



AIRCARGOITALY

HANDLING AEROPORTUALE MERCI IN ITALIA

Inserto Speciale 2019

© Riproduzione riservata

www.aircargoitaly.com

Nicola Capuzzo
Direttore responsabile



AIR CARGO ITALY ha deciso di dedicare uno dei suoi inserti speciali del 2019 al mercato degli handler aeroportuali attivi nel cargo aereo perché questo segmento d'attività negli ultimi mesi ha subito una trasformazione importante in Italia. Sul mercato nazionale si è assistito all'ingresso di nuovi entranti, la concorrenza è aumentata (soprattutto a Malpensa) proprio mentre la domanda di trasporto aereo merci iniziava a rallentare anche a livello domestico. In questo settore si respira grande fermento perché c'è chi, come Airport Handling, intende diversificare i propri servizi sconfinando nelle attività di magazzino, chi, come Alha e Bcube, vuole avviare un nuovo percorso di crescita con nuovi investimenti in Italia e all'estero e ancora chi, come Xph, oltre confine è già attivo da tempo e si prepara ad atterrare oltreoceano.

Malpensa negli ultimi dodici mesi ha accolto l'arrivo di due nuovi handler, Wfs e Beta Trans, che stanno cercando di farsi largo per attrarre nuovi clienti e maggiori volumi di merci da movimentare. Pare, però, che la domanda di servizi aeroportuali difficilmente possa incrementarsi nel cargo a meno che gestore aeroportuale, imprese private e istituzioni non condividano un preciso piano d'azione per rendere lo scalo varesotto ancora più appetibile per le compagnie aeree e per i vettori all-cargo.

Fra le novità di mercato, poi, merita una citazione particolare il caso di Gda Handling che ha avviato un'agguerrita strategia commerciale e di marketing per attrarre all'aeroporto di Montichiari (Brescia) volumi crescenti di merci sia provenienti dal mercato e-commerce, sia attirando vettori che operano aerei freighter. È il caso anche degli scali di Venezia, Bologna e Napoli che puntano sulle compagnie aeree all-cargo e sui courier per espandere la propria quota di mercato.

Da tenere in particolare considerazione, infine, il maxi-piano d'investimenti avviato dal corriere espresso Dhl che fra pochi mesi inaugurerà a Malpensa il proprio nuovo hub aereo per il Sud Europa. Oltre a questa eccellenza, la Cargo city e lo scalo gestito da Sea possono già oggi vantare la macchina peso-volume più grande d'Europa, il cargo loader più performance a livello continentale, così come è degno di nota il fatto che il colosso dell'e-commerce Amazon abbia scelto di scommettere su Malpensa per la propria strategia distributiva delle proprie spedizioni aeree da e per l'Italia.

Buona lettura!

NICOLA CAPUZZO
Direttore responsabile

GLI HANDLER AEROPORTUALI ATTIVI IN ITALIA

GIUGNO 2019

a cura di Air Cargo Italy



GLI HANDLER OFF AIRPORT ATTIVI IN ITALIA

GIUGNO 2019

a cura di Air Cargo Italy



Indice

5. Tre priorità per il futuro dell'handling aeroportuale

6. Gli spedizionieri hanno premiato i migliori handler cargo italiani

7. Airport Handling: pronta a una nuova fase d'espansione nel cargo

Intervista con Alberto Morosi (Direttore generale) e Maria Rosaria Pisano (Direttore commerciale)

9. ALHA: focus rivolto sui mercati esteri

Intervista a Lorenzo Schettini (Amministratore delegato)

11. Bcube Air Cargo: diversificazione e specializzazione spinta

Intervista con Mauro Grisafi (Direttore generale)

13. Beta Trans: investimenti no stop a Malpensa e nel resto d'Italia

Intervista a Nicola Rendina (Direttore vendite) e Cristian Vaccari (direttore operativo)

14. DHL Express Italy: 400 milioni d'investimenti in Italia

Intervista con Nazzarena Franco (Amministratore delegato)

16. Fast Freight Marconi: aumento della capacità in vista a Bologna

Intervista con Silvia Arceci (Responsabile gestione e Responsabile cargo Aeroporto G.Marconi Bologna)

17. Freschi & Schiavoni: da oltre mezzo secolo gli off-airport efficienti

Intervista con Betty Schiavoni (Direttore commerciale)

18. GDA Handling: pronta per il rilancio nel cargo

Intervista con Massimo Roccasecca (Amministratore unico)

20. GH Napoli: per il futuro più courier e voli freighter

Intervista ad Annapaola Nugnes (Cargo manager)

21. WFS: obiettivo 48.000 tonnellate entro fine 2020 a Malpensa

Intervista a Massimiliano Introini (Direttore generale)

22. XPH si prepara ad atterrare oltreoceano

Intervista a Pasquale Floccari (Direttore del network cargo in Italia) e Alessio Pulicani (Direttore operativo)

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

Tre priorità per il futuro dell'handling aeroportuale

Nonostante la flessione in corso, i principali osservatori di settore concordano nell'attendersi una notevole crescita della domanda di trasporto aereo nel medio-lungo periodo. In vista di questo futuro aumento dei traffici, Iata (International Air Transport Association) ha invitato il settore dell'handling a concentrarsi su tre priorità per gestire al meglio questo scenario:

- continuare a mettere la sicurezza al primo posto
- implementare standard globali
- spingere sull'innovazione e la modernizzazione dei processi

“Un'efficace gestione delle attività di handling di terra è necessaria per poter stare al passo con il raddoppio della domanda di trasporto di passeggeri e di merci attesa nei prossimi due decenni. È fondamentale mettere al primo posto la sicurezza, implementare standard globali e spingere ancora di più sui processi di innovazione e di modernizzazione” ha affermato infatti Nick Careen, vice presidente dell'area Airport, Passenger, Cargo and Security di Iata, nel corso della 32esima Iata Ground Handling Conference che si è svolta a Madrid.

Sicurezza (safety)

Iata ha esortato le parti a collaborare effettivamente per migliorare la sicurezza. “Le operazioni di handling sono cresciute in parallelo con lo sviluppo degli aeroporti e con l'incremento dei traffici, fenomeni che hanno portato ad avere in circolazione sempre più aerei, di taglia sempre più grande e in varianti sempre più numerose. La collaborazione di tutto il settore è fondamentale per mantenere e migliorare la sicurezza, in questo ecosistema così complesso” ha detto Careen.

Precisamente, Iata ha invitato gli operatori a:

- segnalare tutti gli incidenti sulla piattaforma Safety Exchange dedicata
- implementare sensori di rilevamento di prossimità e sistemi di allarme nell'equipment di supporto alle operazioni di terra (ground support equipment)
- ridurre gli errori nel caricamento degli aerei

Anche la formazione e l'aggiornamento degli addetti ai lavori sono stati annoverati tra i fattori chiave.

“La formazione del personale è fondamentale per lo svolgimento in sicurezza delle operazioni. Le nuove tecnologie hanno un ruolo importante da giocare al riguardo. Inclusi gli strumenti di realtà virtuale” ha rilevato Careen, evidenziando in particolare il successo di Ramp VR, strumento a cura di Iata che per primo ha offerto un sistema di realtà virtuale per la formazione del personale che opera nell'handling aeroportuale.

Standard globali

Iata ha invitato gli operatori dell'handling ad accelerare nell'adozione, a livello globale, del suo Ground Operations Manual (Igom) per garantire lo stesso livello di sicurezza in tutto il mondo. “Gli standard globali, applicati coerentemente, sono l'unica strada per operazioni sicure ed efficienti. L'Igom ha dimostrato di essere efficace e continua a guadagnarsi il supporto non solo di compagnie e Gsp (Ground Service Providers) ma anche degli organismi regolatori, di aeroporti e altri soggetti del settore. È una buona notizia ma c'è ancora molto da fare – il nostro obiettivo resta l'adozione a livello globale” ha affermato Careen.

