare il processo di quotazione delle tariffe e individuazione del servizio migliore. In generale cercheremo di migliorare quanto fatto negli ultimi anni che già sono andati più che bene." ■

5 marzo 2018

"Trasportare vino per via aerea? Solo quando costretti"

Firenze – Quanto l'aereo oggi rappresenta un'alternativa di trasporto competitiva e percorribile per la logistica del vino? "Solo per le campionature, piccole partite e soprattutto per spedizioni particolarmente urgenti" secondo Roger Rossini, distribution manager di Ruffino, storica cantina produttrice di vino parte del gruppo americano Constellation.

Dario Faccin, direttore di Tenuta Carobbio, ha detto invece che loro la modalità di trasporto aereo la utilizzano con frequenza ma "quando si tratta di spedire acquisti di vino fatti in loco da visitatori stranieri". Negli altri casi il divario di costi rimane troppo ampio anche se la differenza di transit time dal produttore al consumatore è notevole fra Italia e Nord America: 4 settimane via mare contro 4 giorni via aerea.

La logistica dei prodotti alimentari e del vino era uno dei temi al centro della prima edizione di Logiday, giornata di convegni organizzata dal laboratorio dell'Università degli studi di Firenze LogisLab in collaborazione con CSCMP, Council of Supply Chain Management. Nella tavola rotonda dedicata a food & wine è emerso chiaramente che i costi, e tra questi anche quelli di spedizione, rappresentano uno dei fattori chiave con i quali si trovano a dover fare i conti le cantine. "Il grande problema del settore è la frammentazione dei produttori" ha esordito dicendo Marco Lauro Bonomi, amministratore delegato di Chain Accent, spiegando che "il fatturato di tutto il comparto è pari in Italia a circa 10 miliardi di euro e l'azienda più grande arriva a circa 500 milioni di euro. Il 50% della produzione è destinata all'export e per le cantine italiane una delle maggiori preoccupazioni è l'ingresso sul mercato dei grandi colossi della distribuzione e del commercio".

Dario Faccin, vertice di Tenuta Carobbio la cui produzione annuale di 80 mila bottiglie è destinata per il 95% all'export, ha ammesso che "le aziende medio-piccole sono in sofferenza proprio per i costi. Oggi tutti ormai sanno più o meno produrre buon vino ma pochi lo sanno vendere bene; in questo le piccole aziende possono imparare qualcosa dalle grandi". La merceologia trasportata in certi casi è pregiata se si pensa che per ogni bottiglia si va da 40 a oltre 500 euro di prezzo al ristorante.

Horst Mueller, global manager drinks logistics di Kuehne+Nagel, ha offerto una panoramica sul mercato della logistica al servizio del beverage sottolineando innanzitutto che a livello mondiale il consumo di alcolici (birre, vini e superalcolici) è in discesa dopo il picco raggiunto nel 2015. Molteplici sono i trend che Mueller sottolinea nella sua analisi e fra questi ne cita alcuni significativi: "I grandi marchi vogliono diventare crafty (artigianali, ndr), il vino rose è tornato di moda, le birre artigianali si

fanno largo all'estero, aumentano le vendite di whisky mentre gin e vodka rimangono circoscritte ai tradizionali Paesi di consumo”.



Per quanto concerne infine i cambiamenti nel settore della logistica il responsabile drink logistics di Kuehne+Nagel ha sottolineato che negli Stati Uniti gli operatori stanno facendo i conti con una situazione di scarsa disponibilità di trasporto stradale per effetto di una nuova legge introdotta dal presidente Trump che ha posto sotto controllo i turni di guida degli autisti. Ciò si è tradotto in un calo dell'offerta di mezzi stimato in un 30% e una minore disponibilità di container vuoti per effetto dei quali molti grandi produttori hanno già preventivato costi stradali in aumento del 20% nei prossimi mesi. ■

14 marzo 2018

Alitalia si riprende da Etihad anche le attività cargo

La compagnia aerea di bandiera italiana Alitalia torna a occuparsi 'in prima persona' di trasporto aereo merci. Quantomeno lo farà in attesa di sapere chi sarà il suo prossimo proprietario. Il Sole24Ore di oggi ha infatti rivelato il divorzio dalla compagnia emiratina Etihad “ha come corollario anche la rottura degli accordi sul fronte del trasporto merci”. Lo ha confermato la stessa compagnia aerea di Abu Dhabi al Sole.

Dunque Alitalia ha ripreso in mano il controllo di tutta l'attività merci (negli ultimi anni 'delegata' a Etihad Cargo) e riparte dall'aeroporto milanese di Malpensa dove saranno trasferiti tutti gli operativi che si occupavano di questo segmento di business. Era da tempo che si vociferava di questa ipotesi che si è concretizzata recentemente e che vede il fulcro delle attività su Roma Fiumicino e in misura minore su Malpensa.

Secondo diversi osservatori questa operazione non può che giovare “ad Alitalia che potrà giocare anche la carta del cargo al tavolo delle trattative, che dovrebbero entrare nel vivo entro fine marzo”. ■



16 marzo 2018

Saponaro & co. fanno decollare il nuovo Airfreight Logistics Network for Africa

Dopo aver dato slancio ad Africa Logistics Network, l'esperto spedizioniere bergamasco Alessandro Saponaro è nuovamente protagonista dell'avvio di un altro consorzio di aziende parallelo e chiamato Airfreight Logistics Network for Africa.

Lo rivela lo stesso Saponaro a AIR CARGO ITALY spiegando che “è stato appena costituito e stiamo raccogliendo le adesioni. Africa Logistics Network e Airfreight Logistics Network for Africa hanno stretto un rapporto di partnership con Neutral Air Partner. Con l'inizio di maggio inizieranno i servizi di Aeroafrica (legata a Neutral Air Partner), una compagnia aerea virtuale che, con trasbordo in Europa e accordi con vettori minori africani, sarà in grado di raggiungere molti aeroporti africani”. I membri dei due consorzi saranno preferred destination agent per Aeroafrica.

“Il primo meeting annuale di Airfreight Logistics Network for Africa – aggiunge Saponaro – è previsto il prossimo mese di febbraio a Johannesburg, in concomitanza con il terzo Air Cargo Event che sarà organizzato anche dal nostro network insieme a Neutral. In contemporanea si terrà anche l'evento Air Cargo Africa”.

Ripercorrendo il percorso che ha portato alla nascita del nuovo raggruppamento di spedizionieri, il presidente del network ricorda che “lo scorso anno, poco prima del meeting di Agadir, decidemmo di ampliare i contatti di Africa Logistics Network anche ad altri settori del trasporto. All'epoca un nostro membro stava aprendo un network dedicato in modo esclusivo al project cargo con una selezione molto attenta dei possibili membri. Decidemmo quindi di arrivare a un accordo di collaborazione, sponsorizzazione e, su richiesta, anche di scambio di nominativi dei membri. Oggi infatti diversi membri di Africa Logistics Network sono anche membri di Project Logistics Alliance anche se le due gestioni rimangono assolutamente separate e indipendenti”.

Quel che a loro ancora mancava era però una specializzazione sulla via aerea. “Abbiamo avuto l'occasione di incontrare Christos Spiropoulos, Ceo di Neutral Air Partner, un network rivolto ai consolidatori neutrali nel traffico aereo che aveva in programma la creazione di una compagnia aerea virtuale, Aeroafrica appunto” prosegue Saponaro. “Lo scopo era quello di servire da tutto il mondo, iniziando dall'Asia, tutti gli aeroporti africani utilizzando in trasbordo da aeroporti europei vettori africani minori. Insomma era l'occasione che aspettavamo”. ■



BETA GROUP vanta più di 60 anni di esperienza nei servizi doganali e nella gestione delle merci, con più di 80.000 mq di depositi doganali e 25.000 mq di uffici frazionabili dedicati alla Clientela.

Elevata professionalità in ambito doganale e competenze nel settore dell'handling con qualifica di Handler aeroportuale certificato.

Per maggiori informazioni consultate il sito www.betatrans.it
Email nicola.rendina@betatrans.it dario.prestianini@betatrans.it

**PROFESIONALITA' DAL
1957**

È online il nuovo inserto: “Il cargo negli aeroporti italiani”

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 decollano dai nostri scali nazionali, quali siano le eccellenze o perché spesso preferiscano o debbano necessariamente transitare attraverso altri aeroporti europei.

Buona lettura!



INSERTO SPECIALE: “[Il cargo negli aeroporti italiani](#)” (FREE DOWNLOAD)

21 marzo 2018

L'italiana Mistral Air cerca rilancio sul mercato internazionale



La compagnia aerea Mistral Air, vettore dedicato al trasporto di merce e posta per Poste Italiane, nei prossimi mesi cercherà di allargare la propria sfera di clienti guardando soprattutto all'estero con l'obiettivo di raggiungere il pareggio di bilancio nel 2019.

Lo si apprende da una nota del sindacato Uiltrasporti (dipartimento nazionale trasporto aereo) che ha ad oggetto proprio il nuovo piano industriale di Mistral Air presentato a Roma il 7 marzo scorso. Nella comunicazione si legge che Mistral Air, società di proprietà di Poste Italiane, “ha un trend di bilancio in negativo sia nel 2017 che nel 2018” e per questo è stato deliberato del Cda un piano industriale definito di “risanamento e riorganizzazione”.

I sindacati, riferendo quanto è emerso dagli ultimi incontri con l'azienda, spiegano che “la proprietà ha mostrato un forte interesse nella compagnia, con conseguente approfondita analisi sui costi e su quelle variabili che consentono un risanamento dei conti, che le consenta di sostenersi da sola per un suo possibile rilancio. Negli anni passati abbiamo assistito al calo del network postale, attualmente stabilizzato e a una sempre crescente richiesta di trasporto pacchi e merci, che ha portato alla decisione di spostarvi il business della compagnia da quello del trasporto passeggeri, troppo soggetto alla stagionalità e alla

guerra low cost”.

La dismissione dell'attività passeggeri è prevista per fine giugno, ed entro tale data vi è la necessità di modificare la flotta aeromobili, per un totale di tre Atr e tre B737 full cargo. “Attualmente l'attività cargo è svolta principalmente nelle ore notturne, essendo Poste Italiane il principale e unico fruitore di tale servizio” prosegue la nota di Uiltrasporti, aggiungendo che “la sfida che Mistral si pone è di raggiungere una capacità tale da poter attrarre altri clienti sul mercato internazionale, traguardando il pareggio di bilancio nel 2019. È evidente che questo cambio di business avrà principalmente ricadute sul personale navigante di cabina e marginalmente su quello di terra”.

Il sindacato conclude specificando che l'azienda, su sollecitazione delle organizzazioni sindacali, “si è resa disponibile ad aprire tavoli tecnici per queste categorie già dalla prossima settimana, per cercare soluzioni il più possibile condivise, affinché questo processo abbia un impatto sociale minimo, valutando anche la possibilità di ricollocare il personale in esubero all'interno del perimetro di Poste Italiane”. ■

23 marzo 2018

Cluster Cargo Aereo risponde a spedizionieri e trasportatori sulle criticità di Malpensa

Nell'ultimo periodo ad AIR CARGO ITALY sono giunte alcune segnalazioni da parte di aziende che lamentavano inefficienze e criticità di vario genere (soprattutto nelle giornate di venerdì e in periodo di peak season) in particolare all'aeroporto di Malpensa nelle operazioni di carico e scarico della merce dai magazzini di prima linea.

Le associazioni di categoria Anama, Assohandlers, Ibar e Assaereo che compongono il Cluster Cargo Aereo si sono immediatamente attivate per affrontare il problema e un ultimo incontro con le controparti si è tenuto ancora questa settimana alla presenza anche di SEA.



il Cluster Cargo Aereo (costituito da Anama, Assohandlers, Ibar ed Assaereo) lavora d'intesa con SEA, il gestore aeroportuale, per individuare soluzioni che possano efficientare i processi aeroportuali”.

La nota prosegue spiegando che “a seguito di questi lavori lo scorso anno è stato aperto agli addetti ai lavori una piattaforma informatica aeroportuale, denominata Malpensa Smart city delle merci, che consente agli operatori dell'aeroporto di scambiarsi informaticamente informazioni generando una serie di vantaggi che a regime possono essere sintetizzati come segue: riduzione dei tempi di carico / scarico delle merci presso la cargo city; efficientamento del sistema di appuramento delle bolle in esportazione; tracciabilità della spedizione lungo tutta la filiera; non duplicazione dei costi (ad esempio quelli per raggi X); misurabilità delle performance dell'aeroporto di Malpensa per poterlo confrontare con gli altri scali; efficientamento dei processi di importazione; diffusione della informatizzazione dei processi. Dopo quasi un anno dall'apertura della piattaforma le aziende stanno pian piano aderendo e chi lo ha fatto ha potuto provare i vantaggi che produce. Diverse altre sono in procinto di aderire”.

Cluster Cargo Aereo sottolinea ancora che nel frattempo, però, grazie al continuo confronto tra gli operatori, si stanno affrontando i problemi che di volta in volta vengono segnalati dalle imprese associate e anche grazie a questo lavoro si sta cercando di migliorare i processi di accettazione documentale e di carico e scarico merce.

“Non possiamo negare che vi siano dei problemi ma in questa fase registriamo una volontà delle parti coinvolte a risolvere i problemi che in passato era meno evidente. Ci si augura che nell’arco dei prossimi due-tre mesi, possano essere ottenuti risultati visibili” spiegano le associazioni di categoria.

Il Cluster conclude infine dicendo: “Stiamo lavorando affinché le condizioni di lavoro del personale che opera su Malpensa, in particolare degli autisti, migliorino. Oggi le strutture ricettive non sono ottimali, per questo si sta discutendo per creare un parcheggio lunga sosta sicuro, dotato dei servizi essenziali per permettere a chi deve effettuare tempi di riposo obbligatori o volontari di essere accolto in uno spazio ad hoc con albergo e aree di ristoro. Giova poi ricordare che nel 2019 verrà modificata l’intera viabilità di accesso alla cargo city ed è intenzione della comunità di imprese sfruttare questa occasione per superare alcuni colli di bottiglia oggi esistenti per l’infrastruttura aeroportuale”. ■

4 aprile 2018

Padoan (D.B. Group): “Puntiamo su digitalizzazione e sviluppo di soluzioni per l’e-commerce”

Ogni anno al vertice delle classifiche IATA che riportano i più importanti spedizionieri italiani attivi nel trasporto aereo delle merci figura fra le prime posizioni D.B. Group, azienda da 185 milioni di fatturato, più di 600 dipendenti, 42 uffici e un’ampia rete di partner in tutto il mondo. Oltre al quartier generale di Montebelluna (Treviso) e le sedi di Milano e Prato, il gruppo è presente in tutta Europa, negli Stati Uniti e in Sud America, negli Emirati Arabi, in India, in Cina, in Giappone, in Australia e

nell’area Asean (sud-est asiatico). AIR CARGO ITALY ha intervistato Lucia Padoan, Head of Overseas Pricing & Procurement di D.B group, per avere un’idea sulla specializzazione e sul volume d’affari dell’azienda con sede in provincia di Treviso.

Dott.ssa Padoan partiamo dalla storia: può riassumere l’excursus storico dell’attività di D.B Group nel settore aereo?

Siamo nati nel 1980 nel cuore del distretto della calzatura sportiva e grazie all’esperienza e al know-how dei fondatori abbiamo iniziato a operare come fornitori di trasporto su gomma, rispondendo alle esigenze delle aziende del Nord-Est di esportare i loro prodotti in tutta Europa. Quando i nostri clienti hanno cominciato a guardare oltre i confini europei, ci siamo fatti trovare pronti ad accompagnarli oltremare, grazie al rapporto di partnership creato negli anni, che ci ha permesso di approfondire la conoscenza dei loro business. Intuite queste necessità, abbiamo formato il nostro team per dare avvio al servizio di trasporto aereo partendo con Giappone e Stati Uniti.

La crescita delle attività di D.B. Group nel settore aereo è dunque fortemente collegata allo sviluppo della nostra azienda e dei nostri clienti, resa possibile dalle competenze specifiche che abbiamo internalizzato e perfezionato nel corso degli anni. In una prima fase ci siamo specializzati soprattutto nell’export, ma già dagli anni ’90, periodo in cui il processo di delocalizzazione della produzione è aumentato velocemente, abbiamo ampliato i nostri servizi anche all’import, il cui fatturato oggi è quasi pari a quello generato dalle esportazioni.”

Quale ritiene sia il valore aggiunto offerto dal vostro gruppo?

“Il valore aggiunto di D.B. Group risiede nella capacità delle persone di comprendere le necessità del cliente e instaurare rapporti di partnership, costruendo soluzioni ad hoc. Le divisioni Road, Air, Sea e Rail forniscono un servizio a 360° per un’assistenza globale lungo tutta la supply chain. Grazie all’esperienza di un team di doganalisti, D.B. Group affianca le aziende che operano nei mercati internazionali, supportandole in tutti i processi di importazione ed esportazione. Competenza professionale unita a spazi dedicati, come il deposito doganale privato di 70.000 mq e il magazzino fiscale, permettono di fornire un servizio personalizzato per qualsiasi tipologia di merce.”

Quali servizi offre la vostra azienda in concreto nel settore delle spedizioni aeree?

“L’essere cresciuti assieme ai nostri clienti ci ha permesso di sviluppare un consolidato know-how delle dinamiche legate al trasporto aereo: oggi siamo pronti a rispondere alle esigenze dei più svariati settori. La nostra offerta spazia quindi dalle spedizioni consolidate import-export ai servizi charter, overhang e oversize, dal trasporto di merci pericolose ai servizi fieristici, dal capo appeso alla merce a temperatura controllata, senza dimenticare soluzioni speciali per le opere d’arte. La competenza del nostro staff ci consente di studiare con i clienti i loro bisogni, e pianificare assieme soluzioni ad hoc, organizzando tutte le fasi del trasporto con l’obiettivo di garantire le migliori condizioni in rapporto ai tempi e ai costi. Grazie a consolidate partnership con i principali vettori possiamo contare su allocation sia sui voli cargo che passeggeri.”

Quali punti di forza riconosce in D.B Group?

“In Italia abbiamo magazzini attrezzati per la pallettizzazione e il break bulk delle spedizioni via aerea, dove grazie alla procedura presso luoghi autorizzati riusciamo ad accorciare notevolmente i tempi di sdoganamento. L’hub di Montebelluna, sede del nostro



Lucia Padoan

quartier generale e il magazzino di Milano, dove disponiamo anche di celle a temperatura controllata. Siamo agenti IATA e agenti regolamentati ENAC: la sicurezza delle merci è da sempre un focus per noi.

Personale qualificato segue tutte le fasi di magazzino, dove siamo attrezzati con macchine a controllo radiogeno (x-ray) e ETD (per il rilevamento degli esplosivi) e siamo in grado di gestire anche merci ad altissimo valore. Sempre in quest'ottica abbiamo ottenuto la certificazione AEO dall'Agenzia della Dogane italiana e, dallo U.S. Customs and Border Protection (CBP), la certificazione C-TPAT (Customs – Trade Partnership Against Terrorism) relativa alla sicurezza della catena di distribuzione.

Negli Stati Uniti il nostro team di licensed broker ci permette di operare direttamente lo sdoganamento delle merci e di velocizzare le relative procedure a destino. Anche in Cina i nostri team di specialisti supportano i clienti in tutte le operazioni doganali, arrivando fino alla consulenza sulla pianificazione dei flussi produttivi."

Avete specializzazioni particolari in termini di mercati geografici e merceologie?

"Negli anni abbiamo sviluppato una forte competenza nei servizi per il settore moda, come il trasporto del capo appeso, ma anche per calzatura, occhialeria, outdoor e attrezzature sportive. Spaziamo dall'arredamento al design, dal settore industriale alla meccanica. Collaboriamo da anni con aziende che grazie ai loro prodotti portano il design e la qualità del made in Italy in tutto il mondo. Senza dimenticare i trasporti di opere d'arte, sia dall'Oriente che dirette negli Stati Uniti."

In quali aeroporti italiani e stranieri D.B Group opera prevalentemente?

"Gli aeroporti italiani a cui ci appoggiamo sono: Venezia, Malpensa, Brescia, Bologna, Verona ai quali si aggiungono i principali hub europei e i più importanti aeroporti americani e asiatici."

Quanti uffici e quante persone lavorano per il ramo aereo del gruppo?

"Un punto di forza è certamente legato al fatto che in tutti i nostri 42 uffici abbiamo personale qualificato nei servizi via aerea. Solo in Italia abbiamo circa 50 persone dedicate a questo servizio. La presenza di team specializzati in ogni paese dove siamo presenti ci permette di condividere competenze e know how trasversali e di essere sempre aggiornati, adattandoci rapidamente alle nuove dinamiche ed esigenze."

Qualche numero sul 2017 in termini di risultati economici e di volumi spediti via aerea da D.B. Group?

"Lo scorso anno il via aerea ha avuto una crescita del 15%, concretizzandosi in un ottimo risultato a doppia cifra, su un fatturato consolidato che supera i 185 milioni, attestandosi intorno ai 26 milioni di kg. Dall'inizio dell'anno scorso abbiamo avuto una crescita costante del numero delle richieste di trasporto via aerea, trend che si è riconfermato nella seconda metà dell'anno, con un'impennata della domanda in particolare verso gli Usa e dalla Cina. Il 2017 è stato un momento di cambiamento delle logiche alle quali eravamo abituati in questo settore e che ci ha spinto, ancora di più, a mettere in campo tutta la nostra creatività per cercare soluzioni innovative per i nostri clienti, utilizzando tutti i canali a nostra disposizione, in tutto il mondo. È stato fondamentale l'impegno delle nostre persone nello spiegare ai clienti le nuove politiche di prezzo applicate dai vettori: il costo del trasporto aereo fortemente soggetto alle logiche della domanda e dell'offerta. Grazie alla nostra capacità di relazione abbiamo potuto contare sugli accordi in essere e mantenere logiche di partnership, sia con i nostri clienti che con i nostri fornitori."

Avete in previsione investimenti o progetti specifici nel settore aereo sia in Italia che all'estero?

"Il peso dei trasporti via aerea continua a crescere per D.B. Group, sia a livello globale che di traffico intercompany. I recenti investimenti nell'area Asean ci hanno permesso di presidiare direttamente mercati in forte sviluppo. L'Asia e il Medio Oriente si confermano snodi fondamentali anche nei prossimi anni. Per quanto riguarda l'Europa, la Spagna sta portando degli ottimi risultati, con un forte aumento di export di prodotti industriali verso il Sud-America.

In D.B.Group abbiamo un team dedicato all'analisi, che mira a intercettare e prevedere le tendenze dei diversi mercati in cui operiamo; l'azienda ha investito molto, e continuerà a farlo nei prossimi anni, con l'obiettivo di dotarsi di strumenti a supporto della digitalizzazione e rendere sempre più veloci, precise e fruibili le informazioni a livello di gruppo.

Uno dei progetti collegati al via aerea, ma che coinvolge anche gli aspetti doganali, logistici e l'integrazione dei sistemi informatici riguarda lo sviluppo di soluzioni per l'e-commerce, in particolare per il mercato americano e asiatico. La capacità della nostra organizzazione di anticipare le esigenze dei clienti, rimanendo flessibile, nonostante la crescita, ci permette di rispondere velocemente, fattore chiave nel nostro settore, anche nei momenti di maggiore criticità." ■

10 aprile 2018

Quarticelli (Air Logistics): "Il 2018 sarà un altro anno eccezionale per il cargo aereo"

Air Logistics, azienda parte del gruppo Air Logistics Group, è presente in Italia da 22 anni e svolge servizi di GSSA (Generale sales & service agents) esclusivamente nel settore cargo. A livello mondiale è uno dei principali player nel trasporto aereo merci potendo contare su un network internazionale composto da oltre 80 uffici.

Marianna Quarticelli, country manager per l'Italia di Air Logistics Group, racconta più nel dettaglio a AIR CARGO ITALY quali attività svolge in concreto l'azienda nel nostro Paese e quali sono le prospettive di crescita in questo settore d'attività.

Dott.ssa Quarticelli iniziamo con lo spiegare in concreto che lavoro svolge Air Logistics Srl?

"Vendiamo spazi a bordo degli aerei per conto di alcune compagnie sia in import che in export. Facciamo anche vari servizi complementari su richiesta specifica dei clienti spedizionieri come ad esempio i ritiri in linea, il controllo documenti e altro. Il lavoro di back office viene seguito direttamente da una delle società del gruppo e questo ci consente nel nostro Paese di dedicarci esclusivamente alle attività operativa e commerciale (quest'ultima sotto il controllo di Amelia Esposito)."

Dove è presente in Italia il vostro gruppo?

“La struttura del gruppo in Italia è composta da tre uffici: il centro direzionale, amministrativo e commerciale si trova a Segrate dove lavorano 10 persone, poi c'è una sede operativa a Malpensa dove abbiamo altre quattro persone e infine un altro presidio a Fiumicino che dà lavoro a 8 persone e si occupa sia di operativo che della parte commerciale per il Centro-Sud Italia. In totale quindi siamo 22.”

Quali sono le peculiarità e i punti di forza di Air Logistics in Italia?

“Rispetto ad altri GSSA una delle particolarità di Air Logistics è quella di aver investito molto negli ultimi anni sulla gestione dei cosiddetti ‘special cargo’, intendendosi con ciò i carichi deperibili, pericolosi, i prodotti farmaceutici, le auto di lusso, ecc. Per la spedizione di alcune merceologie specifiche abbiamo formato appositamente degli specialisti in collaborazione con i vettori aerei. Per esempio con United Airlines, sia per i prodotti deperibili che per il pharma, siamo in grado di seguire direttamente una spedizione dal caricatore fino alla destinazione finale interna negli Stati Uniti con trasporto aereo e terrestre. Nessun altro GSSA offre questo servizio per special cargo e critical cargo.”

Per quali compagnie aeree lavorate prevalentemente?

“In Italia abbiamo rapporti consolidati con diverse compagnie ma in particolare ne cito alcune con cui lavoriamo maggiormente che sono United Airlines per i voli da Malpensa, Fiumicino e Venezia verso il Nord America, Latam Cargo che dall'Italia offre voli da Malpensa e ora anche da Fiumicino verso San Paolo-GRU in Brasile, Amerijet per i collegamenti da Miami verso il Centro-Sud America, la giapponese All Nippon Airways che però attualmente non ha voli diretti sull'Italia ma confidiamo in futuro faccia ritorno nel nostro Paese, China Cargo sulle rotte asiatiche, Brussels Airlines, Qantas verso l'Australia, SAS Cargo e Brussels Airlines dagli aeroporti di Malpensa, Fiumicino e Venezia oltre che via Bruxelles su Europa e Africa ma anche Canada e India. Dall'Italia l'unica destinazione che ancora ci mancherebbe per completare la nostra mappa mondiale di regioni servite è il Medio Oriente.”

Che anno è stato il 2017 dal vostro punto di vista?

“Il 2017 è stato un anno anomalo per lo sbilanciamento registrato fra domanda e offerta di trasporto aereo merci e anche il 2018 è partito bene. La vera prova del nove per capire cosa ci aspetterà quest'anno sarà la stagione estiva. Per quanto riguarda i noli intermediati da Air Logistics in Italia l'anno scorso abbiamo superato i 30 milioni di euro e la parte del leone nei dodici mesi dell'esercizio appena trascorso l'ha fatta soprattutto il mercato del Nord America grazie a una domanda sostenuta di importazioni di special cargo come auto, prodotti farmaceutici e altri.”

Anche il 2018 quindi promette bene secondo voi?

“L'impressione è che, per quanto visto finora, anche il 2018 sarà un altro esercizio eccezionale. Da 30 anni lavoro in questo settore e non ricordo un inizio d'anno come questo. Ci aspettiamo volumi in aumento da Roma sul Sud America con il nuovo volo operato da Latam, così come le prospettive dei traffici con gli Stati Uniti rimangono sempre buone.”

Quali invece le criticità da segnalare sul mercato italiano?

“A proposito delle criticità esistenti segnalo che l'Italia è il secondo mercato in Europa per volumi di merci trasportate via aerea dopo la Germania ma permangono delle difficoltà legate soprattutto al fatto che manca al nostro paese una compagnia di bandiera. Alitalia Cargo ha chiuso nel 2008 e l'Italia in tutti questi anni è stata terra di conquista da parte dei vettori esteri.

C'è poi il tema della capacità offerta sul mercato e a questo proposito devo rilevare che è in atto una tendenza a dismettere sempre di più i voli freighter perché i nuovi aerei passeggeri hanno una capacità per il trasporto merci sempre maggiore.

Tornando al nostro mercato nazionale devo infine far notare che manca un piano e una strategia nazionale in materia di cargo aereo; non viene colta l'importanza del trasporto aereo per l'import/export dei prodotti italiani. A questo proposito penso che l'aeroporto



Marianna Quarticelli

di Malpensa dovrebbe essere l'unico aeroporto cargo in Italia con attorno altri scali satellite per i voli charter. La condizione attuale del mercato e degli aeroporti non permette a Malpensa di fungere da hub per il Sud Europa, cosa che invece potrebbe ambire a diventare al verificarsi di determinate condizioni.” ■

10 aprile 2018

Alitalia torna a servire direttamente il Sud Africa con un volo da Fiumicino

Con il decollo del volo inaugurale no-stop fra Roma Fiumicino e Johannesburg Alitalia da questa settimana torna a servire il Sudafrica con un volo diretto dopo un'assenza durata 17 anni. Con questo nuovo collegamento disponibile anche per il trasporto

merce in stiva, Alitalia risponde così alla grande richiesta di voli diretti fra Italia e Sudafrica che fino a oggi nessun altro vettore ha offerto.

In una nota si legge infatti che “ogni settimana sono in media oltre 4.000 le persone che viaggiano fra Italia e Sudafrica. Ciò è dovuto sia a un aumento dei flussi turistici – nel 2016 i turisti sudafricani in Italia sono cresciuti del 9% e quelli italiani in Sud Africa dell’1% rispetto all’anno precedente – che a un rafforzamento dei rapporti commerciali fra i due Paesi”.



Il nuovo volo, effettuato con aerei Airbus 330, viene effettuato quattro volte alla settimana con partenza da Roma Fiumicino ogni martedì, giovedì, sabato e domenica alle ore 22.10 e arrivo alle 8.20 del giorno successivo al O.R Tambo International Airport di Johannesburg, lo scalo più trafficato del Paese – il 74,3% dei sudafricani parte da questo aeroporto – che serve sia Johannesburg che la capitale Pretoria.

Dalla città sudafricana i voli Alitalia decollano ogni lunedì, mercoledì, venerdì e domenica alle 21 per atterrare a Fiumicino alle 7.25 del mattino successivo.

Continua così a crescere il traffico a Fiumicino che, nel primo bimestre del 2018 ha registrato un incremento di circa il 5% nel traffico internazionale, sostenuto dal notevole contributo del lungo raggio a + 17,1%. Nello scalo aeroportuale romano il Gsa di Alitalia per le spedizioni merci è Alha Group. ■

16 aprile 2018

OpenSky World nominato Gsa cargo per nuovo volo di FlyDubai da Catania



Opensky World, società bolognese da molti anni attiva sul mercato del trasporto aereo come Gsa, avrà il compito di vendere gli spazi in stiva del volo Catania-Dubai e verso l'esteso network del vettore aereo FlyDubai. Lo rivela la stessa Opensky World in una nota dove spiega che il volo verrà attivato dal prossimo 13 giugno con frequenza giornaliera e sarà l'unico collegamento diretto tra il Sud Italia, e in particolare la Sicilia, verso Medio Oriente, con connessioni verso Asia e Africa.

Al vertice di OpenSky World c'è Rossano De Luca, esperto operatore pluridecennale del settore, che su questo incarico dice: “La nomina di OpenSky World a General Sales Agent di FlyDubai è decisamente prestigiosa ed è un esplicito riconoscimento della altissima qualità dei servizi proposti dalla nostra azienda, frutto di una esperienza trentennale maturata nel trasporto aereo merci e passeggeri. Con i voli giornalieri di FlyDubai da Catania, intercetteremo tutta quella domanda di mercato che finora è stata sacrificata o doveva essere consolidata negli hub nazionali a discapito della qualità del servizio. Dal 13 giugno, con l'inaugurazione dei voli diretti Catania – Dubai, saremo in grado di offrire un 'first class service' verso gli Emirati, ma soprattutto, verso tutte le destinazioni 'on beyond' del vasto network del vettore”.

OpenSky World è anche Gsa Cargo di Rus Aviation e opera anche nel settore della biglietteria aerea, potendo contare su più di 320 punti vendita su tutto il territorio italiano. ■

2 maggio 2018

Da Malpensa spedite 880 biciclette e 2.800 ruote per la prima tappa del Giro d'Italia

Dall'aeroporto di Malpensa è decollato a bordo di un aereo B747/83Q F della compagnia aerea britannica CargoLogicAir un carico di 880 biciclette e circa 2.800 ruote dirette all'aeroporto di Tel Aviv, in Israele. Da Gerusalemme, infatti, prenderà il via la prima tappa dell'edizione numero 101 del Giro d'Italia che si svolgerà dal 4 al 27 maggio. Sonigo International Shipping, Packing & Moving Ltd. (la società logistica nominata per la grande partenza del 2018) ha scelto Vector e Alha come partner italiani per questa grande e complessa operazione.

Nella notte tra il 30 aprile e l'1 maggio, queste due aziende “si sono occupate delle operazioni per il volo cargo partito da Milano Malpensa” spiega in una nota Alha. “Il Boeing 747-8 gestito da CargoLogicAir ha portato in Israele 1.263 colli tra cui le biciclette e le attrezzature professionali di tutte le squadre in gara. I tempi serrati e la complessità del carico hanno quindi richiesto grande coordinamento tra il vettore CargoLogicAir, Vector che ha gestito l'intera organizzazione della spedizione e Alha, responsabile della preparazione del volo all'interno del cargo terminal aeroportuale di Malpensa. Questa operazione, in ragione delle stringenti misure di sicurezza e del valore del materiale



trasportato, ha richiesto un imponente impegno operativo che ha visti coinvolti oltre 65 uomini e 23 mezzi”.

Le operazioni aeroportuali si sono svolte sotto il controllo di Roberto Pascarella, warehouse operations manager di Alha che ha così commentato: “Il cargo terminal Alha di Malpensa costituisce, ormai da anni, lo snodo principale per le operazioni air cargo in arrivo e partenza per i team di Formula 1 e Moto GP, che si svolgono a ridosso delle competizioni e con tempistiche sempre molto stringenti. Nel tempo abbiamo raggiunto un elevato livello di qualificazione per la gestione di questi traffici che richiedono estrema efficienza e grande coordinamento tra tutti gli operatori. La collaborazione con Vector è la nostra prima importante esperienza per il Giro d'Italia, che ci auguriamo di poter ripetere in futuro”.

Tutte le biciclette e le attrezzature spedite rientreranno in Italia a bordo di due voli cargo: uno arriverà a Malpensa, l'altro atterrerà all'aeroporto di Fontanarossa (Catania) poco prima della partenza della quarta tappa del giro, che si snoderà tra Catania e Caltagirone il prossimo martedì 8 maggio.

Fra le curiosità di questa spedizione dall'Italia a Israele c'è il fatto che non sono stati imbracati sull'aereo materiali come il mastice, gli olii e i saponi per pulire le biciclette perché si trattava di prodotti che qualificati come potenzialmente infiammabili a bordo degli aerei merci.

I corridori quando arriveranno martedì pomeriggio o mercoledì a Tel Aviv troveranno tutte le biciclette già preparate dai meccanici che ci avranno lavorato nei prossimi giorni. ■

2 maggio 2018

Resmini (A.hartrodt italiana): “Siamo gli specialisti del food&beverage via aerea”

In Italia c'è una casa di spedizioni, emanazione di un gruppo che ha sede ad Amburgo, in Germania, che ha una vera e propria specializzazione nella logistica del food&beverage. AIR CARGO ITALY ha intervistato Roberto Resmini, general manager airfreight di A.hartrodt italiana, per conoscere più nel dettaglio le attività dell'azienda che in Italia opera anche nel business delle spedizioni via terra, via mare e via aerea con uffici propri a Genova e a Segrate.

Sig. Resmini ci racconta quando e perché A.hartrodt ha scelto di lavorare nel business delle spedizioni cargo aeree?

“Come gruppo hartrodt è agente lata dal 1982 quindi è stata una scelta adottata già da molti decenni e in Italia si può dire fin dal principio con uffici prima a Bologna e poi, dal 2014, a Segrate dove ci siamo avvicinati al cuore del mondo produttivo del Nord Italia e dove sorgono i centri di raccolta e distribuzione dei trasporti avio-camionati a est di Milano.”

Dal punto di vista dei prodotti e dei mercati serviti quali sono i punti di forza di A.hartrodt in Italia?

“Dal punto di vista delle spedizioni aeree offriamo qualsiasi tipo di servizio ci venga richiesto e come mercati abbiamo un focus prevalente verso l'Asia, con paesi come Malesia, Singapore, Giappone, Cina, Corea ma anche Sud Africa e Australia. Per quanto riguarda le commodity il gruppo ha una posizione di leadership nel settore del food&beverage che rappresenta circa il 25% del totale dei volumi che spediamo. Per fare un esempio spediamo enormi volumi di mozzarella dall'Italia (in particolare da Campania e Puglia) verso l'Asia (soprattutto Giappone e Singapore) servendoci in particolare degli aeroporti di Fiumicino per il centro-sud e Malpensa al nord.”