L'associazione ha poi sollecitato i governi a riconoscere lo Iata Safety Audit for Ground Operations (Isago, basato sugli standard dell'Igom) introducendolo nelle loro cornici regolatorie.

“Il riconoscimento di Isago come strumento di audit dei servizi esternalizzati – ha aggiunto Careen – è la chiave per una maggiore armonizzazione in tutto il settore, per evitare la duplicazione dei controlli, per migliorare la sicurezza e l'efficienza delle operazioni”.

Nell'aprile 2019 il numero di Gsp (Ground Service Providers) presenti nei registri di Isago ha superato il numero di 184, con 311 presenze accreditate in 212 aeroporti del mondo. Il registro è riconosciuto inoltre da numerose authority per l'aviazione civile, tra cui quelle di Libano, Giordania, Turchia e Olanda, oltre che da molti aeroporti, come quelli di Amsterdam Schiphol, London Heathrow, Seattle Tacoma, Miami, Hong Kong e Singapore.

Innovazione

L'associazione ha poi invitato a favorire la modernizzazione di processi e infrastrutture servendosi di tecnologie innovative, elemento che - ritiene - sarà centrale nel far fronte al raddoppio della domanda di trasporto aereo attesa nei prossimi 20 anni.

Un'ideale 'rampa del futuro' è quella delineata nel progetto Cedar (Connected Ecological Digital Autonomous Ramp), in cui sono coinvolti i membri dello Iata Ground Operations Group (Gog) e la Airport Services Association (Asa). Cedar è parte dell'iniziativa New Experience in Travel and Technologies (Nextt), realizzata in collaborazione con Airports Council International (Aci) per migliorare l'esperienza di trasporto, guidare gli investimenti del settore e aiutare i governi a migliorare il proprio quadro normativo.

Tre gli ambiti su cui punta figurano:

- la digitalizzazione del processo di turnaround (il tempo che passa tra il completamento delle operazioni di scarico e la partenza del volo successivo) degli aerei
- la modernizzazione delle attrezzature e dei processi di supporto di terra
- il miglioramento della progettazione dei piazzali di sosta degli aeromobili

Gli spedizionieri hanno premiato i migliori handler cargo italiani



La premiazione del team di Alha agli ultimi Italy Quality Awards

Anche quest'anno Anama, l'Associazione degli agenti merci aeree aderenti a Fedespedi, ha assegnato i propri 'oscar' del cargo aereo in occasione dei Quality Award Italy che si sono tenuti lo scorso 21 maggio nella scenografica cornice dell'Alcatraz di Milano.

Di fronte a una platea di quasi 500 ospiti tra spedizionieri, rappresentanti di compagnie aeree, Gsa, handling agent e vari stakeholder, la presidente Marina Marzani ha assegnato diversi riconoscimenti.

Fra questi ce n'era uno espressamente dedicato alle società che movimentano le merci dentro e fuori gli aeroporti: "Migliore handler in & off airport".

Ad aggiudicarselo è stato il gruppo Alha, presente presso gli aeroporti di Malpensa, di Roma Fiumicino e di Verona.

Medaglia d'argento per Beta Trans, da pochi mesi presente presso lo scalo varesotto e da anni attivo come off-airport a Segrate (Milano) e in altre parti d'Italia.

Terzo posto invece per Freschi & Schiavoni che opera come off-airport a Liscate (Milano), Malpensa, Bologna, Firenze, Venezia e Roma. ■



Innovative GSSA Cargo Solutions Since 1994

www.airlogisticsgroup.com



Airport Handling: pronta a una nuova fase d'espansione nel cargo

Airport Handling è nata l'1 settembre 2014, data in cui si è assistito a un nuovo inizio nel mondo dei servizi di assistenza a terra negli scali di Milano Malpensa e Milano Linate. La società, oggi partecipata al 70% dal gruppo dnata (lo stesso che a marzo 2016 aveva rilevato una prima partecipazione del 30%) fornisce servizi di handling specifici per la gestione delle merci e della posta. Ai vettori aerei cargo più nello specifico garantisce il trasporto di merci e della posta da e per i magazzini cargo, i carichi speciali, merci e posta diplomatiche, posta, company mail e tutta la relativa documentazione.

Airport Handling opera sugli scali milanesi di Malpensa e Linate come handler di rampa e ha una quota di mercato assolutamente maggioritaria (superiore al 70%) nei servizi di handling di rampa. Nel 2018 la società ha movimentato complessivamente 371.372 tonnellate di merci, di cui 361.163 presso lo scalo di Malpensa. Fra i vettori all cargo serviti figurano: AirBridgeCargo, Asiana Airlines, Cargolux, Dhl, Etihad Cargom FedEx, Korean Air Cargo, Mistral Air, Tnt e Volga-Dnepr.

Intervista con Alberto Morosi (direttore generale) e Maria Rosaria Pisano (direttore commerciale) di Airport Handling

Cosa è cambiato da quando la società è passata sotto il controllo di dnata?

“L'ambizione del gruppo dnata, quando ha deciso di investire sull'azienda e salire fino alla maggioranza azionaria, era ed è quella di sfruttare gli scali milanesi come gateway d'ingresso in Italia per espandersi anche in altri aeroporti. Abbiamo provato a partecipare alla gara pubblica bandita da Save per la selezione dei due handler autorizzati a operare all'aeroporto Marco Polo di Venezia ma siamo arrivati terzi. Questo è stato il primo tentativo per Airport Handling, da quando dnata è azionista di controllo, di allargare la propria presenza geografica in Italia. L'interesse comunque è quello di espandere l'attività sia in altri scali, sia, per quanto riguarda il cargo a Malpensa, di affiancare all'attività di handling in rampa quella di magazzino.”

Parola d'ordine diversificazione dunque (geografica e di servizi)?

“Airport Handling ha come obiettivo l'espansione delle proprie attività di handling in altri scali così come la diversificazione e l'ampliamento attraverso l'esplorazione dei servizi di lounge e la definizione di una soluzione cargo warehouse che permetterebbe la fidelizzazione dei clienti grazie al concetto di one stop solution. Il profondo e riconosciuto know how dei nostri dipendenti, accanto ai nostri investimenti in termini di addestramento e all'attenzione alla safety, costituiscono gli indiscutibili asset della società che rappresento”.

Vedete la necessità di non perdere terreno in un mercato dove la concorrenza sta crescendo?

“Per Airport Handling nel settore dei servizi alle merci i competitor a Malpensa oggi sono Bcube (tramite Mle) e Alha che, diversamente da noi, possono offrire alle compagnie un servizio 'one stop shop' che include sia handling di rampa che warehouse. Per proteggere la nostra posizione di mercato continuiamo a mantenere elevata la quota di investimenti in Gse (ground support equipment). Oggi Airport Handling dispone di mezzi all'avanguardia e conformi a quanto previsto da tutte le più recenti normative internazionali sul trasporto aereo. In prospettive futura intendiamo essere quanto più green possibili e per questo guardiamo con interesse i nuovi macchinari 100% elettrici, fra cui anche i cargo loader.”

Il fiore all'occhiello della vostra azienda nell'handling di merci a Malpensa?

“Il fiore all'occhiello dei nostri equipment è il cargo loader Amss 5K Loader, uno dei più grandi al mondo, mutuato dal mondo militare e acquistato nel 2016, lo stesso anno in cui venne presentato per la prima volta al Farnborough Air Show. Siamo gli unici in Italia a



disporre di un macchinario di queste prestazioni. Nel 2014 l'azienda aveva avviato un importante programma d'investimenti in attrezzature per un valore complessivo di 14 milioni di euro ma Airport Handling ogni anno investe almeno 2 milioni per modernizzare e migliorare il proprio parco macchine.”