Il valore aggiunto del vostro gruppo secondo lei qual è?

“Il fatto di poter controllare tutta la catena del trasporto dal mittente fino al destinatario finale sfruttando il network di oltre 120 uffici che hartrodt possiede in giro per il mondo. Per chi si occupa di spedire merci deperibili come vino, salumi, formaggi e bevande in genere la possibilità di avere un controllo diretto lungo tutta la filiera del trasporto è certamente un valore aggiunto importante.”

Le altre merceologie principali che trattate quali sono?

“Oltre al food&beverage abbiamo una posizione di mercato importante nel settore dell'automotive e dei pezzi di ricambio, ma anche spedizioni di prodotti classificati come pericolosi come i profumi e i prodotti chimici.”

Ci rivela qualche numero sull'organizzazione di a. hartrodt in Italia e sui risultati?

“Presso il nostro ufficio di Segrate dedicato alle spedizioni aeree lavorano 7 persone mentre nel mondo sono 43 le filiali del gruppo che si occupano di trasporto aereo. Fra Genova e Milano in Italia lavorano per hartrodt quasi 40 persone.

A proposito invece dei risultati finanziari, nel 2017 sul fatturato totale in Italia di 15 milioni di euro, circa 3,5 milioni riguarda le spedizioni aeree che quindi pesano per circa il 25% sul volume d'affari totale. In export abbiamo movimentato circa 1,2 milioni di kilogrammi di merce nel 2017 con una crescita pari al 12% rispetto al 2016.” ■



Roberto Resmini



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!

10 maggio 2018

ANAMA Quality Award Italy: ecco chi hanno premiato gli spedizionieri



Ieri sera, presso l'Alcatraz di Milano, si è tenuto il consueto evento organizzato da ANAMA in occasione del quale gli agenti IATA associati assegnano importanti riconoscimenti agli operatori del cargo aereo che, nel corso del precedente anno, si sono distinti sotto diversi aspetti.

Di fronte ad una platea di quasi 500 ospiti tra spedizionieri, rappresentanti di compagnie aeree, GSA, handling agents e pubbliche amministrazioni, sono state premiate in 5 diverse categorie, le seguenti aziende:

MIGLIOR GSA 2017 (General Sales Agent)

1. ATC/ADP
2. Air Cargo I.A.S.
3. Air Logistic

MIGLIOR HANDLER IN & OFF AIRPORT

1. ALHA
2. Beta Trans
3. Freschi & Schiavoni

PREMIO FLOWN AS BOOKED 2017

1. Emirates SkyCargo
2. Qatar Airways
3. Swiss World Cargo

CUSTOMER SATISFACTION 2017

1. Emirates SkyCargo
2. Qatar Airways
3. Lufthansa Cargo

PREMIO ALL SERVICES 2017

- Qatar Airways
Emirates SkyCargo
Lufthansa Cargo

Il premio OVER ALL 2017, per la prima volta nella storia dei Quality Award Italy, quest'anno non è stato assegnato.

Infine, il premio WTC Malpensa Airport è stato assegnato ad Alessandro Cappella e Edvino Corradi per il contributo che hanno offerto in questi anni al trasporto aereo merci e al dialogo tra le associazioni, mentre un ulteriore premio speciale è stato riconosciuto ad Aldo Zanotti, che da poche settimane è andato in pensione dopo una lunga esperienza professionale nel settore del cargo aereo italiano. ■

11 maggio 2018

Anama critica le compagnie aeree e non assegna il premio "Quality Overall Performance"

Milano – L'edizione 2018 degli Anama Quality Award si è chiusa con un "colpo di scena" cui mai si era assistito finora. Il consiglio direttivo dell'Associazione nazionale agenti merci aeree ha infatti deciso, per la prima volta nella storia di queste premiazioni, di non assegnare il premio "Quality Overall Performance" a nessuna compagnia aerea in polemica per quanto avvenuto sul mercato del cargo aereo negli ultimi mesi del 2017. Il riferimento è al fatto che i noli per il trasporto aereo nella seconda metà dell'anno passato sono schizzati alle stelle raggiungendo livelli



Marina Marzani

mai visti in passato per effetto di una combinazione fra aumento della domanda e riduzione della capacità di stiva.

“A fine 2017 abbiamo assistito a cose mai viste prima e la situazione è andata al di là di ogni logica. I vettori aerei devono essere partner degli spedizionieri, non meri fornitori. Da parte delle compagnie aeree si è approfittato in maniera esagerata di una situazione particolare” ha detto Marina Marzani spiegando le ragioni per cui il premio quest'anno non è stato assegnato. “È la prima volta che succede nella storia degli Italy Quality Award e spero che dal prossimo anno si torni ad assegnarlo e che le compagnie aeree tornino a essere nostri partner”.

Nel corso della serata la presidente di Anama ha voluto anche evidenziare alcune delle iniziative su cui ha lavorato d'intesa con le altre associazioni del settore. Ha ad esempio ricordato l'ottimo lavoro svolto sotto la regia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione del position paper per il cargo aereo dove sono elencate le azioni che, se attuate, porteranno indubbi vantaggi al settore e all'economia italiana. La Marzani ha poi rammentato l'apertura della Piattaforma Informatica di Malpensa, strumento che consentirà di efficientare lo scalo varesino. Si tratta di un progetto ambizioso, a costo zero per le imprese che vi aderiranno e a questo proposito la presidente di Anama ha detto: “Invito le aziende ad aderire il più possibile all'ecosistema di Malpensa perché chi aderisce ottiene benefici tangibili”. Il fatto che questo sistema informatico funzioni bene sembra essere confermato dal fatto che anche

Aeroporti di Roma starebbe pensando di acquistarlo da Sea per utilizzarlo nei propri scali aeroportuali.

Anama ha infine citato il lavoro che si sta facendo con gli handler, in particolare con quelli di Malpensa, e con i gestori aeroportuali per cercare di superare i problemi legati al carico ed allo scarico delle merci. “Se infatti il traffico aereo merci cresce con numeri importanti, non si può dimenticare che vi sono difficoltà, di cui ha menzionato in particolare: le attese al carico e scarico, anche a causa del riscontro della Guardia di Finanza che richiede tempi a volte eccessivi e i problemi nei controlli sanitari, in particolare a Malpensa dove i ritardi sono divenuti insostenibili” ha sottolineato l’associazione.

La serata dei Quality Award Italy si è conclusa con l’estrazione dei premi della lotteria il cui ricavato (12.700 euro) è stato interamente devoluto in beneficenza a favore del Comitato Maria Letizia Verga per la cura della leucemia sui bambini. ■

17 maggio 2018

Ormesani si gode un anno di grande crescita ma attacca la politica commerciale dei vettori aerei

Ormesani è un’azienda nata nel 1982 quando fu fondata da Luciano Ormesani che nei vent’anni precedenti aveva lavorato presso la Gondrand come responsabile delle spedizioni aeree e marittime nonché spedizioniere doganale. Inizialmente fu fondata come società di consulenza merceologico-doganale legata al trasporto internazionale aereo, marittimo e camionistico ma nel corso degli anni si è sviluppata in molte altri servizi legati alla logistica e ai trasporti.

AIR CARGO ITALY ha chiesto agli attuali vertici dell’azienda, i fratelli Andrea e Martino Giuseppe Ormesani, un quadro aggiornato sulle attività della Ormesani Srl che ogni anno figura ai primi posti degli agenti lata in Italia per quanto riguarda il cargo aereo. Oggi la società è in grado di offrire Centri di Assistenza Doganale per operazioni e consulenze in materia doganale, fiscale e tributaria, corsi di formazione e aggiornamento presso le aziende per l’ottenimento di procedure doganali semplificate e dello status di Aeo, e infine casa di spedizioni internazio-

li aeree e marittime con qualifica di Agenti lata Cargo, Enac e Fiata. Vantano una rete capillare e selezionata di uffici esteri che gli permette di offrire assistenza qualificata 24/7 in tutto il mondo e un parco automezzi di proprietà per feederaggio espresso, spedizioni aeree e marittime anche a temperatura controllata. L’azienda infine propone anche depositi doganali e fiscali ai fini Iva, logistica integrata e magazzinaggio anche con celle frigorifere.

Andrea e Martino Ormesani partiamo dai numeri per spiegare l’andamento della vostra attività?

“Nel 2017 Ormesani ha movimento fra import ed export 19.223.000 kg di merce e in termini di risultati finanziari il fatturato dell’anno appena trascorso si aggira intorno ai 25 milioni, in crescita del 30% rispetto al 2016. Ogni esercizio ci poniamo l’obiettivo di crescere almeno di un 5% ma quest’anno sarebbe già molto soddisfacente riuscire a mantenere il volume d’attività che abbiamo raggiunto l’anno scorso. Dal 2007 al 2017, in un decennio di profonda crisi economica, il volume d’affari del gruppo è cresciuto del 148%.”

In cosa si differenzia Ormesani rispetto agli altri spedizionieri?

“Normalmente il momento doganale è la fase più critica di una spedizione mentre per la nostra azienda l’assistenza in materia doganale rappresenta il core business attorno al quale si è sviluppato il resto dell’attività. Normalmente si possono trovare buone case di spedizione, poi separatamente bisogna cercarsi un buon consulente in materia doganale e infine un operatore doganale affidabile. Il valore aggiunto di Ormesani è quello di poter proporre al cliente tutti questi servizi insieme seguendo così la spedizione prima dell’ordine della merce e poi dalla partenza all’arrivo in ogni suo aspetto più delicato.”

Quali specializzazioni merceologiche e geografiche avete?

“Le spedizioni che seguiamo sono sostanzialmente bilanciate perché l’import rappresenta il 55% del totale e l’export il restante 45%. Riguardo alle importazioni per il 95% lavoriamo con il Far East e Indian Sub Continent e quindi Cina, Hong Kong, India, Pakistan Myanmar e Bangladesh, mentre sull’export le destinazioni sono abbastanza bilanciate fra Medio Oriente, Americhe e resto del mondo.

Nel segmento del trasporto aereo merci offriamo consolidate giornaliere, spedizioni dirette, spazi su stiva riservati, servizio pallettizzazione, organizzazione voli charter e organizzazione spedizioni merci pericolose con assistenza.

Riguardo alle commodity non ci poniamo limiti ma in export trattiamo soprattutto fresco, opere d’arte, pharma, fashion (soprattutto occhialeria) e parti di ricambio, mentre in import abbigliamento, campionari, elettronica e prodotti freschissimi (in particolare pesce e crostacei).”

Com’è strutturata la presenza del vostro gruppo in Italia?

“Il quartier generale di Ormesani è a Quarto d’Altino (Venezia), ci lavorano circa 50 persone ed è dotato di 800 metri quadri di uffici più 3.000 metri quadri di magazzino. Nel 2010 abbiamo poi aperto una filiale presso la Cargo city dell’aeroporto di Roma-Fiumicino per l’area di mercato del Centro-Sud Italia mentre dal 2013 siamo presenti anche a Segrate (Milano) con un ufficio di cinque persone che segue il Nord-Ovest del Paese. Sempre a Venezia e a Roma abbiamo anche due Centri di Assistenza Doganale. Altre filiali sono sorte negli ultimi anni anche a Padova e a Civitavecchia.”



Avete in previsione nuove aperture?

“Stiamo costruendo nuovi magazzini a Quarto d'Altino e a Roma per circa 10.000 metri quadri di nuove superfici dedicate ad attività di logistica e spedizioni.”

Lavorate prevalentemente con i tre aeroporti delle città dove siete presenti?

“Sì esattamente: Venezia, Milano e Roma. A Venezia in particolare abbiamo un magazzino logistico dove riceviamo la merce e prepariamo i pallet aerei che vengono poi inviati con i cosiddetti voli gommati agli aeroporti italiani o stranieri che ci garantiscono i migliori servizi. Il 95% delle spedizioni che noi curiamo partono e arrivano da aeroporti italiani ma talvolta ci serviamo anche di scali esteri come Vienna, Francoforte e altri.”

Avete rapporti privilegiati con alcuni vettori aerei in particolare?

“Diciamo che lavoriamo con tutti a seconda di chi è in grado di proporci i noli e i transit time migliori. Secondo il nostro punto di vista quelle che performano meglio in termini di affidabilità e qualità del servizio sono Emirates e Qatar Airways ma, come detto, necessariamente noi lavoriamo con tutte le compagnie.”

Qualche critica sulla scarsa disponibilità di stiva con cui la vostra categoria sta facendo i conti anche nel 2018?

“Nel trasporto aereo le merci vengono assolutamente trascurate in favore dei passeggeri generando criticità operative, difficoltà ad avere garanzie di spazio a bordo degli aerei per imbarcare, spesso non c'è certezza delle tariffe e altrettanto frequentemente i collegamenti vengono cancellati dalle compagnie impedendo agli spedizionieri di poter fare una programmazione dell'attività a medio-lungo termine. La categoria soffre la politica delle compagnie aeree e questo è un tema di cui discutiamo anche nelle associazioni di categoria di cui facciamo parte: Fedespediti, Confetra Nord-Est e Confindustria. Negli ultimi mesi del 2017 si era arrivati a noli aerei per il Nord America da 11 euro/kg quando normalmente la tariffa era di 1 euro/kg. L'atteggiamento delle compagnie aeree andrebbe regolato e come associazioni stiamo studiando se ci sia la possibilità di accertare il risultato di quanto messo in atto dai vettori negli ultimi mesi. Purtroppo da parte delle imprese produttrici abbiamo poco supporto in questa battaglia, salvo dovere poi gestire le lamentele di chi non riesce a imbarcare la propria merce sugli aerei o, se lo vuole fare, deve pagare tariffe di nolo molto elevate.” ■

21 maggio 2018

Un carico di 46 asini è stato spedito via aerea dall'Italia all'Indonesia

“Chi l'ha detto che gli asini non volano?”. Con questa domanda ironica si conclude il post con cui la società Airnautic Italia di Tessera (Venezia), agente esclusivo per l'Italia di Chapman Freeborn (primario attore mondiale nel business del charter aereo), ha annunciato tramite un post su Facebook di aver completato con successo la spedizione di un carico di asini dall'Italia all'Indonesia.

“Più nel dettaglio si trattava di 46 asini ragusani e sardi esportati nell'ambito di un progetto per l'allevamento e la produzione del latte di asina nel paese nel paese del Sud-Est Asiatico. Un aereo Boeing 777 Freighter di Qatar Airways è stato parzialmente noleggiato da Lussemburgo all'aeroporto indonesiano di Surabaya Juanda per il carico dei 46 asini” spiega una nota dove si specifica che a gestire questo trasporto sono stati lo spedizioniere I-Barbon di Venezia, Airnautic Italia e Intradco Global, la divisione specializzata di Chapman Freeborn che ha organizzato concretamente il trasferimento degli animali.

“Il benessere degli asini è stato messo al primo posto nella gestione della spedizione fin dal momento del trasferimento via terra avvenuto con un operatore specializzato e affidabile, la società Eurobestiame di Benevento che ha trasportato gli asini dall'Italia a Lussemburgo” prosegue la nota.

Delle apposite stalle sono state allestite all'interno dell'aeromobile dove era anche presente un accompagnatore specializzato per accudire gli animali durante il viaggio che è avvenuto nel pieno rispetto delle normative lata sul trasporto degni animali vivi. ■



30 maggio 2018

Mirizzi (Multilogistics): “Dopo il nuovo ufficio in Giappone apriremo altre due sedi in Asia”

Multilogistics è un'azienda nata nel 1999 come società di spedizioni internazionali e nel tempo ha sviluppato le proprie competenze integrando nei propri servizi soluzioni su misura per la supply chain dei propri clienti. La società a fine 2017 figurava al 24mo posto della classifica degli agenti CASS italiani di lata con quasi 6 milioni di kg di merce spediti in export nell'esercizio appena trascorso. L'headquarter si trova a Liscate (Milano) dove Multilogistics dispone di un centro logistico che sorge su una superficie complessiva di 25.000 mq.

AIR CARGO ITALY ha chiesto al general manager Massimo Mirizzi un approfondimento sulla loro attività in materia di trasporto aereo merci e sulle ultime novità del gruppo.

Sig. Mirizzi da quando Multilogistics è attiva nel cargo aereo e che tipo di servizi l'azienda offre al mercato?

“Multilogistics opera nel settore del cargo aereo da circa 16 anni, quindi poco dopo l'inizio dell'attività, e questa scelta è stata presa

per poter dare alla clientela un servizio a 360 gradi. Pur essendo uno spedizioniere aereo molto attivo nel general cargo, quindi di riferimento per aziende dell'abbigliamento, dell'automotive e della ricambistica, negli anni abbiamo sempre più sviluppato una peculiarità e una specializzazione nel settore dei macchinari e dell'impiantistica garantendo ai nostri clienti servizi door to door sia per pezzi extra-sagoma, sia per fermo impianti in qualsiasi parte del mondo. Siamo quindi riusciti, sfruttando le necessità di questi due particolari settori, a estendere il nostro servizio dedicato a tutti gli altri prodotti."

Quali ritenere siano i punti di forza della vostra azienda?

"La nostra rete capillare di agenti ci permette un servizio che garantisce ai nostri clienti la personalizzazione e la sicurezza sin dal momento della documentazione, dello studio delle migliori soluzioni e poi della spedizione con reperibilità totale 24/24 su 365 giorni all'anno con aggiornamenti dello status del trasporto step by step."

Quanti uffici e quante persone lavorano per il ramo aereo della vostra azienda in Italia e nel mondo?

"Nel settore aereo di Multilogistics operano circa 40 persone, incluse quelle impiegate nelle sedi di Valencia e Barcellona in Spagna. Abbiamo inoltre aperto all'inizio di Maggio un nuovo ufficio in Giappone."

Quali novità ci sono state negli ultimi 12 mesi di Multilogistics?

"Il 2017 ci ha visto impegnati su più fronti: siamo entrati nella nostra nuova sede a Liscate, dove tra l'altro si trova anche la nostra filiale di Milano, e a livello di network operiamo sempre in Italia anche a Genova, Verona, Torino, Bologna, Bergamo e Bassano del Grappa. A Liscate sorge anche il nostro hub distributivo con circa 13.500 metri quadri di magazzino dove opera anche la divisione dedicata alla supply chain. Sempre nel 2017, infine, abbiamo cambiato il sistema informatico passando a Be-one di Novasystems."

Rimanendo sempre al cargo aereo di quali aeroporti vi servite principalmente?

"Operiamo prevalentemente con gli scali di Malpensa, di Lusssemburgo e di Francoforte. Preciso però che la vocazione sempre più cargo di Malpensa, grazie all'arrivo negli ultimi 6/7 anni



Massimo Mirizzi

dei grossi vettori del Middle East, di vettori dell'Est Europa e del Caucaso, e il miglioramento dei vettori asiatici, ci sta facendo sempre più propendere per l'utilizzo di questo aeroporto."

Qualche numero sul 2017 in termini di risultati economici e di volumi spediti via aerea da Multilogistics?

Il risultato economico è stato ottimo e nel settore cargo aereo abbiamo sicuramente cavalcato l'onda dell'ultimo quadrimestre del 2017 nell'esportazione. I kilogrammi di merce movimentati nel corso dell'esercizio sono stati 5.945.000 in export e 1.210.000 in import mentre il fatturato totale, che include anche le spedizioni via mare e le attività di logistica, ha raggiunto quota 86,3 milioni.

Le prossime novità di Multilogistics quali saranno?

Il 2018 si è aperto con l'avvio di un nuovo ufficio in Giappone, a Tokyo, ma nei nostri obiettivi c'è sicuramente l'apertura di altre due sedi sempre nel mercato asiatico; più precisamente nel Sud-Est Asiatico e nel Subcontinente Indiano. Oltre a ciò il consolidamento dei rapporti con alcuni agenti strategici e lo sviluppo del settore project cargo saranno gli altri due filoni principali sui quali si concentreranno le nostre attenzioni a livello strategico." ■

30 maggio 2018

Audusseau (AirFrance Klm): "In estate estenderemo il network cargo all'aeroporto di Napoli"

AirFrance Klm Martinair Cargo, uno dei vettori aerei più attivi in Italia nel business del trasporto merci, si prepara ad allargare il network di aeroporti serviti per il cargo nel nostro paese. Lo rivela in questa intervista rilasciata a AIR CARGO ITALY Vincent Audusseau, direttore di Air France-KLM-Martinair Cargo per Italia e Svizzera.

Mr. Vincent Audusseau partiamo subito dalle ultime novità: quale sarà la prossima città italiana servita dal vostro network per quanto riguarda il cargo?

"In questo periodo abbiamo in piedi due nuovi progetti. Il primo era Ancona, destinazione che abbiamo iniziato a servire dallo scorso autunno e che adesso ha una frequenza giornaliera con servizio di trasporto avio camionato verso Roma Fiumicino e verso Bologna. In estate, inoltre, abbiamo il grande progetto di aprire i servizi cargo anche sull'aeroporto di Napoli che è già oggi servito con tre voli giornalieri di AirFrance nel periodo estivo."

Il network di Air France-Klm-Martinair Cargo nel nostro Paese come è strutturato?

"In Italia serviamo via aereo o via camion dieci scali per il trasporto merci che sono Segrate, Malpensa, Torino, Genova, Verona, Venezia, Bologna, Firenze, Roma e Ancona. Presto, come detto, si aggiungerà anche Napoli. Cinque di questi aeroporti sono inseriti anche nel network dei trasporti espresso (Malpensa, Genova, Venezia, Bologna e Roma). In generale il 95% delle merci viene movimentata via camion da e per l'Italia e circa il 5% (soprattutto colli di piccole dimensioni) direttamente via aerea. I servizi avio camionati di AirFrance collegano l'Italia con gli hub di Parigi e di Nizza (quest'ultimo per noi è un aeroporto che consideriamo parte del network italiano), mentre per Klm l'hub europeo è Amsterdam."

Quante persone lavorano per il vostro gruppo in Italia?



“In totale sono 48 gli addetti diretti impegnati nel cargo per AirFrance Klm Martinair in Italia e i due uffici principali si trovano a Milano Segrate (competente su tutto il Nord Italia) e a Firenze (per coprire il Centro-Sud Italia da Bologna in giù).

Operiamo sul territorio italiano senza Gsa e seguiamo tutta l'attività operativa internamente: negoziazioni, condizioni tariffarie, rapporti con i clienti, ecc. Ci avvaliamo di diversi handler nei vari aeroporti italiani (Beta Trans, Bcube e Save) così come abbiamo diversi provider per i collegamenti via camion (Koinè, Jan de Rijk, Bergwerff, Kim Johansen e Vercesi).”

Qualche numero sui volumi di merce movimentati in Italia?

“Annualmente trasportiamo in export circa 35.000 tonnellate dall'Italia e i volumi sono quasi perfettamente bilanciati fra AirFrance e Klm. Nel 2017 siamo cresciuti in termini di merce spedita del 10-12%.”

Quali sono le specializzazioni di AirFrance Klm Martinair cargo dal punto di vista merceologico?

“Abbiamo un grande know how ad esempio nel settore farmaceutico con un pharma desk dedicato e, grazie al nostro portale myCargo, stiamo lavorando per offrire al cliente la possibilità di tracciare in tempo reale la temperatura di una spedizione durante il viaggio. Abbiamo poi competenze specifiche per quanto riguarda il trasporto aereo di prodotti freschi, food&beverage, automotive e pneumatici, small parcel (per servire il mondo dell'e-commerce) e prodotti di elevato valore (opere d'arte, gioielli, ecc.).”

Fra i nuovi progetti che avete lanciato recentemente c'è appunto il portale myCargo, come sta andando la penetrazione di questo strumento in Italia?

“Si tratta di uno strumento online avviato un paio d'anni fa e che offre un'ampia gamma di servizi anche ai clienti italiani che sembra lo stiano apprezzando molto. Per AirFrance Klm l'Italia è il primo paese al mondo in termini di gestione on-line della clientela. Questo strumento digitale consente ai clienti di avere una visione costante della spedizione, di ottenere quotazioni e di procedere anche alle prenotazioni online del trasporto. Ma si possono anche aprire claim o segnalare se qualcosa non è andato come doveva. Insomma possiamo dire che fino ad oggi la risposta da parte del mercato italiano è stata molto positiva.”

Un'ultima domanda riguardo alle critiche espresse dagli spedizionieri italiani in merito all'atteggiamento tenuto dalle compagnie aeree negli ultimi mesi del 2017. Anama ha detto che i vettori hanno approfittato di una situazione critica per aumentare le tariffe in maniera illogica. Lei cosa ne pensa?

“Posso dire che abbiamo compreso quello che gli spedizionieri hanno patito in quei mesi per effetto di un aumento inatteso della domanda di trasporto aereo cui non ha fatto seguito un proporzionale aumento di capacità. Gli effetti sono stati più evidenti sul mercato spot e per questo noi proponiamo e consigliamo agli spedizionieri di assicurarsi capacità con contratti concordati in anticipo. Anche nei momenti di crisi, però, tengo a dire che abbiamo cercato nel miglior modo possibile di accontentare le esigenze dei nostri partner offrendo tutta la capacità di stiva disponibile. Per quanto ci riguarda dico che il nostro network non ha abusato di una situazione che è stata straordinaria.” ■

13 giugno 2018

Mistral Air al centro del nuovo accordo siglato da Amazon e Poste Italiane

Poste Italiane ha raggiunto un accordo con il marketplace Amazon, di durata triennale e rinnovabile per un ulteriore biennio, per la consegna di prodotti e-commerce sul territorio italiano.

Lo spiega in una nota il gruppo guidato da Matteo Del Fante dove si legge che l'accordo ha l'obiettivo di migliorare il servizio reso ai clienti grazie ad un'offerta di prodotti arricchita da diverse soluzioni di consegna, tra le quali la consegna serale, fino alle 19:45, e nel week-end. Poste Italiane fornirà il servizio attraverso la capillare presenza territoriale garantita da oltre trentamila portalettere impegnati nelle attività di recapito, dal corriere espresso SDA e dalla flotta MistralAir, la compagnia aerea del gruppo.

“In linea con il piano industriale Deliver 2022, l'accordo con Amazon valorizza appieno la flessibilità offerta dal nuovo modello di recapito, 'Joint Delivery', attivo da aprile ed in corso di implementazione. Grazie a questo accordo, Poste Italiane accelera lo sviluppo dell'e-commerce in Italia con positive ricadute sugli investimenti in tecnologia e sull'occupazione. Infatti, al 2020 i dipendenti impegnati nella logistica dei pacchi saranno 10 mila.” ■



18 giugno 2018

Nippon Cargo Airlines costretta a sospendere temporaneamente l'attività

Il vettore aereo Nippon Cargo Airlines è stato costretto a lasciare a terra tutti i suoi aerei dedicati al trasporto merci a seguito di un'ispezione portata avanti dal competente ministero giapponese che ha riscontrato delle irregolarità nella manutenzione dei mezzi.

Secondo la stampa locale giapponese, l'indagine sulla flotta è stata avviata a seguito di alcune negligenze scoperte in varie occasioni a seguito di alcuni seri danneggiamenti agli aerei che la compagnia di Narita aveva riportato in maniera diversa da quanto prevedrebbero le norme in materia. Le ispezioni conseguenti avevano palesato inaccuratezza nella manutenzione degli aeromobili e per questo il vettore all-cargo è stato costretto a lasciare a terra tutti e 11 i suoi aerei. Una situazione destinata a perdurare fino a quando non sarà stata fatta chiarezza sulle condizioni di sicurezza di tutti i mezzi di trasporto della flotta. Il Ministero dei trasporti giapponese sta anche valutando se sia opportuno infliggere una sanzione disciplinare alla compagnia aerea.



Questo provvedimento avrà ripercussioni anche in Italia dove ancora recentemente Nippon Cargo Airlines aveva celebrato con la clientela il sodalizio con Beta Airport e l'imminente insediamento delle attività nel nuovo magazzino in via di completamento a Malpensa. ■

18 giugno 2018

Francesco Traverso Tardy (Cismat e Aviationplus Italy) mette in cantiere una nuova sede in Europa

Cismat e Aviationplus Italy sono due dei Gsa più attivi in Italia nel trasporto aereo delle merci. Il vertice di entrambe queste aziende, Francesco Traverso Tardy, racconta in questa intervista a AIR CARGO ITALY come sono nate queste società e soprattutto quali prospettive di business hanno di fronte a sé. Aviation Plus, in particolare, è agente per alcune delle compagnie aeree in più rapida ascesa nello scenario internazionale del trasporto aereo.

Traverso ci spiega intanto quante e quali compagnie aeree sono rappresentate da Cismat e Aviation Plus in Italia?

“Per quanto riguarda Cismat le compagnie aeree rappresentate per la parte cargo sono Air Belgium, Air Mauritius, Belavia, Camair, Demavia, Hainan Airlines, Lybian Airlines, Magma, Tarom, Vietnam Airlines e Yangtze River Express. Aviationplus è invece Gsa per ASL Airlines, Mng e Norwegian”.

Quali sono le particolarità di queste due aziende?

“Entrambe operano da sempre come Gsa sono nel settore cargo: Cismat segue sia import che export mentre Aviationplus solo export. Mentre quest'ultima società è stata costituita più di recente, si parla del 2009, Cismat è un nome storico del settore del cargo aereo essendo stata fondata da mio padre, Giovanni Traverso, nel 1982 e allora era una dei primi Gsa esistenti e attivi in Italia.”

Qualche numero sull'attività?

“Come Cismat su base annua gestiamo spedizioni merci in export per circa 25 milioni di kilogrammi, nel 2017 questo volume è cresciuto del 15% circa sul 2016 e nei primi tre mesi del 2018 la crescita ha subito un ulteriore impennata del 22% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Considerando anche Aviationplus il totale delle merci da noi trattate sale a 35 milioni di kilogrammi all'anno.”

Quali, fra le compagnie aeree da voi rappresentate in Italia, è secondo voi particolarmente promettente in prospettiva futura per il trasporto aereo merci da e per l'Italia?

“Ce ne sono diverse ma fra queste segnalo certamente Hainan Airlines, un vettore cinese che sta crescendo molto in termini di frequenze dall'Italia e che vede progressivamente aumentare la propria quota di mercato anche nel settore merci.

Poi segnalo ovviamente Norwegian che prossimamente attiverà dall'Italia nuovi voli verso Miami, Tel Aviv, Reykjavik e a seguire ha in programma di lanciare tre nuovi voli verso Nord e Sud America.

C'è poi la compagnia aerea turca Mng Airlines che oggi offre due voli a settimana da Malpensa ma sta valutando di aggiungere una terza frequenza settimanale, così come è partita molto bene l'operatività di Air Belgium che già serve Hong Kong, a breve attiverà nuove rotte verso la Cina e lo step successivo saranno i voli verso gli Usa.”

Che percentuale di volumi di merce da voi raccolti parte da aeroporti stranieri?



Francesco Traverso Tardy

“Noi ovviamente offriamo servizi di trasporto aviocamionato (lo facciamo da Linate) e più del 50% del traffico parte da scali del Centro-Nord Europa. Detto ciò, tengo però a sottolineare l'importanza crescente dell'aeroporto di Malpensa che in una decina d'anni ha fatto un grande lavoro. Fino a dieci anni fa i voli freighter da Malpensa erano inesistenti mentre ora ce ne sono almeno una decina al giorno.”

Concorda con chi sostiene che in Italia troppi scali vogliano attirare business cargo?

“Sì, in Italia ci sono troppi aeroporti che vogliono fare merci. Solo la Germania, che movimenta flussi ben maggiori, può permettersi di avere due hub. Malpensa è l'aeroporto merci dell'Italia e serve solo il mercato locale. Il fatto che altri scali del Centro Europa siano in grado di offrire un maggior numero di voli diretti e di frequenze per il cargo è anche dettato dal fatto che, ad esempio, Germania e Olanda possono sfruttare una posizione baricentrica a livello continentale. Quindi non sono aeroporti al servizio solo del proprio mercato locale ma servono anche l'economie di Paesi limitrofi.”

Quali sono i novi progetti di Cismat per il futuro?

“Nel futuro prossimo l'obiettivo è quello di aprire una nuova sede all'estero, in Europa. Attualmente siamo presenti in Italia con tre sedi a Genova (dove abbiamo il nostro head quarter), Malpensa e Fiumicino dove lavorano complessivamente 25 persone, mentre all'estero Cismat è già presente in Germania, Austria e ha una partecipazione in un'azienda che si trova in

22 giugno 2018

Donelli apre un nuovo ufficio presso la cargo city di Malpensa

Come preannunciato quasi un anno fa, Donelli Group ha aperto presso la Cargo City di Milano Malpensa un proprio ufficio in grado di offrire una gamma completa di consulenza e servizi doganali.

“Si tratta di un ulteriore passo del nostro gruppo, leader in Italia nei servizi doganali, nel processo di espansione che abbiamo avviato negli scorsi anni. Il nostro obiettivo è di fornire alla no-

stra clientela servizi completi e vantaggi concreti” ha dichiarato Fabrizio Giri, amministratore delegato di Donelli Group. “Continueremo la nostra crescita non solo attraverso l'espansione territoriale ma anche con un continuo miglioramento delle tecnologie, che per il commercio mondiale moderno sono fondamentali”.

Diventano quindi 11 le sedi del gruppo per un totale di 55 collaboratori che seguono circa mille clienti. L'obiettivo del gruppo, che gestisce una media di 60mila operazioni doganali annue di import/export, è consolidare la propria leadership nella consulenza doganale alle imprese di spedizioni internazionali. ■

26 giugno 2018

“In Italia l'assenza di una compagnia di bandiera alimenta l'aviocamionato verso l'estero”

Il mercato del trasporto aereo delle merci in Italia risente ancora oggi dell'assenza di una forte compagnia di bandiera a livello nazionale e questa mancanza è una delle cause della scarsità di voli diretti offerti dai nostri aeroporti e la conseguente elevata quota di trasporto aviocamionato da e verso l'estero.

Lo dice lo studio intitolato “Import, export e logistica: diamo i numeri!” prodotto da Sergio Curi e presentato nei giorni scorsi dall'Associazione lombarda spedizionieri e trasportatori (Alsea) in occasione della propria assemblea annuale.

L'analisi ricorda che, dopo la grave crisi della fine dello scorso decennio, a partire dal 2010 anche il cargo aereo ha ripreso in Italia un suo sentiero di sviluppo con tassi di crescita, nel periodo 2010-2016, del 2,1% medio annuo e un'accentuazione nel corso dell'ultimo periodo (+4,1% nel 2016). Il peso delle merci movimentate negli aeroporti italiani sul totale europeo è però abbastanza modesto (circa 6%), non in linea con il peso del paese in termini di Pil prodotto (11,2% nel 2017). “Questa distonia conferma l'esistenza di un deflusso importante di merci verso



altri aeroporti europei realizzato attraverso il cosiddetto aviocamionato” rileva infatti lo studio, che poi aggiunge: “I motivi sono complessi e non di facile lettura: sicuramente un ruolo importante lo ha giocato la mancanza di una compagnia di bandiera. I paesi esteri che primeggiano nella classifica per traffico merci aeree hanno tutti una loro compagnia aerea forte”.

Poi prosegue dicendo: “Un ulteriore fattore che ha reso complesso lo sviluppo del sistema aeroportuale è il dualismo tra Roma e Milano, che ha portato in passato a grandi discussioni su quale aeroporto dovesse svolgere il ruolo di hub di Alitalia, tra queste due città. A queste e altre motivazioni l'Italia ha cominciato a dare risposta con gli investimenti realizzati da Sea a Malpensa e finalizzati alla costruzione del complesso dedicato, denominato Cargo City. Con questi investimenti, Malpensa dovrebbe recuperare importanti quote di traffico, ora appannaggio di altri aeroporti, magari attirandone di nuove da paesi limitrofi come la Svizzera”.

Nel valutare infine le caratteristiche strutturali del traffico aereo italiano, lo studio di Curi invita a non dimenticare la nota preferenza data dai caricatori a termini di resa (Incoterms) che danno all'acquirente/fornitore la scelta dell'organizzazione della catena trasportistica. “Questo aspetto – si legge – ha inciso in modo considerevole, non solo sullo sviluppo del cargo aereo, ma della logistica italiana in generale”.

Un altro aspetto caratteristico del traffico aereo è la sua forte concentrazione su alcuni nodi aeroportuali. In ragione delle sue esigenze logistiche che richiedono standard elevati di efficienza, infrastrutture e personale specializzato (magazzini, handling agent, spedizionieri aerei, ecc.), il traffico cargo tende a concentrarsi in pochi hub, dov'è possibile raggiungere quelle economie di scala indispensabili per poter operare con successo sul mercato. A livello europeo il 73% del traffico è realizzato nei primi 10 aeroporti, che vedono in posizione di assoluta leadership quelli di Parigi, Francoforte, Amsterdam e Londra che da soli rappresentano quasi la metà del totale (46,6%).

“Da questo punto di vista – conclude lo studio di Alsea – la situazione italiana non è dissimile da quella degli altri paesi, con una forte concentrazione su tre aeroporti: Malpensa, Fiumicino e Orio al Serio, che da soli rappresentano il 78,7% del cargo aereo italiano. Altre realtà con traffico significativo, sono Venezia, Bologna”.