Qualche numero sulla vostra attività?

“Gestiamo oltre 60 compagnie aeree, sia per carichi belly che palletizzati, e fra queste figurano anche vettori all cargo come Cargolux, AirBridgeCargo, Asiana Airlines, Volga-Dnepr e altri courier come Dhl e Tnt. Nel 2018 abbiamo movimentato nei due aeroporti milanesi 371.372,66 tonnellate di merce, di cui 361.163,70 a Malpensa.”

Lo sguardo di Airport Handling per il futuro dove è rivolto?

“Airport Handling sta guardando con grande interesse alla possibilità di lavorare anche sulla parte di magazzino e a questo fine recentemente l'azienda ha potenziato il proprio organico con la nomina di un cargo manager (Giovanni Ottaiano). Oltre a ciò, tutto lo staff di direzione e amministrazione sta seguendo un percorso formativo di 'cargo management' offerto da lata. Dnata recentemente ha avviato un importante investimento per attività cargo all'aeroporto di Bruxelles e vorrebbe sfruttare maggiormente lo scalo di Malpensa come gateway per il Sud Europa. Non avere un proprio warehouse oggi è penalizzante per un handler di rampa.” ■



Orientata alle esigenze del Cliente e alla Qualità, con la sua struttura snella e gli investimenti nel parco attrezzature, Airport Handling è la soluzione completa per le Compagnie Aeree che volano su Malpensa e Linate.

AIRPORT HANDLING. COMMITTED TO OUR CLIENT'S SUCCESS.

Leading provider sugli scali milanesi e parte del gruppo dnata dal 2016, Airport Handling offre servizi di assistenza in front-line, area rampa, smistamento bagagli, bilanciamento e controllo voli.

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



ALHA: focus rivolto sui mercati esteri

Air Lines Handling Agent (Alha), è uno dei gruppi italiani leader nel settori dell'air cargo handling e del trasporto su gomma. Presente su tutto il territorio nazionale, il gruppo ha sviluppato negli anni una importante presenza nella Cargo city di Malpensa e nell'aeroporto di Roma Fiumicino, ai quali si aggiunge un network di 12 piattaforme logistiche capillarmente distribuite sull'intero territorio nazionale.

Fondata nel 1962 da Giampaolo Ceruti con il nome di Ceruti and Co., l'azienda ha avviato l'attività di cargo handling presso l'aeroporto di Torino Caselle nel 1995 e due anni più tardi a Milano Malpensa dove serviva, fra le altre, anche Alitalia.

Dal 2006 l'azienda ha assistito a una crescita imponente dei volumi gestiti e a quell'anno risale il trasferimento nella nuova Cargo city dello scalo varosetto. Quattro anni più tardi avvenne lo start up delle attività di cargo handling presso il nuovo terminal merci aperto a tutte le compagnie aeree a Roma Fiumicino e nel 2017 Alha ha avviato anche l'attività di ramp handling a Milano Malpensa.

Intervista a Lorenzo Schettini – amministratore delegato Alha

Ad oggi Alha in quali città e aeroporti italiani è presente come handler cargo?

“Siamo presenti con i nostri cargo terminal negli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Firenze e Verona. Come network di on e off-airport abbiamo diversi magazzini sparsi sul territorio nazionale a Pisa, Genova, Firenze, Bologna, Torino, Napoli, Venezia, Roma, Ancona, Prato (Firenze), Segrate e Piolatto (Milano).”

Che periodo sta vivendo il cargo aereo in italia?

“Il 2018 era stato un anno abbastanza interessante, fatta salva la flessione che si è vista nell'ultimo trimestre. Il 2019 ritengo sarà un anno di transizione, difficile da decifrare.”

Alha in che direzione sta guardando per sviluppare l'attività?

“Da parte di Alha rimane sempre forte il focus sui mercati esteri. Anche se alla fine non ci siamo aggiudicati il contratto siamo orgogliosi di poter dire che ci siamo classificati terzi nella gara indetta da AirBridgeCargo per individuare un handler a cui affidare le attività presso l'aeroporto di Liegi, in belgio, dove opererà su un magazzino di 25.000 mq. Da 15 partecipanti iniziali eravamo rimasti fra i tre ultimo soggetti ammessi alla short list finale. Pensavamo e speravamo di poter replicare la positiva esperienza con AirBridgeCargo che stiamo avendo con reciproca soddisfazione in Italia. Il mercato locale degli handler nel nostro paese è ormai abbastanza consolidato, salvo che non si apra qualche opportunità interessante in scali come ad esempio Venezia.”

Nuovi progetti e investimenti?

“Continuiamo a investire in equipment per l'attività di rampa e fra le novità più interessanti c'è il CoolBox che è stato appena presen-



Lorenzo Schettini

tato anche a livello internazionale alla fiera AirCargoEurope di Monaco. Fra i nostri progetti c'è anche quello di sviluppare attività di formazione rivolta al personale che opera nel business del cargo sia all'interno che all'esterno degli aeroporti.”

La concorrenza in questo business è cresciuta notevolmente. Per voi cosa sta significando?

“Spazio per tutti non ce n'è, soprattutto con i volumi di carico che vediamo in questo periodo. La competizione fra gli handler nei tender si riduce a un quesione di prezzo e non di qualità perché questa era già elevata. Con i rinnovi dei contratti a beneficiarne sono i vettori aerei che spuntano condizioni economiche migliori mantenendo poi di fatto inalterato il rapporto con lo stesso handler di prima.

Come Alha siamo preoccupati di questo perché si sta andando a erodere le marginalità di guadagno che c'erano fino a una anno fa, anche perché i costi nel frattempo sono rimasti come minimo stabili, quando non in crescita.”

Diventa indispensabile acquisire nuovi traffici dall'estero?

“In questo contesto è difficile sperare che si possa allargare la torta, magari acquisendo maggiori traffici dai paesi circostanti, perché qui entra in gioco la politica messa in atto dal gestore aeroportuale per attrarre o meno un numero maggiori di collegamenti e di aerei da parte delle compagnie. Il discorso sarebbe diverso se ci fosse un contesto macroeconomico più favorevole.”

Sembra poco ottimista sul futuro prossimo. È così?

“Da parte mia la percezione è che la congiuntura negativa durerà a lungo, il mercato in questo momento è difficile da decifrare. L'andamento dei traffici di merci è molto volatile e questo rende più complicato fare una programmazione di lungo termine.”

Quali sono stati i numeri di Alha nel 2018?

“Nel 2018 il fatturato è rimasto pressoché stabile a 87 milioni di euro. Le tonnellate di merce lavorata sono state 319 a Malpensa (in calo), 118 milioni a Fiumicino (leggermente in crescita) e altre 119 sono passate attraverso il canale off-line (trend anche qui in lieve aumento).” ■



we make your cargo fly!

Discover Alha CoolBox in Munich!

Outdoor exhibition area between Hall B1 and hall B2



transport
logistic

the leading exhibition

air cargo
EUROPE

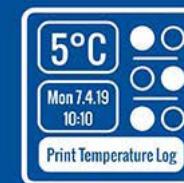
exhibition and conference



Seamless operations under
controlled temperature

Capacity:
up to 2 PMC on each CoolBox

Direct connection between
Pharma Centre and aircraft



Advanced temperature
control systems

Real-time temperature
monitoring and alarms

KPIs recording and
management

BcubeAirCargo: diversificazione e specializzazione spinta

Bcube Air Cargo è una controllata del gruppo Bcube Spa costituita nel 2009 (allora con il nome Argol Air Logistics) con l'obiettivo di rivisitare le attività operative del cargo handler in un'ottica di logistica industriale. Da ottobre 2009 la società, con la sottoscrizione del contratto di cessione da SEA SpA del 75% di Malpensa Logistica Europa (Mle), e dal 2008 unico azionista della Fiumicino Logistica Europa (Mle) di Roma (già Argol Air Cargo), ha avviato un processo di integrazione e sinergia tra i due maggiori scali italiani, puntando a dare impulso al cargo aereo e alla crescita del traffico merci (trasportate per via aerea o con altre modalità).