A proposito, infine, delle principali destinazioni servite dall'aeroporto di Malpensa, si nota che ai primi posti si collocano gli aeroporti di Hong Kong, Mosca, Doha e Lussemburgo. Com'è facile intuire, mentre Hong Kong può essere considerato un aeroporto di destino, gli altri citati sono aeroporti di transito, essendo gli hub di compagnie aeree quali AirBridgeCargo (Mosca), Qatar Airways (Doha), Cargolux (Lussemburgo) o Silk Way (Baku-Azerbaijan) ed è pertanto difficile individuare la vera destinazione finale della merce. “Questo aspetto merita di essere sottolineato perché dimostra che il nostro Paese, anche per la mancanza di una forte compagnia di bandiera, offre limitati collegamenti diretti e non si può escludere che ciò rappresenti uno dei motivi per cui le merci utilizzano altri aeroporti europei” afferma infine lo studio di Alsea. ■

2 luglio 2018

A dnata il 70% della milanese Airport Handling

Dnata, uno dei più grandi fornitori di servizi aerei, nell'orbita di Emirates, ha esercitato l'opzione di acquisto di un ulteriore 40% delle azioni di Airport Handling SPA, società di handling con base a Milano. Lo spiega il gruppo emiratino precisando che l'acquisto porterà al 70% la quota di partecipazione di dnata nell'azienda, dal 30% precedente. Sebbene la partecipazione sia destinata appunto ad aumentare, l'attuale gruppo dirigente continuerà a gestire, come prima, il business e le operazioni.

Airport Handling, fondata nel 2014, fornisce numerosi servizi ai passeggeri, servizi di rampa e di assistenza bagagli a oltre 60 compagnie aeree nei due aeroporti di Milano, Malpensa (MXP) e Linate (LIN). L'ulteriore investimento di dnata in Airport Handling, sottolinea il suo grande impegno nel mercato italiano, dove inoltre gestisce, in 22 aeroporti, numerose strutture di ristorazione.

Stewart Angus, Divisional Senior Vice President for dnata International Airport Operations & Associated Companies, ha dichiarato: “Dopo più di due anni di collaborazione di successo e di servizi eccellenti per i nostri clienti, siamo lieti di annunciare un ulteriore investimento in Airport Handling. Siamo sicuri che dnata e i nostri stakeholder trarranno molti vantaggi da questa acquisizione strategica, che evidenzia la nostra visione più ampia e il nostro impegno nel mercato italiano. Lavoreremo duramente per continuare a offrire un servizio di qualità, senza eguali, a tutti i nostri clienti, ricercando nuove opportunità nel paese”.

Negli ultimi sette anni, dnata ha ampliato notevolmente le operazioni aeroportuali internazionali con una serie di partnership ed acquisizioni. L'azienda fornisce, a oltre 300 compagnie aeree, servizi di assistenza a terra affidabili e di qualità, servizi cargo e di catering in 130 aeroporti presenti in 6 continenti. ■

16 luglio 2018

Spedizionieri a lezione di e-booking con Lufthansa e Freightos

Pochi giorni fa a Vignate (Milano), presso gli uffici italiani di Lufthansa, di fronta a una platea composta nell'arco della giornata da un centinaio di spedizionieri si è svolto un incontro per presentare una nuova modalità di eBooking con il vettore aereo tedesco attraverso la piattaforma Webcargo. Nell'occasione sono state illustrate anche le nuove funzionalità di questo strumento digitale fra cui la nuova versione del sito e la Pam (Professional Airfreight Marketplace), una opzione che permette di confrontare e prenotare le spedizioni in import dalla Cina.



“È la prima volta che Lufthansa apre a collaborazione con piattaforme terze per questo genere di servizi” spiega Freightos in una nota, aggiungendo poi: “La piattaforma con cui ha deciso di collaborare è ampiamente diffusa e utilizzata da molti spedizionieri, sia livello internazionale (oltre mille) che a livello locale (oltre 160 agenti lata). Gli spedizionieri la utilizzano per avere in tempo reale una panoramica tariffaria e di programmazione dei voli sulla base della quale possono con molta più facilità e velocità rispetto al passato offrire quotazioni ai propri clienti”.

Di fatto si tratta quindi di un supporto ulteriore e moderno per gli spedizionieri che, anche prima della prenotazione, potranno avere conferma dal vettore sulla tariffa quotata e sulla disponibilità di spazio in stiva. In sostanza gli stessi vantaggi già disponibili sul sito del vettore sono ora disponibili anche su Webcargo.



Gian Carlo Floris

L'incontro di Vignate è stato presentato da Antonio Di Martino, Head of sales and handling nord-ovest Italia di Lufthansa Cargo e Gian Carlo Floris, responsabile commerciale di Webcargonet. “Questa prima collaborazione – dicono- probabilmente solo la prima di una lunga serie e crea un precedente importante in un settore in rapidissima evoluzione dove la parola d'ordine, oggi più che mai è, online”. ■



Innovative GSSA Cargo Solutions Since 1994

www.airlogisticsgroup.com



31 luglio 2018

Dhl Express promette 36 movimenti aerei giornalieri a Malpensa dal 2020



Malpensa – Dhl Express Italy ha trasformato per un giorno il proprio magazzino di Milano Malpensa in un campo di pallavolo virtuale ospitando le squadre nazionali di pallavolo maschile e femminile per un servizio fotografico nelle aree operative del terminal e su un aereo cargo per la campagna “Connettiamo Passioni, condividiamo storie”.

All'incontro era presente Alberto Nobis, amministratore delegato Dhl Express Italy (per la cronica ex-pallavolista a livelli dilettantistici), che ha detto: “Oggi abbiamo scelto di aprire le porte del nostro hub perché è il luogo strategico da dove partono le spedizioni internazionali che hanno reso Dhl leader mondiale della logistica espressa e vorremmo sia un viatico benaugurante per accompagnare le nostre squadre nazionali verso il loro Mondiale”.

L'Hub di Dhl a Malpensa nel giro di un paio d'anni verrà notevolmente ampliato e diventerà fondamentale all'interno di un network europeo di 85 hub e gateway, al fianco degli hub principali di Lipsia, East Midlands e Bruxelles. Attualmente Dhl Express Italy dispone di 5 hub internazionali, di cui due “air”, con Malpensa appunto e Bergamo, e tre “ground”, con Carpianto, Torino e Bologna; 3 hub domestici (Bologna, Roma, Carpianto); 6

air gateway (Ancona, Bologna, Roma Ciampino, Napoli, Venezia e Pisa) e una flotta di 2.410 veicoli, 2.335 furgoni a basso impatto ambientale e 16 aerei, capaci di connettere ogni parte del mondo.

A proposito del nuovo maxi-centro logistico che l'azienda realizzerà presso la Cargo City di Malpensa, Nobis ha parlato di “un investimento pari a 109 milioni di euro” preannunciando che “a settembre sarà posata la prima pietra del nuovo hub. Diventerà il quarto in Europa e il più avanzato tecnologicamente. Ma soprattutto i lavoratori passeranno dai 50 attuali a 500”.

Attualmente il magazzino Dhl si trova nei pressi del Terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa mentre il nuovo stabilimento sorgerà su 30mila metri quadrati alla Cargo City e consentirà di lavorare circa 90mila colli ogni giorno (rispetto ai circa 15 mila odierni in import/export). Dagli attuali 8 movimenti aerei giornalieri (diretti a Lipsia, Bruxelles e East Midlands) Dhl li incrementerà a 36. ■

31 luglio 2018

E' nato il nuovo Osservatorio Cargo Aereo italiano voluto dal Cluster

Il Cluster Cargo Aereo italiano ha reso nota oggi la nascita del nuovo Osservatorio Cargo Aereo. L'organizzazione di settore nata nel 2015 su iniziativa di Anama, Assaereo, Assohandlers e Ibar ha spiegato in una nota che questo osservatorio nasce perché “il trasporto aereo merci balza di rado agli onori della cronaca nonostante si tratti di un settore strategico per l'Italia giacché il suo peso, sulle esportazioni italiane Extra UE, è del 25,8%” e perché “nel corso dei lavori per la realizzazione del Position paper sul cargo aereo, presentato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti nell'ottobre 2017, è emerso ancora una volta come vi siano pochi dati e statistiche che possano consentire a decisori politici e operatori di avere un quadro d'insieme complessivo”.



Per dare risposta a questa esigenza il Cluster ha creato appunto l'Osservatorio Cargo Aereo.

Commentando questa novità i presidenti delle quattro associazioni di categoria hanno detto: “Cerchiamo di colmare una lacuna che nelle nostre discussioni interne e in quelle con i decisori politici limitava fortemente le nostre possibilità di azione. Nel settore del trasporto aereo merci vi è infatti una carenza di informazioni e statistiche che possano offrire valore oggettivo alle analisi svolte nonché spunti di riflessione agli operatori del settore”.

Sulla base di queste premesse l'Osservatorio ha individuato come obiettivo del primo studio quello di comprendere se l'attuale sistema del cargo aereo italiano sia efficace ed efficiente rispetto a quelli dei principali competitor europei.

“Intendiamo mettere a confronto i due principali aeroporti cargo italiani, Milano Malpensa e Roma Fiumicino, con i principali competitor europei per capire se il sistema nazionale è competitivo e soprattutto per avere spunti che consentano di migliorare l'intero settore” si legge ancora nella nota del Cluster, che infine aggiunge: “Stiamo lanciando un bando di gara aperto a tutte le società di consulenza che vi vorranno partecipare. Lo scopo è quello di realizzare uno studio oggettivo, e per questo affidato a società terze, da presentare in un evento pubblico entro il primo semestre del 2019”. ■

26 agosto 2018

Dall'aeroporto di Bologna decollate 90 auto sportive

Nella prima metà di agosto l'aeroporto Guglielmo Marconi è stato teatro di una spedizione tanto particolare quanto importante. Circa 200 persone con 90 auto sportive al seguito si sono imbarcate su quattro aerei (tre cargo e uno passeggeri) alla volta di Osaka, in Giappone.

L'aeroporto del capoluogo emiliano è stato il capolinea europeo di Gumball 3000, la corsa automobilistica britannica famosa anche per aver ispirato il film "La corsa più pazzca del mondo. Giunta quest'anno alla sua 20ma edizione, la corsa era partita



da Londra il 5 agosto, per concludersi a Tokio l'11 passando appunto per un volo fra Italia ed Estremo Oriente.

Sul piazzale del Marconi non sono passate inosservate le varie auto sportive delle marche più pregiate (Ferrari, Lamborghini, Rolls-Royce, Aston Martin e altre) tutte rigorosamente personalizzate con allestimenti e colorazioni realizzate per essere notati. Questa corsa non competitiva si sviluppa lungo un percorso di 3mila miglia che quest'anno è partita da Covent Garden per poi fare tappa a Chantilly, Milano, Bologna, Osaka, Kyoto e Nanao per concludersi infine a Tokyo.

Come raccontato dall'aeroporto bolognese [sul proprio sito](#), i 200 partecipanti – per lo più personaggi del jet set britannico ed americano – sono arrivati all'aeroporto di Bologna alla guida delle loro supercar e sono stati accolti in un terminal dedicato

allestito per l'occasione a location per Vip party, con dj set e refreshment, fino al decollo avvenuto con un volo privato della Malaysian Airlines. Contestualmente Fast Freight Marconi, la società cargo dell'Aeroporto di Bologna, ha preparato le 90 auto sportive per la spedizione e tutte le auto sono state pallettizzate e caricate su tre aerei cargo Boeing 747-400 di Cargo-lux, AirBridgeCargo e Atlas Air. ■

28 agosto 2018

Roccasecca è il 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 comunica in una nota il Gruppo Save spiegando che la carrie-



Massimo Roccasecca

ra 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 & mar-

keting 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. ■

4 settembre 2018

WFS avvia l'attività nel nuovo magazzino da 5.000 mq a Malpensa

Worldwide Flight Services ha reso noto di aver avviato l'attività presso il nuovo magazzino appena realizzato presso la Cargo City di Malpensa che consentirà al gruppo di movimentare 47.000 tonnellate di merce ogni anno. WFS era già presente presso l'aeroporto varesotto dove finora garantiva solo servizi di back office e supervisione alle merci per American Airlines e per China Cargo Airlines. Proprio American Airlines è il primo cliente della nuova struttura avendo firmato con WFS nei mesi scorsi un contratto per la fornitura di attività di magazzino.



In termini di superfici il nuovo inquilino della Cargo City ha a disposizione 5.000 mq di magazzini, 3.000 mq di piazzale e altri 800 mq di uffici. WFS specifica di aver inoltre dotato questa infrastruttura delle più moderne ed efficienti attrezzature per la movimentazione del carico tra cui figurano anche celle per le merci da conservare a temperature controllata.

Massimiliano Introini, managing director di WFS Italy, ha commentato questa nuova apertura dicendo: “L’inaugurazione di un nuovo cargo terminal a Milano rappresenta una pietra miliare per il nostro gruppo. Si tratta del primo nuovo magazzino costruito a Malpensa dal 2004 a oggi e rappresenta un impegno preso da WFS con l’aeroporto per 10-15 anni. Questo investimento fa di WFS l’unico cargo handling operator internazionale attivo in Italia”.

Alle parole di Introini si aggiungono quelle di John Batten, responsabile per WFS delle regioni Europa, Middle East, Africa e Asia, che ha detto: “Quest’ultimo investimento espande ulteriormente la nostra presenza nei principali aeroporti cargo europei e offre una nuova connessione all’interno del nostro network continentale”.

Oltre a Malpensa, WFS fornisce servizi di cargo documentation per compagnie aeree anche negli aeroporti di Roma e di Venezia. ■

4 settembre 2018

I cavalli della nazionale italiana verso gli USA “in business class” con Emirates

Con il volo EK9387 operato da Emirates e partito da Liegi, in Belgio, i cavalli delle nazionali italiane di Endurance e Reining, che prenderanno parte ai FEI World Equestrian Games di Tryon sono atterrati ieri pomeriggio al Greenville-Spartanburg Airport in Carolina del Sud (Stati Uniti). E’ partita così ufficialmente, con l’arrivo dei primi atleti, l’ultima fase del conto alla rovescia per l’edizione 2018 dei Campionati del Mondo in programma dall’11 al 23 settembre al Tryon International Equestrian Center (North Carolina).

I cavalli dell’Italia hanno effettuato la traversata oceanica (8 ore e 50 minuti di volo), insieme ad altri 67 compagni di viaggio provenienti da Austria, Belgio, Bahrain, Francia, Germania, Irlanda, Olanda, Oman, Portogallo, Spagna, Svizzera e Svezia, a bordo di un Boeing 777 appositamente noleggiato per il loro trasporto in container personalizzati, completi di climatizzazione per garantire il massimo comfort.

La complessa logistica dei trasferimenti è stata affidata alla Peden Bloodstock, azienda specializzata nel settore, che porterà negli Stati Uniti cavalli da sei dei sette continenti del mondo. Il volo atterrato ieri in Carolina del Sud è il primo dei 23 che raggiungeranno gli Stati Uniti da Liegi e Dubai. A questi si aggiungono gli altri operati da 11 città sudamericane, tra cui Buenos Aires (ARG), San Paolo (BRA), Santiago (CHI), Lima (PER), Montevideo (URU) e San José (CRC). La rimanente parte dei cavalli raggiungerà Tryon via terra.

Quello che trasferirà nei prossimi giorni i cavalli partecipanti ai WEG è il più grande ponte aereo commerciale di cavalli nella storia degli sport equestri.



Leggi la notizia sul sito di [Emirates SkyCargo](#). ■

25 settembre 2018

DHL Global Forwarding amplia il suo hub logistico a Fiumicino

Dhl Global Forwarding ha inaugurato a Fiumicino la sua rinnovata sede che presenta un ampliamento dagli attuali 4.000 mq a 5.522 mq, di cui 1.881 mq dedicati a celle a temperatura controllata per prodotti farmaceutici e alimentari. In una nota della società si legge che, per quanto riguarda il settore life sciences, nel nuovo sito sono disponibili tre celle sorvegliate con circuito

chiuso, di cui una con una temperatura di 2 – 8°C, una a 15 – 25°C e una cella settata a -20°C. Per quanto riguarda invece il settore food, si suddivide in due aree a temperatura controllata, rispettivamente a 2 – 8°C e a -20°C.

Un investimento di oltre 1,8 milioni di euro quello dell’hub romano che si inserisce in un quadro di crescita dettato dalla necessità di spazi più ampi per l’allestimento di grossi volumi, sia di contenitori attivi sia di contenitori passivi, e che consente l’utilizzo all’interno delle celle di ben 18 plug.



“Questo ampliamento colloca Dhl Global Forwarding al primo posto in Europa come azienda principale non solo nell’esportazione di prodotti farmaceutici, ma anche alimentari, superando persino la Germania, titolare fino ad oggi di questo primato” si legge nella nota del colosso tedesco dei trasporti e della logistica. “Dhl attesta i più alti standard di servizio e qualità nell’ambito Life Science attraverso processi uniformi e controllati e la presenza costante di una rete che, grazie alla piattaforma cloud unificata LifeTrack, consente di offrire una maggiore trasparenza rispetto alle offerte convenzionali nel settore dei trasporti a temperatura controllata. LifeTrack non solo assicura il monitoraggio della spedizione, ma contempla anche un intervento proattivo durante la supply chain per tutta la durata del percorso, 365 giorni l’anno, qualora questo si rendesse necessario. La presenza di un Emergency Desk, istituito per fornire supporto 7 giorni su 7 sulle spedizioni Aerospace & Aviation, completa il servizio di assistenza a 360 gradi”. ■



" 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

25 settembre 2018

JAS festeggia 40 anni e guarda a nuove aperture in Medio Oriente

Pochi giorni fa, precisamente l'8 settembre scorso, la casa di spedizioni milanese JAS ha celebrato i suoi primi 40 anni di vita con un grande evento organizzato presso il magazzino della propria sede direzionale a Segrate. Il gruppo rilevato e rilanciato da Biagio Bruni nel 1978, era inizialmente attivo soprattutto nel business delle spedizioni aeree, ma negli anni ha progressivamente aumentato il proprio ruolo anche nel segmento del trasporto marittimo, diventando oggi uno dei principali player di mercato in Italia e nel mondo.

“Il fatturato conseguito nel corso del 2017 si è suddiviso equamente tra i traffici via aerea e quelli via mare; mentre per il 2018 le previsioni sono di chiudere con un volume d'affari in crescita, spiega Leonardo Baldi, CEO di JAS SpA. “Il gruppo oggi è composto da 250 uffici dislocati a livello worldwide, dove lavorano complessivamente circa 4.200 persone. Di queste, 530 sono impiegate in Italia nelle 19 filiali che abbiamo sul territorio”.

A livello di network JAS è strutturata in quattro macro-aree: Asia Pacific (con sede a Singapore), Americhe (sede ad Atlanta), EMEA (sede a Novazzano) e Italia (headquarter a Segrate). “L'Italia ha un giro d'affari di poco meno di 300 milioni di Euro al netto dei diritti doganali” spiega ancora Baldi, che definisce il 2018 “un anno abbastanza soddisfacente anche se il mercato italiano ha dato qualche segnale di sofferenza sé vero che, come suggeriscono i dati economici più aggiornati, le esportazioni via aerea sono rallentate del 3,2% nei primi sette mesi dell'anno e quelle via mare del 7%”.

A proposito invece delle celebrazioni andate in scena per il 40mo compleanno dell'azienda, il CEO di JAS ha raccontato che per la serata è stata utilizzata una superficie del magazzino di Segrate, circa 5.000 mq, appositamente allestiti per l'occasione e che ha visto la partecipazione di circa 800 persone, in larga parte dipendenti ma anche qualche fornitore e primari partner commerciali.

Sul fronte operativo, Baldi tiene infine a ricordare il completamento del progetto Go Live che a distanza di tre anni dal suo avvio ha portato alla completa implementazione in tutte le sedi JAS del mondo del software condiviso C1 e preannuncia possibili nuove aperture del gruppo in Asia. “I due mercati nel mondo dove siamo più forti sono gli Stati Uniti e la regione Asia-Pacific (Cina in primis) mentre in prospettiva futura è il Medio Oriente la regione del mondo dove potremmo ampliare la nostra presenza (l'anno scorso abbiamo aperto una nuova sede in Bahrein). Inoltre, sempre guardando al futuro, le nostre attenzioni potrebbero rivolgersi sempre di più anche all'Africa dove siamo presenti per ora solo in Sud Africa”. ■



Biagio Bruni e Leonardo Baldi

26 settembre 2018

Panalpina annuncia tre charter dall'Italia e l'ampliamento degli uffici

Malpensa (Varese) – “Attraverso il nostro network organizziamo ogni anno 1.500 charter dedicati e da questo aeroporto opereremo fra novembre e dicembre prossimi almeno tre voli charter verso New York dedicati in particolare alla nostra clientela dell'industria del fashion”. È questa una delle principali notizie annunciate ieri a Malpensa da Stefan Karlen, presidente e amministratore delegato di Panalpina, arrivato da Basilea per celebrare gli 80 anni della società in Italia.

In occasione dell'evento appositamente organizzato per questo anniversario al quale hanno preso parte quasi 150 clienti, il numero uno del colosso spedizionieristico svizzero ha ricordato la posizione di leadership di Panalpina nel mercato del trasporto aereo cargo mondiale con quasi un milione di tonnellate di merce trasportata nel 2017 e ha aggiunto che quest'anno l'azienda sta crescendo in questo segmento del 3-4%.

“L'Italia è un paese esportatore e lo si vede anche dai volumi che Panalpina trasporta: nelle spedizioni aeree l'export è cinque volte superiore all'import, mentre per i trasporti marittimi le spedizioni in esportazione sono doppie rispetto alle importazioni” ha aggiunto Karlen. “In Italia abbiamo attualmente un market share attorno al 3% nel trasporto aereo e dell'1% nel marittimo e questi numeri ci dicono due cose: la prima è che il mercato è molto frammentato, la seconda che ci sono ancora ampi margini di crescita, anche nel settore della logistica conto terzi e della distribuzione end-to-end”.

A proposito dell'evoluzione del mercato dei trasporti e della logistica, il numero uno di Panalpina ha rivelato poi che “le aziende del settore moda stanno chiedendo sempre più di spedire i loro prodotti direttamente presso i negozi nei mercati finali, bypassando i centri distributivi. Noi raccogliamo i prodotti presso gli stabilimenti produttivi o presso i magazzini in Italia, organizziamo la consegna di ultimo-miglio nel negozio di Hong Kong e consegniamo la merce già disimballata”. Nell'era dell'e-commerce la velocità conta sempre di più e un modo per

accelerare il servizio di trasporto è proprio quello di bypassare i centri distributivi a destinazione o di utilizzare nel caso di consegne a Hong Kong voli diretti da Milano Malpensa.

In vista della peak-season che si appresta a iniziare fra pochi giorni, Stefan Karlen ha infine affermato che, “nonostante non sarà così accentuata come è stata nel 2018, le rate di nolo rimarranno elevate. Continuano a essere di un 15-20% superiori rispetto all’anno scorso e assisteremo a un loro ulteriore aumento nel quarto trimestre dell’anno”.

Sempre in occasione delle celebrazioni per gli 80 anni di Panalpina in Italia, dopo i discorsi ufficiali di rito, il country manager Giuseppe Chiellino a AIR CARGO ITALY ha rivelato che prossimamente l’azienda prevede l’apertura in Italia di nuovi uffici commerciali: “Dove? Stiamo guardando diverse regioni dove bisogna essere presenti con un proprio presidio diretto sul territorio: penso ad esempio alla Puglia, alle Marche, al Friuli, al Trentino, e al Piemonte. Panalpina tradizionalmente è presente con uffici propri nei capoluoghi di regione”.



Stefan Karlen e Giuseppe Chiellino

C’è poi il progetto dei magazzini di seconda linea a Malpensa ricordati anche da Giovanni Costantini, cargo manager di Sea durante l’evento e specificamente progettati per accogliere società di spedizioni e di e-commerce. “Panalpina potrebbe essere interessata ad avere un proprio presidio a Malpensa” ha confessato Chiellino, precisando che “l’e-commerce anche in Italia sta crescendo a ritmo sostenuto e ci sono volumi crescenti di prodotti italiani che vengono esportati così come al contrario arrivano molte merci in import acquistate online dagli italiani”. ■

1 ottobre 2018

Matrimonio fra spedizionieri: World Cargo acquisisce Esse Emme

La società di spedizioni e logistica World Cargo Srl consolida la sua presenza nel mercato nazionale dei trasporti grazie all’acquisizione di Esse Emme Srl. Quest’ultima, fondata nel 1975, con uffici propri a Peschiera Borromeo e Bologna e un volume d’affari annuo nell’ordine dei 6 milioni di euro, è fra gli operatori leader nel mercato nazionale per le spedizioni di animali vivi e per quanto riguarda le spedizioni di prodotti farmaceutici. Il settore general cargo completa il quadro di attività operativa di questa società di spedizioni.



Dando notizia dell’acquisizione appena messa a segno, Natalino Rocchi e Roberto Colucci, soci e amministratori di World Cargo, hanno dichiarato: “Il tipo di attività di Esse Emme si integra perfettamente con quella che è la tipologia di servizi offerti alla clientela di World Cargo, da sempre sensibile alle tempistiche di esecuzione del servizio”.

La World Cargo, azienda con sedi a Roma, Milano e Bologna e ricavi annui da 12 milioni di euro, oltre al settore general cargo è specializzata nella gestione di spedizioni particolarmente urgenti dirette verso qualsiasi destinazione nel mondo per conto di clienti che appartengono principalmente al settore farmaceutico, automobilistico e aerospaziale. ■

2 ottobre 2018

E’ ufficiale: Nippon Cargo Airlines riprende i voli su Milano

A pochi giorni di distanza dall’[anticipazione di AIR CARGO ITALY](#), Nippon Cargo Airlines ha ufficializzato la riattivazione dei propri voli dal Giappone all’Italia.

Il vettore aereo all-cargo in una nota ha comunicato che dal 5 ottobre verranno riattivati i collegamenti fra Narita, in Giappone, e gli scali aeroportuali europei di Amsterdam e di Milano (Malpensa). Questi vanno dunque ad aggiungersi a quelli già riattivati fra Narita e Hong Kong, Shanhgai e Chicago.

“Il resto delle operazioni aeree verranno ristabilite non appena le verifiche di sicurezza riguardanti gli aeromobili saranno completate” spiegano dalla compagnia.



Inizialmente la frequenza dei voli sull’Italia sarà bisettimanale nei giorni di mercoledì e sabato. Da inizio 2019 potrebbe aumentare ma tutto dipenderà da quanti aerei NCA opererà sul mercato. ■

9 ottobre 2018

Completata con successo la spedizione di Maserati a cura di Agility

Nella serata di lunedì 8 ottobre sono state completate con successo le operazioni di trasporto, imbarco e spedizione via aerea del secondo lotto di venti auto di lusso Maserati destinate a Port Moresby, in Papua Nuova Guinea, per il Asia-Pacific Economic Cooperation forum (Apec) 2018.

Come rivelato nei giorni scorsi da AIR CARGO ITALY, giovedì scorso erano arrivate all'aeroporto di Malpensa le prime bisarche con a bordo circa 40 Maserati che fra venerdì e domenica sono decollate a bordo di due aerei Boeing 747 freight di Air BridgeCargo con destinazione Papua Nuova Guinea.

La spedizione è stata curata da Agility Logistics mentre la movimentazione del carico pregiato in aeroporto è stato affidato all'handler Alha.



Leggi maggiori dettagli nella nota stampa di [Air Bridge Cargo](#). ■

25 ottobre 2018

Nuovo accordo fra handler e lavoratori alla cargo city di Malpensa

Handler aeroportuali, cooperative e sindacati dei lavoratori hanno un accordo che prevede espressamente una sorta di 'clausola sociale' da applicarsi nei casi avvenga uno spostamento di attività deciso dai vettori che operano in aeroporto.



L'accordo è stato raggiunto questa settimana nella sede Enac di Malpensa: seduti al tavolo, con la mediazione di Sea, c'erano da un lato le organizzazioni sindacali che rappresentano i lavoratori della logistica e dall'altro le società e le cooperative che operano presso la cargo city (vale a dire Alha, Mle, Wfs Italia, Beta Trans, Consorzio Logico, Logitec servizi e le cooperative Ncl, Coros e Work Time).

«L'accordo ricalca quello già siglato nel 2015 – spiega Renzo Canavesi, sindacalista della Cub Trasporti di Malpensa – prevede espressamente un meccanismo di garanzia sociale tra le società operanti presso il Cargo di Malpensa, in caso di spostamento delle attività determinate dalle scelte dei vettori».

È appunto la cosiddetta 'clausola sociale', a cui le organizzazioni sindacali tengono molto perché rappresenterebbe un freno rispetto a possibili distorsioni o forme di "dumping" a danno dei lavoratori, in considerazione delle criticità già emerse negli anni passati.

«Nell'incontro in Enac, ci si è soffermati anche su due aspetti che dovranno essere affrontati al prossimo rinnovo dell'accordo tra 12 mesi» rimarca il rappresentante della Cub Trasporti. «L'applicazione per tutte le società del contratto nazionale trasporto aereo settore handling e la garanzia della copertura per tutti i lavoratori, degli ammortizzatori sociali in caso di crisi o ristrutturazione. Non è infatti più accettabile che le società operanti nello stesso settore utilizzino contratti nazionali diversi, quelli del trasporto merci e della logistica, e che alcune cooperative non attivino gli ammortizzatori sociali».

Uno dei casi più eclatanti del recente passato riguarda i 30 lavoratori della cooperativa Work Time, impegnati nei servizi di handling per la Nippon Cargo Airlines: quando il vettore giapponese ha sospeso i voli per quattro mesi a seguito di problemi di sicurezza agli aerei, gli addetti hanno subito una drastica riduzione di orario e salario, senza alcun 'paracadute'. ■

29 ottobre 2018

Soddisfazione degli handler per la clausola sociale a Malpensa

Non solo i sindacati dei lavoratori ma anche gli handler aeroportuali esprimono con una nota la propria soddisfazione per l'accordo sul lavoro alla cargo city dell'aeroporto di Malpensa firmato da

Cargo Handling Alha, MLE, Beta Trans e WFS, le società consorziali Consorzio Logi.co, Logitec Servizi e le Società Cooperative NCL, Coros e Worktime insieme con le segreterie Regionali e Territoriali Lombardia di Filt CGIL, Fit CISL, UIL Trasporti, UGL Trasporto Aereo, FLAI Trasporti e Servizi, CUB Trasporti, USB Lavoro Privato.

Una nota condivisa proprio da Alha e da Bcube spiega che l'obiettivo conseguito è quello della continuità della tutela sociale dei lavoratori tramite il mantenimento dei livelli occupazionali, delle professionalità consolidate e, di conseguenza, degli stan-

dard di servizio e dei livelli di sicurezza sul lavoro. Ciò evidentemente a beneficio di tutto il sistema, delle aziende che riescono ad evitare la gestione strutturale degli esuberanti conseguenti alla perdita di traffico (con quanto ne consegue in termini economici e sociali) e dei lavoratori che dispongono di uno strumento potente di tutela sociale (anche la retribuzione oltre al posto di lavoro è mantenuta).

Il contesto è quello di una fase di cambiamento che interessa attualmente il sistema cargo di Malpensa in ragione delle nuove aperture dei magazzini di prima linea nella Cargo City sud.

“L'accordo, che interessa differenti modelli organizzativi, grazie alla partecipazione ed al senso di responsabilità di tutti gli attori coinvolti rende cogente, migliora e armonizza un insieme di regole, già previsto dal CCNL, volto a salvaguardare professionalità e occupazione” si legge nella comunicazione degli handler. “La platea interessata è ampia: sono infatti giunti a un accordo tutti e quattro gli operatori cargo certificati e i relativi appaltatori, insieme a sei organizzazioni sindacali – tre confederali (Cgil, Uil e Ugl) e tre autonome (Flai, Usb e Cub) – oltre che ENAC e SEA”. Questo accordo, della durata di un anno, va in continuità con quello sottoscritto nell'ottobre del 2015, che già aveva generato effetti positivi e tangibili sull'intero sistema.

“Per meglio comprendere l'incisività e l'importanza di questo tipo di accordo, si consideri che nel triennio 2015/2018 si sono verificati complessivamente (incluso anche Fiumicino) una dozzina di casi di perdita di contratto con compagnie aeree da parte di un handler e conseguente acquisizione da parte di un altro operatore cargo, e che questi trasferimenti di servizio hanno coinvolto ben 83 lavoratori” si legge ancora nella nota. Che poi aggiunge: “In assenza di un impianto di regole e tutele come quelle concordate, la perdita di contratto con una compagnia aerea da parte di un handler avrebbe rappresentato per questi lavoratori la perdita del proprio posto di lavoro. Invece, grazie al circolo di regole virtuose che l'intero sistema cargo ha condiviso e applicato, nei casi sopra citati il trasferimento della forza lavoro è stato garantito da un operatore all'altro: nessuno dei lavoratori ha perso salario, anzianità e professionalità e nessuna criticità o frizione si è registrata sugli scali. Questo, peraltro, tenendo appunto anche conto delle peculiarità organizzative dei singoli handler, ecco perché il coinvolgimento anche dei rispettivi prestatori di servizi”.

Come a Malpensa, seppur con parametri differenti, anche presso l'aeroporto di Fiumicino è presente un accordo analogo e i due principali handler coinvolti (Alha e Bcube), che sono presenti con cargo terminal di prima linea anche sullo scalo romano, operano in conformità con lo schema di tutele su entrambe le stazioni, contribuendo a dare un impulso positivo al complessivo quadro delle relazioni industriali di comparto nazionali. ■



30 ottobre 2018

Alessandro Lega nuovo presidente di Aicai



Alessandro Lega

Alessandro Lega, direttore affari legali Sud Europa di FedEx Express, è stato nominato nuovo presidente dell'Associazione Italiana dei Corrieri Aerei Internazionali (Aicai), che riunisce le principali società di trasporto espresso operanti nel mercato italiano. Alessandro Lega succede a Marco Carenini, operations director di Ups Italia.

Aicai, associazione che riunisce DHL Express, FedEx Express, Tnt Express e Ups, e che movimentata ogni anno oltre 100 milioni di spedizioni nazionali e internazionali, è nata nel 1987 per promuovere il rapporto con i soggetti istituzionali e imprenditoriali sui temi chiave per il settore dell'express courier.

“Per il biennio 2018 – 2020” si legge in una nota di Aicai, “il nuovo presidente intende impegnarsi per sostenere e porre all'attenzione delle istituzioni il ruolo fondamentale che i cor-

rieri aerei internazionali rappresentano per tutto il tessuto imprenditoriale italiano e, in particolare, per le piccole medie imprese: sono infatti queste ultime che più necessitano di poter far affidamento su fornitori globali di servizi di trasporto per poter esportare l'eccellenza italiana nel mondo. In base ai dati più recenti dell'Agenzia delle Dogane, e per meglio inquadrare il ruolo strategico del settore, è importante sottolineare che il solo comparto dei corrieri espresso rappresenta il 30% a valore di tutte le esportazioni dall'Italia verso i paesi extra Unione Europea.

Alessandro Lega ha commentato così la sua nomina: "Siamo sempre stati visti come fornitori di servizi di trasporto ma, in un mercato in rapida evoluzione come quello di oggi, il ruolo dei corrieri aerei internazionali si è trasformato: da semplici fornitori di servizi a veri e propri business enablers per le imprese. Negli ultimi anni, anche grazie alla digitalizzazione dei mercati e al rapido sviluppo dell'e-commerce, sono soprattutto le piccole e medie imprese italiane che necessitano di un business partner strategico per la loro crescita sui mercati internazionali e sono convinto che i membri Aicai possano, e debbano essere, la chiave strategica per questa evoluzione".

Lega ha infine aggiunto: "È soprattutto grazie alle capacità dei corrieri aerei espressi che un confine geografico non rappresenta più una barriera, in termini di procedure doganali, costi o rapidità del servizio. In qualità di presidente Aicai intendo sostenere i membri dell'associazione nel riaffermare il proprio ruolo strategico per il tessuto economico italiano consolidando e rafforzando il dialogo e la cooperazione con le istituzioni. Credo fermamente che i corrieri espressi aerei debbano essere messi nella condizione di continuare a competere in un mercato aperto semplificato dal punto di vista burocratico e regolamentare, condizioni essenziali per continuare a servire al meglio le imprese italiane sui mercati internazionali e supportare l'intera crescita economica del Paese".

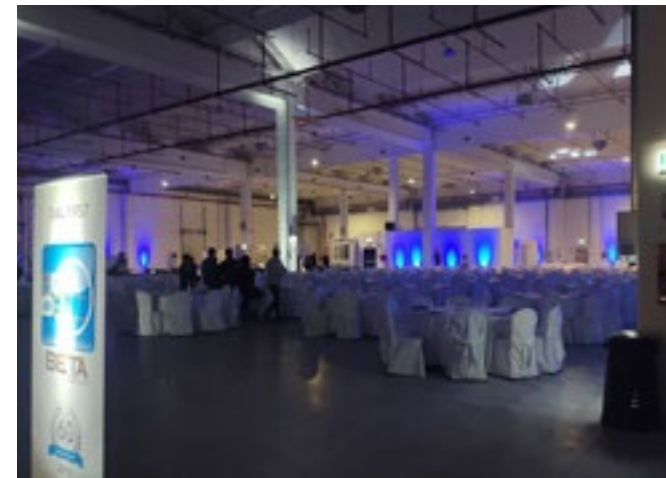
Alessandro Lega è entrato in FedEx nel 2012 come responsabile affari legali per l'Italia. Dal 2017 ricopre la carica di direttore affari legali di FedEx per tutta l'area Sud Europa, con responsabilità su 17 paesi. Lega ricopre inoltre la carica di consigliere di amministrazione di FedEx Express Italy Srl. ■

31 ottobre 2018

Inaugurato anche il nuovo magazzino di Beta Trans a Malpensa

Beta-Trans ha inaugurato questa settimana il nuovo magazzino appena realizzato presso l'area cargo city sud dell'aeroporto di Malpensa con un evento speciale al quale hanno partecipato circa 400 persone. Fra loro, oltre ovviamente ai vertici di Beta-Trans, erano presenti i rappresentanti delle compagnie aeree, agenti, spedizionieri e le varie istituzioni coinvolte nell'iter autorizzativo che ha portato alla realizzazione di questa moderna infrastruttura.