Bcube Air Cargo ha per oggetto lo svolgimento e la gestione di attività di logistica merci (deposito, custodia, raccolta e distribuzione di merci con qualsiasi mezzo di trasporto, gestione di magazzini generali e depositi franchi, stoccaggio e movimentazione merce negli spazi doganali), attività intermodale, erogazione di servizi connessi alle attività offerte.

Intervista con Mauro Grisafi – direttore generale Bcube Air Cargo

Su quali superfici e con quali strutture opera Bcube Air Cargo?

“Le piattaforme di Roma Fiumicino, Malpensa, Milano Linate e Venezia (in collaborazione con Save Cargo) garantiscono servizi di assistenza a terra alle merci e alla posta trasportate per via aerea nazionali e internazionali in arrivo e partenza, complete di operazioni doganali. I magazzini dispongono di piattaforme elevatrici, pese, fosse di caricamento per ottimizzare le operazioni di carico/scarico, palletizzazione/spallettizzazione e distribuzione. L'ultima novità del gruppo è stata l'apertura della prima sede in un aeroporto estero a Ostenda, in Belgio.

La sede di Malpensa sorge su una superficie totale di 50.000 mq, di cui 20.000 di magazzino con altezza 13 metri; l'area parcheggi può ospitare 72 tir e 500 auto, 40 sono le ribalte per carico/scarico e 1.600 mq le celle frigo.

A Linate la superficie totale è di 16.000 mq il magazzino di 12.000 mq e 10 le ribalte per carico/scarico dei mezzi.

La sede di Roma Fiumicino sorge su 14.000 mq coperti, dove

trovano posto un'isola veterinari (800 mq), un'area valori (125 mq), un'area Dgr (150 mq), una camera mortuaria (120mq), celle frigo (1.000 mq) e una cella pharma (214 mq).

L'ultima new entry è il magazzino all'aeroporto di Ostenda, in Belgio, dove la neo costituita Bcube Air Cargo Belgium dispone di Covered areas: 3.200 mq di aree coperte, 1.200 scoperte e 6 porte di carico/scarico.

Tornando all'Italia siamo poi in dirittura d'arrivo per aprire un nuovo off-airport a Firenze, in prossimità di Prato.”

In concreto quali servizi vengono offerti ai vettori aerei e ai caricatori?

“A Malpensa offriamo sia servizi handling di magazzino che di rampa, negli altri scali facciamo solo le attività di magazzino. Il focus di Bcube Air Cargo è sempre più incentrato su attività a elevata specializzazione, ad esempio i prodotti farmaceutici, e per questo abbiamo puntato su nuove celle a temperatura controllata per lo stoccaggio e la movimentazione di merci deperibili. Poi abbiamo dei caveau per i beni preziosi così come abbiamo ormai competenze specifiche nel mercato dell'e-commerce.”

La parola d'ordine ormai è specializzazione?

“È sicuramente necessaria una sempre maggiore specializzazione nel settore aeroportuale anche per convincere gli spedizionieri a far passare le merci in import dagli scali aeroportuali italiani. Siamo al lavoro per riconquistare traffici dall'estero ma non può bastare in questo il lavoro dell'handler, serve un sforzo comune di aeroporti, Enac, Ministeri competenti, Dogane, ecc. In Italia dobbiamo diventare il punto di riferimento per vettori aerei e spedizionieri.”

Quante e quali compagnie aeree servono Mle e Fle in Italia?

“Fra le molte compagnie servite in Italia figurano Air China, Asiana, Delta, Iag, Lufthansa, Qatar Airways, Saudia e Silk Way.”

Volumi di merci movimentate annualmente e numeri dell'azienda?

“I volumi del 2018 sono stati: 330.000 tonnellate di merce e 18.000 tonnellate di posta in Italia, di cui 240.000 tonnellate circa a Malpensa e 90.000 a Fiumicino.

Solo fra Roma e Milano Bcube Air Cargo garantisce lavoro a circa 850 persone mentre il fatturato è nell'ordine degli 80 milioni di euro.” ■



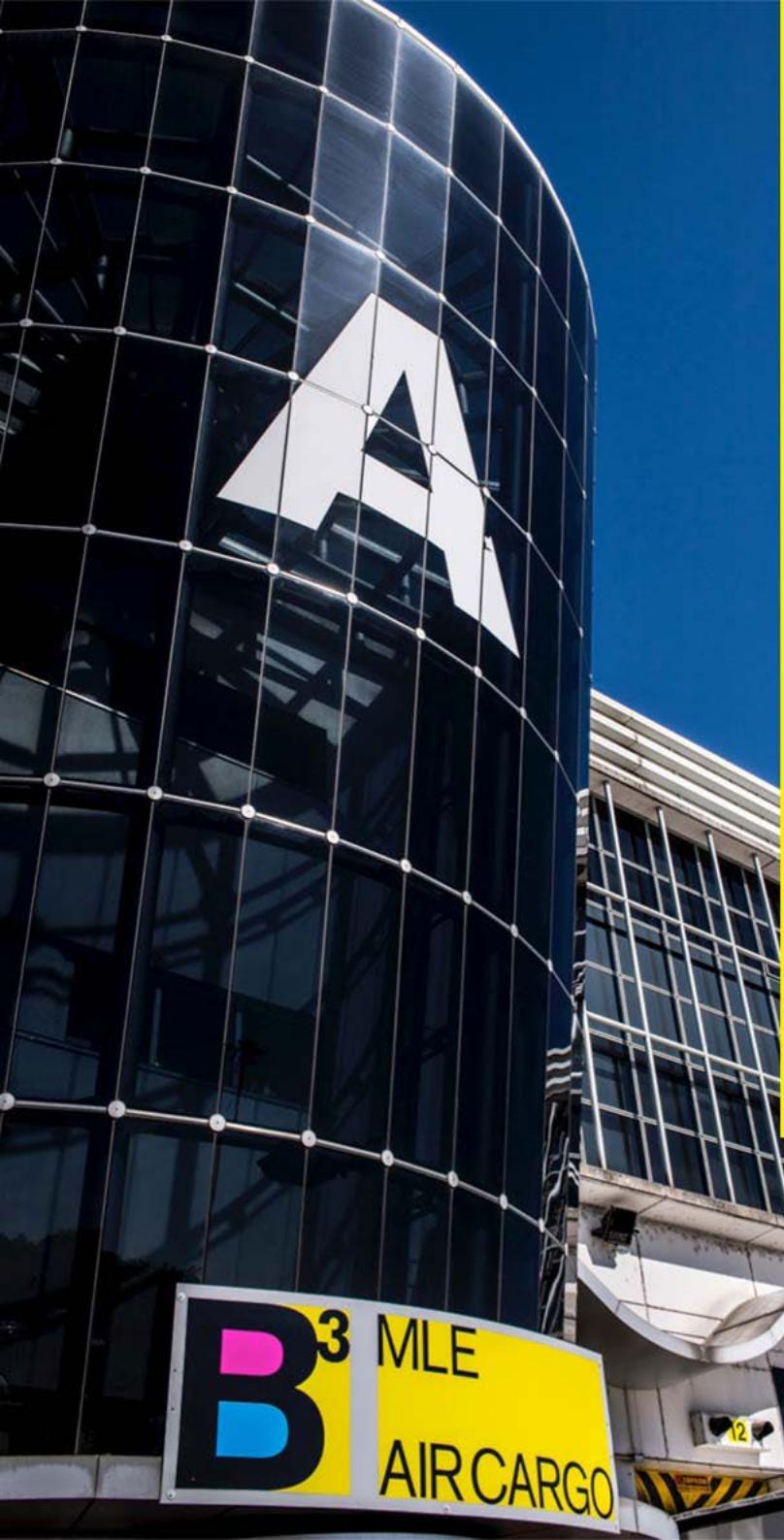
Mauro Grisafi

A proposito di nuovi progetti quali novità ci sono in cantiere?

“L'operazione a Ostenda, in Belgio, ha significato il primo presidio aeroportuale in terra straniera del gruppo italiano Bcube ma questa operazione sarà seguita da altri investimenti all'estero. Ostenda si rivolge proprio a quegli operatori in cerca di spazi e di attenzioni particolari, che nei principali hub europei non possono avere per la presenza di particolari situazioni di complessità. Bcube Air Cargo ritiene che questo scalo secondario belga abbia potenzialità molto interessanti in particolare per lo sviluppo dei traffici cargo e confida anche sul fatto che in prospettiva i principali scali europei al crescere del traffico passeggeri avranno sempre più limitazioni e criticità per i voli cargo. Nei grandi hub europei lo spazio per i freighter rischia di essere sempre meno.”

Qualcos'altro si muove anche in Italia o nel resto del mondo?

“Per quanto riguarda il mercato italiano stiamo studiando la possibilità di entrare in altri scali con l'obiettivo di lungo termine di avere un network sempre più forte per la raccolta delle merci con successivo feederaggio verso gli scali principali. Sempre a proposito di nuove iniziative, laddove si apriranno dei cantieri all'estero cercheremo di cogliere le opportunità che si presenteranno. Non disegniamo progetti anche fuori Europa, soprattutto in Medio Oriente, perché vediamo opportunità di sviluppo interessanti.” ■



A NEW DYNAMIC PLAYER

www.bcube.com



Beta Trans: investimenti no stop a Malpensa e nel resto d'Italia

A seguito del nuovo insediamento presso la Cargo city di Malpensa in qualità di handler aeroportuale, il gruppo Beta-Trans ha dato vita alla divisione Beta Airport. Dopo essere stata presente per alcuni anni in un magazzino temporaneo di circa 3.000 mq, Beta-Trans è riuscita ad aggiudicarsi la gara per l'assegnazione di circa 13.000mq coperti airside entrati concretamente in attività a dicembre del 2018.

Erano più di 10 anni che il gruppo controllato dalla famiglia Bianculli cercava di ottenere tale opportunità, ma per la mancanza di spazi e strutture adeguate non era stato finora possibile.

Prima ancora di avviare l'attività presso l'aeroporto di Malpensa, il gruppo Beta Trans dagli anni '80 in poi si è resa protagonista di un costante e continuo sviluppo nel campo dei servizi accessori alle spedizioni con attenzione particolare alla gestione dei magazzini sia per le attività aeree che marittime, oltre agli spedizionieri e ai consolidatori. Per far fronte alle specifiche esigenze delle attività aeree e dei Gsa è stato progettato e costruito un terminal a Segrate con moderne strutture per la costruzione e stoccaggio dei pallet aerei. Nell'aprile 2002 il nuovo impianto venne inaugurato e pochi mesi più tardi Beta Trans si aggiudicò la gara per la gestione del settore cargo di Air France. Tre anni dopo grazie al servizio offerto anche la compagnia aerea Klm affidò la gestione delle proprie spedizioni nello stesso terminal finalizzando, in questo modo, la strategia AF/KLM denominata 'the same roof'. Nel 2009 si unì anche Alitalia Cargo e un anno più tardi fu la volta di Martinair a entrare a far parte dell'attuale gruppo. Ad oggi molteplici compagnie aeree e Gsa usufruiscono dei servizi di Beta Trans al cargo aereo.

Per quanto riguarda nello specifico le spedizioni aeree il network di off-airport del gruppo si compone di tre magazzini sparsi fra Segrate (Milano) e gli interporti di Bologna e di Firenze.

Intervista a Nicola Rendina (direttore vendite) e Cristian Vaccari (direttore operativo) di Beta Trans



Nicola Rendina

Quante e quali compagnie aeree serve oggi la vostra azienda?

"Attualmente Beta Trans collabora a livello di gruppo con 16 vettori aerei: El Al, AirFrance Klm, Malaysia Airlines, Garuda Indonesia, China Cargo, Avianca, China Airlines, Qatar Airways, Air Canada, Nippon Cargo, Royal Air Maroc, Kelitta Air, Jet Airways, Air Bridge Cargo, Magma Aviation e Hahn Air."

Di queste quante si servono del vostro nuovo magazzino di Malpensa?

"Per quanto riguarda più nello specifico il magazzino di Malpensa siamo partiti ufficialmente a dicembre con un'operatività al 100%. Abbiamo trasferito i clienti che avevamo presso il magazzino temporaneo dove operavamo sempre nella cargo city in attesa che fosse completato il magazzino nuovo e più ampio. I clienti in aeroporto oggi sono: Nippon Cargo, Air France Klm, Royal Air Maroc e da un paio di mesi anche la compagnia israeliana El Al."

Facciamo un breve riassunto della nascita di Beta Airport?

"Beta-Trans Spa ha aperto una nuova divisione aziendale, Beta Airport appunto, in occasione dell'ingresso del gruppo a Malpensa quale handler aeroportuale nel 2015 con l'apertura, inizialmente di un magazzino provvisorio (airside) di 3.000 mq ampliatisi poi con un magazzino di prima linea (airside) di 13.000 mq nel dicembre 2018. L'investimento economico necessario a rendere il sito all'altezza delle migliori aziende è stato di più di 5,5 MLN€. Sono state infatti acquistate attrezzature per la movimentazione automatizzata degli ULD, la macchina peso/volu-



me e sono state realizzate delle celle frigorifere dotate di tutte le temperature necessarie per un'estensione di 1.500mq. Per quanto riguarda il futuro c'è in programma la realizzazione di un magazzino di seconda linea."

Qualche numero sulle merci movimentate e sui risultati di Beta Trans annualmente?

"Beta-trans nell'esercizio 2017 aveva movimentato 230 milioni di Kgs e 250 milioni nel 2018.

Nel 2018 l'azienda ha raggiunto 100 mila mq di magazzini coperti e 26 mila mq di uffici fatturando 35 milioni di euro con 220 dipendenti diretti e 150 indiretti.

Beta trans negli ultimi 10 anni ha investito più di 20 milioni di euro in strutture e in nuove tecnologie e attrezzature. Nel mese di luglio 2019 terminerà a Segrate la costruzione di un ulteriore nuovo magazzino di 5 mila mq all'interno del Beta Cargo Village, garantendo così la possibilità di estendere i nostri servizi a una maggior numero di clienti del settore aereo e non solo."

Quali sono i piani futuri su Segrate?

"Per il futuro è in previsione l'ampliamento degli uffici della sede operativa che verrà realizzato entro la fine dell'anno e la costruzione di un magazzino di 10 mila mq specifico per il mondo cargo. Si sta inoltre valutando la possibilità di creare un nuovo parcheggio destinato solo ai tir e ai camionisti."

Quali sono stati invece gli investimenti specifici attuati su Malpensa?

"Per quanto riguarda gli investimenti abbiamo sostenuto complessivamente circa 5,5 milioni di euro d'investimenti in

infrastrutture. Gran parte è riconducibile al nostro sistema di stoccaggio, che è di oltre 200 posizioni pallet, completamente automatizzato e integrato a un'appendice del magazzino per la gestione degli intact Uld, vale a dire i container che ci vengono consegnati già preparati direttamente dall'agente della compagnia.