Il nuovo magazzino di 10.000 mq, è dotato di una tettoia di 3.000 mq dedicata allo stoccaggio e alla movimentazione di pallet aerei e di un'area a temperatura controllata di 1.500 mq che include aree dedicate ai prodotti farmaceutici, controllo veterinario, prodotti alimentari e un'area fitosanitaria.



6 novembre 2018

Nuove regole d'accesso per i camion alla cargo city di Malpensa

Con la nuova ordinanza n.3 del 2018 dell'Enac (Ente nazionale aviazione civile) arrivano nuove regole per accedere e sostare con veicoli e merci all'interno della cargo city dell'aeroporto di Malpensa. In particolare, per quanto riguarda gli autisti di veicoli pesanti, le novità prevedono che: 1) l'accesso e la sosta all'interno della struttura vada limitata esclusivamente ai tempi necessari alla consegna o al ritiro delle merci; 2) stesso criterio vale per l'accesso nelle aree dei magazzini prospicienti la delimitazione di zona doganale mediante punti specifici; 3) le necessità di ottenere documenti o titoli autorizzativi per accedere alla cargo city, sia per chi vi si reca di frequente, sia per chi si limita a consegna saltuarie.

Leggi di più su [TrasportoEuropa](#).

Leggi [l'Ordinanza 3/2018 Milano Malpensa del 12 ottobre 2018 dell'ENAC e i relativi allegati](#). ■



9 novembre 2018

Gli aeroporti italiani vogliono riprendersi il business pharma

Aeroporto Malpensa – Il sistema del trasporto aereo cargo italiano ha intenzione di riprendersi l'import/export di prodotti farmaceutici, un settore industriale in cui il nostro Paese è leader a livello continentale. Per quanto riguarda i medicinali, o comunque tutti i prodotti in qualche modo legati all'industria del pharma, finora la quasi totalità delle importazioni e delle esportazioni italiane ha transitato dagli aeroporti di Bruxelles, Francoforte e Amsterdam. Una tendenza che il nostro Paese ha ora deciso di interrompere mostrando quanto di buono stanno facendo alcune aziende private soprattutto negli aeroporti di Milano e Roma.

Ieri ad esempio l'handler aeroportuale Alha ha presentato a Malpensa il suo nuovo dolly refrigerato ribattezzato CoolBox per la gestione in rampa del prodotto farmaceutico e della merce deperibile. Un nuovo sistema progettato, realizzato e brevettato insieme all'azienda Petriglia (con cui Alha costituirà un'apposita joint venture per la commercializzazione di questi carrelli) su impulso della compagnia aerea Cathay Pacific Cargo.

“Il settore farmaceutico è stato al centro di numerosi investimenti del Gruppo Alha negli ultimi anni, un piano di sviluppo teso a garantire al cliente finale il controllo totale sul processo di gestione del prodotto dall'aeromobile fino al magazzino di consegna e viceversa” ha detto il direttore generale Alessandro Cappella. “Investimenti come questi servono ad attirare traffici e a Malpensa i risultati iniziano già a vedersi perché se nel 2015 movimentavamo nell'intero anno 1.780.000 kg di prodotti farmaceutici, quest'anno al 31 ottobre siamo già a quota 3.100.000 kg”. Cappella ha però aggiunto che “c'è ancora una grossa fetta di traffico in export che vola da altri aeroporti europei e bisogna lavorare con agenti, spedizionieri e case farmaceutiche per far capire come gli aeroporti italiani siano affidabili e attrezzati per movimentare merce pharma”.

La condizione necessaria ma non sufficiente per poter operare in questo mercato è la certificazione IATA Ceiv Pharma che Alha

ha ottenuto da un anno, l'altro principale handler Bcube già dal 2015 e a cui le società di gestione aeroportuale Sea (per Malpensa) e Aeroporti di Roma (per Fiumicino) inizieranno a lavorare dal prossimo anno. Lo stesso percorso pare verrà intrapreso anche da Alitalia in modo che il sistema logistico nazionale sarà in grado di proporsi all'industria farmaceutica con handler, aeroporti e vettore di bandiera tutti certificati e quindi con le carte in regola per movimentare questi. Da un punto di vista delle infrastrutture a terra sia Alha che altri operatori dispongono già oggi di molteplici magazzini a temperatura controllata con capacità significative.



Alessandro Cappella, presentando il nuovo sistema CoolBox, ha ricordato infine il peso dell'industria farmaceutica citando i dati recenti di Farindustria secondo cui l'Italia dalle stime sul 2017 è diventata il primo produttore farmaceutico dell'Unione europea con una produzione pari a 31,2 miliardi di euro, di cui il 24,8 miliardi (79%) destinato all'export. Circa 2,8 miliardi di euro sono gli investimenti in atto, dei quali 1,3 miliardi in produzione e 1,5 in ricerca e sviluppo, mentre gli addetti del comparto sono 65.400. Sempre secondo Farindustria il settore del pharma è quello con la più alta crescita in Italia dal 2007 al 2017 in termini di produzione (+24%) e di export (+107%). ■

13 novembre 2018

Iacobacci (Bcube): “Prossimi step internazionalizzazione e crescita nel pharma”

Aeroporto Malpensa – A dieci anni di distanza dal suo ingresso nella logistica al servizio del trasporto aereo merci, il gruppo piemontese Bcube volge lo sguardo all'estero per crescere.

A ripercorrere le tappe dell'azienda fondata dalla famiglia Bonzano nel business aeroportuale è Fabrizio Iacobacci, vertice del pharma business, che ricorda come tutto ebbe inizio nei primi anni Duemila quando la società si accorse della necessità di fornire ai clienti anche servizi di movimentazione merci negli aeroporti e trasporti aerei per spedire le merci all'estero. “Per completare la gamma di servizi offerti da Bcube mancavano i magazzini aeroportuali che sono stati acquisiti dopo il 2008, prima a Roma e poi a Milano. Oggi il gruppo è presente a Malpensa (con circa 60.000 mq di superfici operative fra aree scoperte e coperte) e a Linate (5.500 mq) tramite Malpensa Logistica Europa, a Fiumicino (circa 30.000 mq) con Fiumicino Logistica Europa e dal 2013 nell'aeroporto di Venezia (4.300 mq) in virtù di accordi commerciali locali.

Annualmente la divisione Bcube Air Cargo movimenta circa 290.000 tonnellate di merce (di cui 58% in export dall'Italia), 18mila tonnellate di posta (grazie a un accordo con Poste Italiane in vigore dal 2012), impiega 400 persone direttamente e serve circa un centinaio di compagnie aeree. Dal 2014 l'azienda offre anche servizi handling di rampa (per Iberia, Mng Airlines, Qatar Airways, Saudia, Turkish e altri importanti operatori di riferimento e dallo scorso anno ha avviato un nuovo progetto entrando di fatto nel mercato delle spedizioni aeree al servizio del più grande player dell'e-commerce. “Next step: international expansion” è l'obiettivo posto per gli anni a venire.

L'attività di cui Iacobacci va però maggiormente orgoglioso, e che lo vede coinvolto in prima persona, è quella della movimentazione merci a temperatura controllata (in particolare prodotti farmaceutici) che ha di fatto preso avvio con l'ottenimento della certificazione IATA Ceiv Pharma ottenuta nel 2015. “Il mercato italiano nel campo della produzione farmaceutica è di grande rilevanza e il sistema è globalizzato, esattamente come in molti settori industriali. Bcube ha capito prima degli altri che questa



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



merce aveva necessità di collegamenti rapidi e garantiti perché se le precise condizioni di trasporto imposte dai produttori non vengono rispettate il rischio è di invalidare un intero stock di produzione” sottolinea ancora il responsabile della divisione pharma di Bcube Air Cargo sottolineando che in questo caso dalla logistica dipende la salute delle persone.



Fabrizio Iacobacci

Che il lavoro del gruppo piemontese negli aeroporti fosse veloce, sicuro e ineccepibile, e quindi in grado di servire l'import/export di prodotti farmaceutici dall'Italia, lo ha certificato anche la Iata (International Air Transport Association) che nel 2015 ha premiato Bcube (prima fra gli handler indipendenti e terza in assoluto a livello mondiale) con la certificazione Iata Ceiv Pharma. “A quel tempo- prosegue Iacobacci - in azienda ci eravamo domandati: perché i prodotti italiani non viaggiano da e per gli aeroporti italiani invece che da quelli del Centro-Nord Europa con i quali sono collegati con trasporti stradali? C'era poca fiducia verso gli operatori italiani del settore trasporti e logistica. Per vincere questa sfida è necessario investire in infrastrutture, processi, formazione e certificazione”.

Bcube nel 2015 ha creduto in questo settore investendo circa 1,5 milioni di euro per dotarsi di strutture, personale e procedura certificate e dedicate al prodotto farmaceutico e i risultati a distanza di qualche anno le stanno dando ragione. L'azienda è passata da movimentare poche centinaia di migliaia di kilogrammi nel 2015 a oltre 6 milioni di kilogrammi nel giro di appena tre anni solo su Malpensa, mentre complessivamente tutte le piattaforme di BCUBE Air Cargo movimentano oltre 12 milioni di prodotti pharma ogni anno. Resta ancora da riportare nei nostri aeroporti italiani un'ampia fetta delle importazioni ed esportazioni di prodotti farmaceutici e Bcube in questa missione vuole avere un ruolo di primissimo piano. ■

22 novembre 2018

Da PharmacomItalia una community per logistica e industria pharma

Roma – In occasione della prima conferenza organizzata da PharmacomItalia a Roma, il confronto andato in scena fra i due mondi dell'industria farmaceutica e della logistica (con particolare riferimento al trasporto aereo) ha già palesato l'esigenza di creare una piattaforma comune nella quale condividere informazioni utili su regole e attori di mercato. Lo spunto è emerso dall'intervento di Maria D'Orazio, distribution manager Europa di Dompè Farmaceutici, che ha detto: "Quello che manca oggi è una piattaforma comune e democratica dove gli operatori logistici possano presentarsi in maniera standard verso i potenziali clienti. Dove poter fare attività di pre-screening e dove i logistici possano mettere in mostra le proprie capabilities. E' ancora molto complicato per le aziende andare a trovare i partner logistici".

Il sasso gettato nello stagno della discussione ha immediatamente innescato un'onda di riflessioni dal pubblico in platea (composta da quasi un centinaio di operatori) che sembra condividere questa proposta di migliorare la trasparenza e la conoscenza reciproca con una piattaforma comune di scambio informazioni su regole, indicazioni utili e referenze fornitori.

Fabrizio Iacobacci e Marco Del Giudice, i due fondatori di PharmacomItalia, hanno accolto con entusiasmo questa proposta concreta rendendosi disponibili, per quanto possibile e fattibile, a collaborare per cercare di dare forma a quello che potrebbe essere il primo portale dedicato allo scambio di informazioni al servizio della logistica dei prodotti farmaceutici.

Marina Marzani, presidente di Anama, ha proposto che questa ipotetica nuova piattaforma possa servire anche a "raccolgere tutti gli standard qualitativi che le cose farmaceutiche vorrebbero pretendere" dai fornitori. ■

29 novembre 2018

Musarella (XPH): "Crescita estera e un magazzino a Malpensa nei piani futuri"

La società milanese di handling aeroportuale XPH (Xpress Handling) si prepara ad ampliare la propria presenza sul mercato internazionale e confida di riuscire a ottenere nel giro di pochi anni un proprio magazzino di nuova realizzazione presso la cargo city di Malpensa. I piani futuri dell'azienda li rivela direttamente il presidente Giuseppe Domizio Musarella in questa intervista a AIR CARGO ITALY.

Sig. Musarella partiamo dalle origini: dove nasce la storia imprenditoriale di Xph?

"Tutto ebbe inizio con attività complementari a quelle che l'azienda svolge attualmente, perché Xph nasce originariamente come autotrasportatore, poi divenne Gsa di Alitalia presso l'aeroporto calabrese di Reggio Calabria e successivamente anche handler presso lo stesso scalo.



In seguito alla liberalizzazione del mercato nel 1999 Xph fu il primo handler a essere certificato all'aeroporto di Reggio Calabria e a seguire presero forma nuove aperture presso gli scali di Milano (prima a Malpensa e poi a Linate), Roma, Venezia e Napoli."

Ora da quanti scali è composto il network del gruppo?

"Oggi Xph è presente praticamente in tutti gli aeroporti nazionali che si occupano di cargo, quindi Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia, Bologna, Roma Fiumicino, Bari, Brindisi, Cagliari, Lamezia Terme, Reggio Calabria, Palermo e Catania. In Europa l'azienda è presente anche in Polonia, in Albania, in Spagna e a Malta. Il network di Xph è in grado di dare supporto al servizio import ed export cargo su gomma. Noi possiamo assistere vettori off-line su più di 16 stazioni aeroportuali e in tutte è possibile avere assistenza doganale e gestire tutta la messaggistica Sita standard lata grazie al sistema Cargospot.

In concreto quali servizi offrite alle compagnie aeree?

Xph è specializzata nei servizi di handling di rampa negli aeroporti e, grazie al modello di business e al network sviluppato sul territorio, è in grado di offrire soluzioni specifiche a tutte le esigenze per la movimentazione delle merci, con particolare



Giuseppe Musarella

attenzione ai prodotti specifici quali espressi, special cargo e DGR. Negli aeroporti minori l'azienda opera in collaborazione con i gestori locali.

Perché una compagnia aerea dovrebbe scegliere Xph?

La convenienza per il vettore aereo è quella di poter contare sulle stesse procedure e gli stessi standard in vari aeroporti affidandosi a un unico fornitore. Il nostro valore aggiunto è quello di gestire direttamente magazzini interni agli aeroporti e, insieme al supporto di un fondo d'investimento maltese, intendiamo sviluppare ulteriormente il network europeo con 2,5 milioni di euro d'investimento già programmati.

La strategia di cercare di instaurare partnership con i vettori si è rivelata vincente e oggi possiamo annoverare collaborazioni con le seguenti compagnie aeree: Air Malta, Alitalia, American Airlines, Air Italy (l'ultima delle nostre acquisizioni), Royal Maroc, Mistral Air (Poste Italiane), Tap, Air Serbia, Turkish Airlines, Air France Klm, Tunisair, Air Serbia, Blue Air e Leisure Cargo.

Cosa prevede la vostra strategia di crescita all'estero?

Le due linee d'indirizzo per il futuro sono: consolidamento del mercato domestico e internazionalizzazione.

Dopo avere di fatto saturato il network italiano (sono rimasti fuori dalla nostra rete solo gli scali di Genova, Torino, Trieste e Firenze), Xph dal 2017 ha iniziato a sviluppare anche piattaforme all'estero (Malta, Tirana in Albania e Malaga in Spagna) e nel 2020 prevediamo nuove aperture nella penisola iberica. In Polonia, poi, abbiamo investito nello scalo di Lublino che si trova al confine con Bielorussia e Ucraina perché lì c'è la più grossa piattaforma logistica di Agusta Westland. Il 2019, infine, dovrebbe essere l'anno anche del nostro ingresso a Londra e a Kiev.

In Italia che progetti avete?

"Siamo in trattativa con Sea per avere nuovi spazi a Malpensa, dove attualmente operiamo presso la cargo city in virtù di un accordo con Wfs. Il nostro obiettivo è quello di disporre di un magazzino da 5.000 metri quadrati ma difficilmente potremo averlo prima del 2020. L'investimento previsto in questo caso sarebbe tra 1 e 1,5 milioni di euro." ■

4 dicembre 2018

Trasporto aereo di merci pericolose: lata spiega le novità al mercato italiano



Nei giorni scorsi lata (International Air Transport Association) ha organizzato a Milano, in collaborazione con l'associazione di categoria Anama, un workshop finalizzato a fornire un aggiornamento agli operatori italiani del trasporto aereo inerente le prossime novità in arrivo per la logistica delle merci pericolose. Ai circa 50 partecipanti che hanno preso parte all'evento è stato fornito un riepilogo dettagliato sui cambiamenti significativi, normativi e operativi, inclusa la 60ª edizione del Regolamento sulle merci pericolose della lata. Inoltre, sono state presentate anche le nuove modifiche normative locali e gli aggiornamenti del sistema di reporting. lata si è occupata infatti di uno dei principali cambiamenti futuri relativi all'implementazione di nuovi requisiti di formazione e ha presentato una proposta di linee guida in materia.

Un elemento chiave della sicurezza aerea, secondo quanto spiega lata in una nota, è la conformità alle normative sulle merci pericolose e la formazione è un fattore primario per garantirla. L'appendice H della 60ª edizione della normativa Dgr (Dangerous Goods Regulations) offre le disposizioni di formazione aggiornate concordate dall'Icao (International Civil Avia-

tion Organization) e propone un quadro di riferimento settoriale per attuare la formazione nell'ambito dell'approccio Cbta (competency-based training and assessment approach) basato sulla competenza e sulla valutazione.

Questo approccio Cbta offre maggiore flessibilità per una formazione mirata e una valutazione che copre le conoscenze necessarie per le prestazioni lavorative, ma mira anche a migliorare il trasferimento delle conoscenze in competenze durante un programma di apprendimento.

L'Appendice H, H.2 della edizione numero 60 delle Dangerous Goods Regulations (DGR) offre una prima bozza di benchmark delle linee guida per l'implementazione di Cbta per l'industria al fine di adottare nella maniera corretta il nuovo standard di formazione. Consapevoli dell'affidabilità dell'industria del trasporto aereo in standard che funzionano senza intoppi attorno al lavoro che rende possibile il commercio internazionale e la sicurezza, questi elementi chiave delle linee guida sono un quadro e un punto di riferimento per i programmi di formazione che possono essere applicati e misurati in maniera coerente.

lata invita dunque gli operatori del settore a conoscere meglio e a prendere dimestichezza con i contenuti dell'appendice H e a fornire feedback all'associazione internazionale.