Ci sono 18 porte di carico e scarico per la merce sfusa e 3 porte prioritarie per la merce già confezionata. Quindi chi ci affida i propri pallet già confezionati non li scarica in un'area aperta a tutti ma in un'area ad hoc collegata con il nostro sistema di stoccaggio. Sia in import e in export. Questa corsia privilegiata chiaramente ci consente di garantire tempi di transito della merce attraverso il magazzino notevolmente inferiori.

Un altro milione di euro, poi, è stato investito per una zona a temperatura controllata di circa 1.500 mq che può ospitare qualsiasi tipo di spedizione a temperatura controllata già dal momento dello scarico e questo ci consente di non interrompere la catena del freddo. Di questi 1.500 mq, almeno 700 sono dedicati al pharma con tutte le consuete fasce di temperature fra +2° e +8°C, fra +15° e +25°C e infine -20°C. Poi abbiamo un'area food sempre con le tre temperature principali. A ciò si aggiunge un'area anche per i controlli veterinari, sia HC (human consumption) che NHC (no human consumption). Per quanto riguarda le merci in import il magazzino dispone inoltre di un'area dedicata ai controlli fitosanitari mentre per i controlli veterinari abbiamo allestito tutto e stiamo solo aspettando che vengano completate le necessarie pratiche burocratiche per poter partire.”

Uno dei fiori all'occhiello del magazzino è la macchina peso-volume, corretto?

“Sì, un altro investimento importante è stato fatto per la macchina che rileva in automatico peso e volume delle spedizioni. È stata una scommessa importante per beta Trans perché della stessa dimensione in Europa non ne esistono altre. Alcuni operatori hanno progetti simili ma non in grado di arrivare a un'altezza di controllo fino a 3,2 metri.”

Qual è la capacità del magazzino e quale lo sfruttamento attuale?

“Il magazzino di Malpensa può gestire fino a 150 milioni di kg, all'interno lavorano circa 30 persone e attualmente si sta lavorando al 25% della capacità potenziale. Siamo circa sui 20 milio-

ni di kilogrammi di merci movimentati nel 2019 finora.”

Che riscontro avete ricevuto dal mercato?

“I vari tender e gli incontri che abbiamo avuto ci hanno fatto capire che tutti erano interessati a potersi rivolgere a un nuovo player. Volevano vedere la struttura operativa e poterla ‘toccare con mano’: ora, non appena verranno banditi i nuovi tender da parte delle compagnie aeree parteciperemo. Abbiamo buone prospettive e buone sensazioni per il futuro. A Malpensa gli altri handler presenti sono abbastanza saturi di lavoro e dispongono dunque di poco spazio per crescere ancora. Siamo fiduciosi sul fatto che le compagnie aeree che intendono crescere optino per un partner che possa garantire ampi margini di crescita e di sviluppo per la movimentazione delle loro merci. Beta Trans lo spazio lo ha e dispone di una struttura nuova e moderna.”

Anche in termini di efficienza vi ritenete migliori?

“A febbraio abbiamo ottenuto la certificazione Tapa A. In sostanza ‘ci siamo chiusi dentro’ per una questione di ordine, oltre che di sicurezza delle merci. La registrazione dei carichi e l'accesso regolato dei mezzi al terminal ci consente anche di garantire la piena tracciabilità dei tempi di carico e scarico delle merci. Possiamo dare la prova certificata delle tempistiche di accettazione di scarico/carico ai trasportatori e agli spedizionieri. A maggio, su circa 1.800 rilevazioni di entrate, il tempo medio di un mezzo all'interno dei nostri magazzini è stato di circa 30 minuti. Per essere onesti, questo valore va rapportato ovviamente all'operatività di un magazzino che attualmente lavora ancora al 25% delle sue potenzialità, ma è già un importante biglietto da visita.”

State già pensando ad ampliare ulteriormente il network come handler aeroportuale?

“Sicuramente avremo necessità in futuro di aprire anche in altri aeroporti anche se al momento non c'è nulla di concreto sul tavolo. Intanto possiamo dire che Beta Trans ha già opzionato con Sea un magazzino di seconda linea se e quando il gestore deciderà di realizzare effettivamente queste strutture alle spalle della cargo city. In questo caso si parlerebbe di ulteriori circa 10.000 mq coperti di aree più il piazzale.” ■

DHL Express Italy: 400 milioni d'investimenti in Italia

Dhl Express, parte del gruppo Deutsche Post Dhl, è l'azienda leader mondiale nel trasporto espresso internazionale, specializzata nella consegna di documenti e merci urgenti in oltre 220 paesi in tutto il mondo.

In Italia la società ha il proprio quartier generale a Peschiera Borromeo (Milano) e opera tramite un network composto da 74 sedi, 2.700 dipendenti e vanta 71.000 clienti che nel 2018 hanno ricevuto o spedito 52 milioni di pacchi o buste. Ogni giorno Dhl può contare su 30 voli al giorno, di cui 24 internazionali e 6 nazionali.

Intervista con Nazzarena Franco – amministratore delegato Dhl Express Italy

Come è articolato il network distributivo di Dhl Express negli aeroporti italiani?

“Abbiamo innanzitutto 5 hub internazionali: Bergamo e Milano Malpensa (hub aerei) e Carpiano, Torino e Bologna (hub terrestri). A





Nazzarena Franco

questi si aggiungono 6 air gateway ad Ancona, Bologna, Roma Ciampino, Napoli, Venezia e Pisa, più altri 3 hub domestici a Bologna, Roma e Carpiano (Milano).

Oltre a ciò Dhl opera regolarmente sugli scali aeroportuali di Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Ancona Falconara, Bologna, Roma Ciampino, Napoli, Pisa e Venezia.”

Qual è l'organizzazione di Dhl in questi scali?

“Le strutture sopra descritte cubano in totale una superficie di oltre 29.000 mq. Fino ad oggi ci siamo affidati alle strutture esistenti negli aeroporti, che abbiamo adattato. Ora stiamo lavorando alla realizzazione di strutture ‘su misura’ che combineranno attività di gateway con quelle tipiche di filiale, ottimizzando i processi e aumentando le nostre performance operative. In questo caso si tratta di magazzini la cui superficie si estenderà dai 5.000 mq ai 10.000mq. Senza contare il nuovo hub di Malpensa che avrà una struttura di 24.000 mq.”

Quali servizi vengono offerti agli operatori?

“In Italia, Dhl Express è il primo player nel settore del trasporto espresso internazionale. Tutti i servizi espresso internazionale e espresso nazionale prevedono la consegna door-to-door di merci e documenti in 24/48 ore o entro un orario predefinito e offrono la possibilità di una tracciabilità completa delle spedizioni.

Il nostro servizio ‘core’ è l'espresso internazionale che raggiunge tutti i Paesi e territori del mondo, sia in esportazione che in importazione. Per spedizioni estremamente urgenti o con esigenze particolari, Dhl Express offre il servizio ‘Same Day’ per spedizioni internazionali e nazionali. Per consegne con carattere di minor urgenza, Dhl Express offre il servizio espresso camionistico internazionale.”

Di quali attrezzature dispone la vostra azienda per l'handling delle merci?

“All'interno dei nostri magazzini sono presenti impianti di smistamento automatico delle spedizioni, così come strumenti di identificazione e pesatura. Tutte le predette attrezzature, soggette a regolare manutenzione, sono state realizzate nel rispetto dei migliori standard di ergonomicità, oltreché della normativa vigente in materia di salute e sicurezza dei lavoratori.

Le attrezzature sono una componente importante a supporto del nostro business ma un asset fondamentale che ci consente di performare con standard di eccellenza è dato dall'automazione di alcune attività e soprattutto dalla tecnologia. Le merci non viaggiano soltanto su una piattaforma fisica fatta di veicoli, aerei, magazzini ma accanto a questi c'è un'infrastruttura invisibile data dai sistemi infomatici che tracciano dettagliatamente ogni passaggio delle nostre spedizioni. Questo è un elemento affascinante. Chi fa questo lavoro sa che è fondamentale per qualsiasi industria che i due soggetti interessati, mittente e destinatario, possano contare sulla trasparenza nei sistemi di produzione. Tramite il codice di accompagnamento della merce (tecnicamente Air Way Bill) il mittente e il destinatario possono vedere lo status della spedizione in maniera trasparente, attraverso tutti i check point (circa 20). Quindi, la nostra attività non è solo trasporto, ma è un servizio ad alto valore aggiunto.”

Come è articolato il trasporto aereo di Dhl?

“Dhl Express a livello globale vanta una delle flotte più numerose del settore, con circa 260 aerei e 3.200 voli al giorno (commerciali e non). Di fatto la nostra azienda si avvale di due compagnie aeree di proprietà (European Air Transport Leipzig e Dhl Air UK) e di una serie di operatori aerei terzi. La flotta aerea di proprietà in Europa include i seguenti 59 aeromobili: tre A330, tre B767, ventuno A300 e trentadue B757.

Il totale degli aeromobili in servizio in Europa raggiunge il numero di 100 unità con l'utilizzo di aeromobili di operatori terzi (in particolare ventuno di tipo B737-400). Il numero di voli giornalieri è di circa 930.”

Quali sono i nuovi progetti cui state lavorando in Italia?

“Il piano d'investimenti Dhl Express in Italia nell'area cargo prevede un investimento in Italia di circa 400 milioni di Euro. Le nuove sedi, frutto di questo importante piano di investimenti, saranno pronte e operative a partire dal terzo trimestre 2019 e vedranno diverse realizzazioni in un orizzonte triennale. I primi quattro interventi sono rivolti al potenziamento degli aeroporti di: Malpensa, Venezia, Bologna e Napoli.”

Partiamo da Malpensa?

“A Malpensa è previsto sorgere un nuovo sito nella Cargo city. L'espansione di Malpensa consisterebbe nel raddoppiare l'area operativa, passando dagli attuali 24.000 metri quadri ai futuri 55.000 metri quadri. Il nuovo magazzino sarà certificato Leed per garantire gli alti standard di sostenibilità energetica ambientale. Il sistema di smistamento all'avanguardia permetterà di triplicare la capacità attuale e, grazie alla nuova tecnologia, saranno gestiti contemporaneamente servizi internazionali e nazionali.

Malpensa diventerà un hub europeo fondamentale all'interno di un network europeo di 85 hub e gateway a fianco degli hub principali di Lipsia, East Midlands e Bruxelles. La nuova centralità dello scalo milanese, snodo verso l'Europa, aumenterà il vantaggio competitivo per le imprese italiane.”

Quali invece i piani negli altri aeroporti d'Italia?

“L'espansione di Venezia Tessera consisterebbe nel decuplicare l'area, passando dagli attuali 2.000 mq ai futuri 20.000 mq. Il nuovo magazzino sarà certificato Leed e il sistema di smistamento all'avanguardia permetterà di triplicare la capacità attuale gestendo contemporaneamente servizi internazionali e nazionali. L'investimento per il nuovo centro operativo di Bologna consentirà a sua volta di raddoppiare il sito complessivo dagli attuali 7.300 mq ai futuri 14.700mq e di potenziare la capacità di movimentazione passando dagli attuali 7.600 ai 10.000 pezzi l'ora.

A Napoli Capodichino l'ottimizzazione all'attuale cargo consentirà di aumentare la movimentazione gestita, passando da 7.500 pezzi a 9.000 pezzi al giorno. Il livello del servizio verrà ulteriormente migliorato grazie alla capacità di coprire Napoli con il servizio di consegna a orario pre 12.00 ed effettuando i ritiri sempre più in tarda giornata.” ■

Fast Freight Marconi: aumento della capacità in vista a Bologna

Fast Freight Marconi è il cargo handling agent di riferimento sullo scalo aeroportuale di Bologna. In particolare si occupa dell'handling documentale e fisico della merce movimentata in arrivo e in partenza.

Il personale addetto alle operazioni di accettazione e movimentazione merce ha competenze ed esperienza consolidata in tutte le materie (Iata, Icao, Iata Dgr e Adr, Regolamento Enac Scheda 3, Normativa Doganale) riguardanti le spedizioni via aerea e i tools IT a supporto delle stesse.



Silvia Arceci

Fast Freight Marconi - Intervista con Silvia Arceci (Responsabile gestione e Responsabile cargo Aeroporto G. Marconi Bologna)

Dove opera Fast Freight Marconi?

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

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

Di quali attrezzature dispone il terminal Cargo per l'handling delle merci?

“Per quanto riguarda il terminal cargo abbiamo un'area comune dedicata alle attività in export (il Terminal cargo area partenze), su cui è installata una ribalta per il carico e lo scarico della merce, un impianto a rullo coperto da pensilina per la movimentazione e spazi per il consolidamento e de-consolidamento dei carichi.

Poi c'è tutta la parte delle attività di import (Terminal cargo area arrivi), con un deposito doganale merci nazionali, uno per le merci Ue e un magazzino di temporanea custodia. Sempre nell'area, sono presenti gli impianti per la trattazione delle merci: ribalta e piattaforme per la movimentazione, scarico, carico dai camion.

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

Quali altre strutture in aeroporto sono dedicate alle merci?

“All'aeroporto Guglielmo Marconi per il cargo sono presenti tutta una serie di altre infrastrutture dedicate: locali refrigerati, camera mortuaria, locali per i controlli sulle specie animali e vegetali. Aree che vengono messe a disposizione di tutta l'utenza aeroportuale interessata tramite la società Fast Freight Marconi. Infine, sempre ricompresa nel sedime aeroportuale, a ovest, si trova un'area cargo composta da beni e impianti a uso esclusivo dei courier Dhl, Tnt e Ups attualmente operanti nello scalo.”

Alcuni numeri su Fast Freight Marconi?

“Fast Freight Marconi occupa direttamente 17 persone e altrettanti facchini in outsourcing, ma tenendo conto di tutto il comparto, gli operatori cargo, gli enti e i courier, il settore Cargo dà lavoro a circa 250 addetti. Nel 2018 le merci movimentate sono state paria a 52.681 tonnellate. Siamo il quinto scalo merci italiano per volumi di traffico.”

Quante e quali compagnie aeree serve la vostra azienda?

“Le principali compagnie aeree servite sono sono Lufthansa, British Airways, Emirates, Turkish e Aeroflot e dal 7 giugno 2019 si segnala l'ingresso di American Airlines.”

In concreto quali servizi vengono offerti ai vettori aerei, ai caricatori e ai vari stakeholder a vario titolo coinvolti nelle spedizioni aeree?

“A Bologna operano due tipologie di handler: i prestatori certificati per servizi di assistenza a terra a merci per conto terzi e i prestatori in regime di auto-assistenza. Per quanto riguarda i primi, si tratta di Fast Freight Marconi (società controllata al 100% da Aeroporto G. Marconi di Bologna), Xph e A. Elle Cargo. Per quanto riguarda i secondi, quelli in regime di auto-assistenza, operano courier con riferimento alla merce e alla posta dagli stessi trasportata: Dhl Aviation (Italy), Tnt e Ups Italia.

Come accennato in precedenza riguardo l'infrastruttura, questi courier dispongono di beni e impianti a uso esclusivo sulla scorta di appositi contratti di sub concessione; complessivamente si tratta di magazzini per 4.306 metri quadri, tettoie per 456 metri quadri, uffici per 822 metri quadri e piazzali per 2.961 metri quadri.”