All'evento ospitato a Milano da Anama è intervenuto anche Mario Tortorici, responsabile funzione organizzativa operazioni volo e trasporto aereo merci pericolose di Enac, dimostrando il supporto dell'Ente nazionale aviazione civile per sviluppare ulteriormente l'Appendice H e fornire all'industria un nuovo standard di buona formazione in questo ambito.

Appendice H e sondaggio sono disponibili sul sito web IATA - Formazione: <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/dgr/Pages/index.aspx> ■

5 dicembre 2018

Air Europa affida il cargo a Wfs anche su Malpensa



La compagnia aerea spagnola Air Europa ha reso noto di aver selezionato Worldwide Flight Services (Wfs) come proprio cargo handler in nove aeroporti europei, fra cui anche lo scalo di Malpensa.

A partire da questo mese le due aziende daranno il via a una collaborazione triennale che le vedrà lavorare a stretto contatto negli aeroporti di Amsterdam, Bruxelles, Francoforte, Londra Gatwick e Heathrow, Parigi Charles de Gaulle e Orly, Milano Malpensa e Madrid. Wfs avrà il compito di gestire la merce trasportata a bordo di circa 38.000 voli operati ogni anno da e per questi scali (tutti collegati con Madrid) con aerei passeggeri Boeing 737-800, Airbus A330-200 e Embraer 195.

Worldwide Flight Services da appena tre mesi ha preso in consegna alla cargo city di Malpensa un nuovo magazzino da 5.000 mq con capacità di movimentazione pari a 47.000 tonnellate di merce ogni anno. Il primo cliente della struttura è stato American Airlines avendo firmato con l'handler un contratto per la fornitura di attività di magazzino. ■

6 dicembre 2018

Air Cargo las rivela le novità 2019 e i risultati in crescita del 2018

Milano – Il Gsa aereo Air Cargo las ha rivelato, in occasione del proprio Christmas Party organizzato a Milano, i risultati dell'esercizio che volge al termine durante il quale la società ha dato vita al restyling del proprio portale web e a una "riorganizzazione aziendale sempre più settorializzata" per dirla con le parole del managing director Cristina Coderoni. Il leitmotiv della serata è stato 'We fligh high' perché, ha detto ancora la top manager, "la nostra vision è quella di far crescere la nostra attività sempre più in alto".

Prima del dettagliato resoconto sui risultati di Air Cargo las, la presidente di Anama, Marina Marzani, ha voluto tributare un plauso personale alla donna Cristina Coderoni per lo sforzo riorganizzativo messo in atto quest'anno all'interno della sua azienda e per l'ampia presenza di addetti ai lavori alla serata fra handler, compagnie aeree e spedizionieri (circa 250 erano gli invitati).

Venendo ai numeri del 2018 Air Cargo las promuove circa 100 destinazioni worldwide, ha movimentato fino ad oggi quest'anno circa 9.700 tonnellate e prevede di chiudere il 2018 con 10.500 tonnellate, pari a un incremento del 26% sul business globale. Le compagnie per cui lavora sono Egyptair Cargo, Taag Angola Airlines, Mahan Air, Aegean Airlines, Alitalia Gsa & Customer service, Afriqiyah Airways, South American Airways ed è broker consultant per Poste Italiane.

A proposito di Egyptair la compagnia opera dall'Italia con tre tipologie di aeromobili: A330-200P to F con un payload di 53 tonnellate (attualmente in servizio da Malpensa), A300-600F con capacità 42 tonnellate e A330-200P da 20 tonnellate. Due sono i voli giornalieri da Milano e altrettanti da Fiumicino, più un altro freighter a settimana sempre da Malpensa. In termini di volumi nel 2008 le tonnellate di merce trasportata da e per l'Italia da Egyptair sono state 4.000, in crescita del 25%. Coderoni ha tenuto però a sottolineare in particolare il +22% di ricavi raggiunti rispetto al target revenue stabilito con la compagnia perché, ha detto, "questo mostra una grande sinergia fra di noi".

Air Cargo lavora anche per Taag Angola Airlines, compagnia che opera con road feeder service da Milano su Lisbona (tre frequenze settimanali) e su Liegi (due a settimana). Voli in connection LIS/LAD 2 frequenze giornaliere, voli giornalieri da LAD per il Sudafrica e 5 voli settimanali da LAD per il Sud America. In termini di volumi con questo vettore Air Cargo ha totalizzato 2.300 tonnellate di merce nel 2018 fra cargo e posta, con un +45% rispetto al 2017.

Per quanto riguarda poi Mahan Air la compagnia opera con aerei passeggeri Airbus 340-600 e attualmente offre due frequenze settimanali fra Malpensa e Teheran con ripristino del terzo volo in estate. In questo caso il trasportato fra cargo e mail nel 2018 è stato di 1,100 tonnellate, in crescita del 5% rispetto all'anno precedente.

Altra compagnia commercializzata da Air Cargo las è la greca Aegean Airlines con collegamenti da Malpensa e Fiumicino per Atene, si parla di due voli giornalieri con aerei Airbus 321 e 320 con connessioni giornaliere 'same day' sulle principali isole greche. A que-



Cristina Coderoni

sti si aggiungono cinque voli su Larnaka (Cipro) da Malpensa. In termini di volumi si parla nel 2018 di 340 tonnellate.

Per Alitalia l'azienda di Cristina Coderoni è gsa da vent'anni per i voli domestici capillari in tutti gli scali (facendo anche attività parallela di fast-delivery su Fiumicino) e da oltre due anni ricopre la funzione di worldwide customer service operation (inizialmente erano partiti limitatamente alle rotte per Nord America, Sud America e Israele).

Capitolo Poste Italiane di cui Air Cargo è broker da circa cinque anni: totalizzate 2.045 tonnellate nel 2018, la destinazione principe è la Russia, seguita poi da Cina e Far East, Grecia, Cipro. "Abbiamo iniziato ad agosto 2018 la prenotazione per le rotte con Brasile e Sud Africa avvalendoci del servizio della Taag con delle performance eccellenti e dove abbiamo già spedito 115 tonnellate" ha precisato inoltre il numero uno dell'azienda.

Per quanto riguarda infine i target 2019 Cristina Coderoni ha detto che "con Egyptair prevediamo di incrementare la capacità del 20% con prospettive di crescita soprattutto su Medio Oriente e Far East. Abbiamo inoltre già introdotto una rotta atlantica ma è in previsione nel 2019 un nuovo volo su Toronto e Chicago". Per quanto riguarda Taag il progetto è quello di rendere il road feeder service verso Lisbona un volo gommato: "Abbiamo già presentato istanza alla Dogana per poter avere questo codice di autorizzazione e potere così rendere più snelle le procedure e i tempi di resa. Incrementeremo inoltre la capacità su Lisbona ed è in previsione anche l'apertura di un nuovo gateway portoghese" ha aggiunto.

Incremento di frequenze in arrivo anche per Mahan Air così come per Aegean Airlines in marzo quando Aior Cargo prevede di "uscire con delle promo rate per le destinazioni greche più importanti".

Per quanto concerne infine Poste Italiane dovrebbero iniziare nuovi collegamenti da inizio 2019 verso Miami e New York Jfk. "Miami è un gateway importante perché questo scalo può essere un rilancio importante su tutto il Sud America del prodotto e-commerce" ha concluso la manager romana. ■

13 dicembre 2018

Ganassin (Korean Air): "15.400 ton nel 2018 e in futuro più pharma"

Aeroporto Malpensa – Korean Air Cargo prevede di chiudere il 2018 con 15.433 tonnellate di merce trasportata in export dall'Italia (-9% rispetto al 2017), di queste, circa 11.770 tonnellate per la Corea del Sud (-3% rispetto all'esercizio precedente). In import verso il nostro paese viaggiano soprattutto prodotti dell'elettronica, impianti e componentistica mentre in direzione Corea vengono trasportati in particolar modo prodotti tessili e capi di moda, macchinari e food (ogni settimana la compagnia imbarca ad esempio 20 tonnellate di formaggi dall'Italia). In futuro un focus particolare sarà dedicato a incrementare il trasporto di prodotti farmaceutici.

Questi sono alcuni dei numeri resi pubblici in occasione del Xmas cargo Tour organizzato dalla compagnia presso la cargo city dell'aeroporto varesotto e in occasione del quale è stato presentato anche il nuovo Regional manager per il Nord Italia di Korean Air, Dino Ganassin, profondo conoscitore del cargo aereo e del mondo delle spedizioni merci. Significativo a questo proposito il fatto che la compagnia coreana abbia deciso di affidare a una propria risorsa interna, e tanto più a uno professionalmente esperto soprattutto di cargo, la direzione della regione settentrionale del nostro paese.

Proprio Ganassin ha spiegato che "Korean Air ha aperto il proprio ufficio in Italia nel 1990, nel 1991 ha avviato i voli cargo e più recentemente, da fine 2008, collega Seul con Fiumicino e Malpensa anche con tre voli passeggeri a settimana. Per quanto riguarda i voli all cargo sono operati con aerei Boeing 777 F con un payload massimo di 86 tonnellate (400 metri cubi) e atterrano e decollano da Malpensa nei giorni di mercoledì, venerdì e domenica". La gestione commerciale è seguita internamente dalla compagnia (non si appoggiano a Gsa esterni), mentre come handler aeroportuale si affidano ad Alha e come attività di rampa a Airport Handling. In Italia Korean Air ha una decina di risorse destinate espressamente al cargo negli uffici di Milano per la gestione delle attività commerciali e operative.

Durante la sua presentazione di fronte a diversi rappresentanti del mondo spedizionieristico, Dino Ganassin ha precisato che l'Italia contribuisce per un 1,19% sulle importazioni coreane, mentre il peso del nostro paese sulle esportazioni dalla Corea è dello 0,66%. Fra i principali gruppi coreani presenti in Italia figurano Samsung, LG, Hyundai, Hyundai Logistics, Kia e Hankook, mentre fra i big italiani presenti in Corea del Sud ci sono FCA, Eni, Versalis, Danieli, Prada, Valvitalia, Mapei, Menarini, Benetton e Luxottica.

"La flotta Korean Air è composta attualmente da 167 aerei, di cui 23 all cargo (B747-8F, B777F e B747 F) che collegano 40 destinazioni in giro per il mondo" ha detto ancora Ganassin, che ha poi concluso con alcune curiosità: "Fra i carichi più particolari che la compagnia aerea ha trasportato da e per l'Italia negli ultimi anni ci sono stati squali martello vivi, reperti fossili, la vespa utilizzata nel film "Vacanze romane", la reliquia di Don Bosco e, nei primi mesi di quest'anno, 90 tonnellate di attrezzature sportive e macchinari di 230 atleti e accompagnatori che hanno preso parte ai Giochi olimpici invernali di Pyeongchang andati in scena lo scorso febbraio in Sud Corea. ■



Dino Ganassin

18 dicembre 2018

Negrini riconfermato al vertice di Ibar

L'assemblea di Ibar (Italian Board Airline Representatives), l'associazione che rappresenta direttamente 52 compagnie aeree (Italiane e straniere) operanti nel nostro paese, ha deliberato la riconferma per il prossimo biennio di Benito Negrini (Luxair) alla presidenza e di Stefan Lang (Lufthansa Group) nel ruolo di vicepresidente. Le compagnie aeree dicono di essere pronte a "dialogare con decisori politici, istituzioni e autorità di regolazione per accompagnare al meglio la futura crescita di un settore cruciale per l'economia del paese".

Eletti a far parte del comitato esecutivo sono stati: Gianluigi Logiudice (Alitalia), Hakan Yilmaz (Turkish Airlines), Filippo Capogreco (Fed-Ex), Ramzi Zawaideh (Royal Jordanian), Alberto Nanni (Cathay Pacific), Edvino Corradi (Lufthansa Cargo) e Lorenzo Lagorio (Easyjet). Contemporaneamente, su proposta del comitato esecutivo, si è rinnovato il mandato a Luciano Neri per l'incarico di segretario generale.



Benito Negrini

Al termine della riunione, Negrini ha espresso la sua soddisfazione per la composizione della squadra e ha detto: "Il 2019 sarà un anno molto importante per quanto riguarda l'ambito della regolazione del nostro settore. Adempiremo col massimo impegno al mandato rinnovatoci dall'Assemblea per far sì che lo sviluppo del trasporto aereo in Italia non sia ostacolato da colli di bottiglia infrastrutturali e da costi impropri che non competono alle compagnie e ai passeggeri".

Il rinnovato vertice di Ibar ha poi aggiunto: "Secondo le previsioni tra una quindicina di anni negli aeroporti italiani transiteranno quasi il doppio dei passeggeri attuali. Questo è un dato sicuramente positivo ed incoraggiante che richiede, però, decisioni di portata strategica per le quali le compagnie aeree e le associazioni rappresentative dell'intero settore sono in grado di dare un fattivo contributo. Auspichiamo che si creino le condizioni per poter operare in un quadro regolatorio stabile che riconosca il ruolo degli utenti aeroportuali (siano questi vettori o passeggeri) nella determinazione dei corrispettivi riscossi dai concessionari per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali".

A seguire poi una nota polemica: "In questo ambito non vediamo con favore la prassi ormai consolidata di accollare al trasporto aereo oneri impositivi (quali, ad esempio, le addizionali comunali o le tasse regionali sulle emissioni sonore) i cui proventi vengono poi utilizzati per scopi completamente diversi". Inoltre, conclude Negrini, "è importante non dimenticare che una componente non secondaria del trasporto aereo riguarda le merci. Auspichiamo che possano riprendere quanto prima i lavori del tavolo tecnico sul cargo aereo, già istituito presso il MIT, che stava facendo un ottimo lavoro". ■

18 dicembre 2018

Alitalia e ADR al lavoro per certificarsi nelle spedizioni aeree pharma

Aeroporti di Roma e Alitalia Cargo sono le due aziende capofila del progetto che porterà il più ampio cluster aeroportuale di Fiumicino a certificarsi per movimentare, ricevere e spedire via aerea prodotti farmaceutici. Secondo quanto confermato dalla IATA (International Air Transport Association) "il gruppo di aziende che ha deciso di formare la comunità Ceiv Farma a Fiumicino è guidato da Aeroporti di Roma come partner strategico di IATA e le aziende che hanno incominciato il processo di certificazione sono Alitalia Cargo come compagnia aerea, Alitalia Handling come ground handling agent e i due spedizionieri Florence Shipping e Phse".



Queste aziende hanno già seguito i corsi obbligatori per le operazioni e la gestione dei rischi per i carichi a temperatura controllata e si stanno preparando per i prossimi mesi a ricevere gli auditor di IATA per ottenere la certificazione.

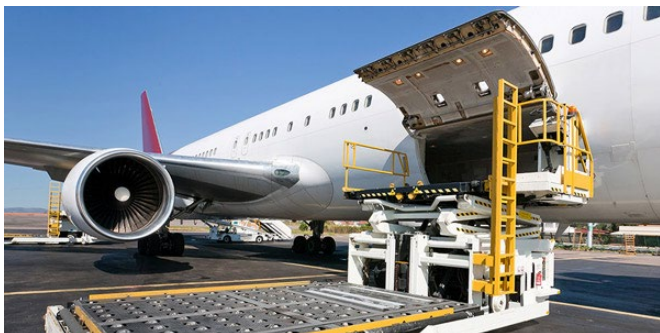
Una volta completato il percorso, queste aziende si aggiungeranno a quelle che hanno già ottenuto in passato il loro certificato IATA Ceiv a Fiumicino, vale a dire BCube, DHL Global Forwarding e Kuehne&Nagel.

Come e perché le aziende intendano ottenere la certificazione IATA Ceiv Farma lo ha spiegato su AIR CARGO ITALY Marco Del Giudice, uno degli auditor di IATA in Italia. ■

21 dicembre 2018

Rhenus Logistics mette le mani sull'italiana Cespèd

Lo spedizioniere e operatore logistico tedesco Rhenus Logistics ha comunicato di aver appena firmato un accordo per l'acquisizione del 100% del capitale della Cespèd e le sue partecipate. Previo controllo e formale autorizzazione da parte delle competenti Autorità Antitrust, l'operazione verrà formalizzata in tempi brevissimi.



“L'unione di due aziende private a capitale familiare offre un grande potenziale di sviluppo di traffico e nuove opportunità per i clienti” afferma Guido Restelli, presidente di Rhenus Logistics Italia e parte, nel prossimo futuro, del nuovo consiglio d'amministrazione di Cespèd.

Grazie alla forte presenza regionale della azienda acquisita nel Friuli Venezia Giulia e nel Veneto, Rhenus Logistics rafforza la sua posizione sul mercato italiano ed europeo dei traffici terrestri. Allo stesso tempo anche le attività delle spedizioni marittime ed aeree saranno ulteriormente incrementate.

Giorgio Flego, amministratore delegato di Cespèd, continua aggiungendo: “Come società a conduzione familiare siamo felici di entrare a far parte della grande famiglia Rhenus.” In considerazione della storia, dell'importanza, della copertura geografica e specificità dei traffici le società operative Cespèd, Nuova Transport e Rhenus Logistics continueranno a operare sul mercato con il proprio marchio, strutture e partner commerciali. ■

21 dicembre 2018

Molti spedizionieri fra i nuovi arrivi del 2018 al WTC Malpensa

World Trade Center Malpensa Airport, l'innovativo centro logistico e business park che sorge nelle immediate vicinanze di Malpensa, ha celebrato nei giorni scorsi con un evento natalizio intitolato “One Million Dollar Christmas Cocktail” un anno contraddistinto dai consueti arrivi e partenze.

Tracciando brevemente un bilancio dell'anno che volge al termine Wtc Malpensa ricorda che dopo tanto tempo (12 anni) il gruppo Agusta/Leonardo ha lasciato le proprie strutture a seguito della decisione di centralizzare gli uffici presso le proprie ampie strutture di cui l'azienda dispone.

Per qualcuno che esce, c'è però sempre qualcuno che entra al suo posto e fra i nuovi arrivi di quest'anno al Wtc Malpensa spicca la casa di spedizioni Kuehne Nagel che ha occupato una superficie di circa 12.000 metri quadrati nell'area aeronautica del centro.

Un altro nuovo entrante è stato Gate Gourmet, società opera-



tiva nei servizi di catering per gli aerei, che si è insediata con un nuovo hub nazionale e uno showroom dedicato ai servizi offerti nel settore passeggeri.

Il 2018 ha portato al Wtc di Malpensa anche altre aziende sempre del settore trasporti e logistica come Gast Spedizioni, Intertransport e DHL Aviation che sono andate così ad arricchire la platea delle società attive nel business delle spedizioni merci. ■

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



UN ANNO DI AIR CARGO ITALY

Edizione 2018

© Riproduzione riservata

Il primo annuario dedicato al trasporto aereo delle merci in Italia con le principali notizie e interviste pubblicate nel corso del 2018 su

www.aircargoitaly.com

Nicola Capuzzo

Direttore responsabile