Investimenti e/o nuovi progetti che Fast Freight Marconi sta avviando o a cui si sta dedicando?

“Tra le nuove compagnie aeree che si avvalgono dei servizi di handling merci si segnala l'avvio della collaborazione con American Airlines, che con un volo diretto inaugurato il 7 giugno offre ai nostri clienti un ampliamento di offerta di servizi nel mercato statunitense.

Per la fine dell'anno è inoltre previsto l'avvio di un intervento di riqualificazione del Terminal cargo al fine di renderlo maggiormente efficiente e più in linea con le attuali esigenze dell'utenza e degli operatori aeroportuali. La progettata riqualificazione degli spazi ha l'obiettivo di efficientare la razionalizzazione degli spazi, aumentare la capacità disponibile e rendere ancora più veloci tutte le attività. L'intervento naturalmente non impatterà sulla continuità delle operazioni e dei servizi offerti alla clientela. Inoltre stiamo lavorando con Dhl per la realizzazione di un nuovo gateway per un lotto complessivo di 15.000 metri quadri. Il gateway entrerà in funzione entro il 2021.” ■

Freschi & Schiavoni: da oltre mezzo secolo gli off-airport efficienti

Freschi & Schiavoni è una family company che nasce come autotrasportatore nel 1962 specializzandosi nel settore aviocamionato sviluppando con successo il concetto dell'integrazione camion-aereo, collegando gli aeroporti europei.

L'azienda opera da più di 50 anni al servizio di compagnie aeree, spedizionieri, consolidatori marittimi e logistici per trasporti nazionali e internazionali, mettendo a disposizione propri magazzini doganali per gestione in conto terzi di merci in export o import, deposito.

Negli ultimi anni, grazie alla sua crescita e grazie agli ultimi investimenti per sviluppare attività di nicchia, l'area della logistica e delle varie attività di magazzino si è sviluppata al fine di garantire una maggiore efficienza e sinergia con il settore, garantendo un servizio in grado di soddisfare ogni esigenza ed essere di supporto come consulente di progetto delle varie attività.

Intervista con Betty Schiavoni – Direttore commerciale di Freschi & Schiavoni



Come si articola il network di Freschi & Schiavoni in Italia?

“La Freschi & Schiavoni opera con una rete di off-airport a Vignate (Milano) dove abbiamo 29.000 mq di area totale, 9.500 mq di magazzino, 3.100 mq di uffici, 34 porte di carico/scarico, 12 aree di palletizzazione, 150 punti di stoccaggio pallet, 25 mq per stoccaggio merce deperibile e 2 celle frigorifere +2°C/+8°C e +15°C/+25°C. Oltre a ciò vengono garantiti servizi doganali con propria procedura semplificata import/export, temporanea custodia e deposito IVA.

A Liscate (Milano) l'azienda dispone di 26.000 mq di area totale, 6.000 mq di magazzino, 2.500 mq di uffici, 18 porte di carico/scarico e 5 aree di palletizzazione.

A Bologna la superficie del magazzino è di 2.200 mq, 22 sono le porte di carico/scarico, 2 le aree di palletizzazione e infine 25 mq sono dedicati allo stoccaggio di merce deperibile. Il network si compone infine di una sede a Firenze che sorge su un'area totale di 5.000 mq, di cui 2.000 mq di magazzino, con 500 mq di uffici, 7 porte di carico/scarico e 2 aree di palletizzazione. In totale si tratta di circa 100.000 mq di magazzini attrezzati per gestione di merce aerea e marittima. In tutto il network vengono garantiti servizi doganali con propria procedura doganale semplificata import/export, temporanea custodia, deposito IVA.”

Quali servizi offrite al mercato?

“I nostri clienti principali sono i vettori aerei, Nvocc e spedizionieri ai quali offriamo servizi di handling fisico e documentale per



general cargo e special cargo e relativi servizi accessori, assistenza doganale, sicurezza Reg. UE 815/2017 – UE 300/2008, Solas, trasporti nazionali e internazionali, trasporti di merce a temperatura controllata, trasporti in sicurezza Tapa e servizi di pick-up and delivery.

La società dispone di tutte le attrezzature necessarie per la gestione delle merci aeree, general cargo e special, oltre che per merce via mare e di celle frigorifere per la gestione di merce pharma e prodotti alimentari.”

Quante e quali compagnie aeree serve la vostra azienda?

“I nostri principali clienti sono Swiss World Cargo, Lufthansa Cargo, Korean Air, Singapore Airlines, Tap, AirBridgeCargo e South Africa Airways ma oltre a loro collaboriamo con diversi Gsa (general sales agent). I volumi movimentati annualmente da Freschi&Schiavoni ammontano a circa 200.000 tonnellate.”

In prospettiva future quali saranno le prossime mosse del gruppo?

“La nostra attenzione rivolta sempre allo sviluppo di Malpensa così proseguono incessanti gli investimenti in IT e più in generale in soluzioni tecnologiche rivolte all'industria 4.0. Consideriamo costantemente gli investimenti funzionali e sinergici alla nostra attività.” ■

GDA Handling: pronta per il rilancio nel cargo

Gabriele D'Annunzio Handling (Gda Handling) è un handler aeroportuale interamente controllato da Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca Spa e attivo negli scali di Verona e Brescia.

Al fine di soddisfare le moderne necessità logistiche, l'aeroporto di Brescia ha privilegiato lo sviluppo di infrastrutture e caratteristiche tipiche di un aeroporto specializzato nel cargo. Il Cargo Center è all'avanguardia per la migliore gestione del trasporto aereo ed è in grado di accogliere le sfide proposte dal mercato. Fra i suoi 'fattori chiave', lo scalo bresciano evidenzia: ottima connettività (rapido e diretto accesso al più importante network autostradale italiano), operatività 24/7, segregazione operativa per tipologia di prodotto, alta specializzazione nel segmento E-commerce e disponibilità di vasti spazi (attrezzati e non) per accogliere la crescita attesa dei volumi.

Intervista Massimo Roccasecca – amministratore unico di Gda Handling e cargo director di Garda Airports

Gda Handling che ruolo ha all'interno degli aeroporti controllati dal Gruppo Save?

“Da metà maggio sono stato nominato, oltre che cargo manager dell'Aeroporto Gabriele D'Annunzio di Brescia, anche amministratore unico della società Gda Handling (Gabriele D'Annunzio Handling) che si occupa della movimentazione delle merci in aeroporto e del carico e scarico degli aeromobili. La società, avendo recentemente esternalizzato le attività di Verona al Gruppo Alha, concentra la propria attività solo su Brescia dove le potenzialità di crescita sono molto elevate. Dal mio arrivo in azienda nell'estate del 2018 abbiamo proceduto a fare, all'interno del Gruppo Save, un'attenta rivisitazione delle attività.”

Quale piano è emerso da questa rivisitazione?

“L'aeroporto di Venezia in ambito cargo è quello dedicato ai voli internazionali e in particolare intercontinentali dove le merci viaggiano nelle stive degli aerei passeggeri. Il Marco Polo ha un piano di sviluppo che traguarda il 2025 e che prevede di triplicare le aree a disposizione dello scalo. Una di queste sarà dedicata alle attività merci e sorgerà in testa all'aeroporto con la possibi-



Massimo Roccasecca

lità, oltre che l'auspicio, di attirare anche vettori all-cargo. Per quanto riguarda Treviso l'aeroporto non svolge particolari attività nel cargo mentre a Verona un traffico esiste, soprattutto grazie alle compagnie aeree che garantiscono rotte locali e continentali. Oltre a ciò, come detto, abbiamo terziarizzato la gestione del magazzino ad Alha cui spetterà dunque il compito di attrarre e movimentare merci.”

I maggiori sforzi nel cargo si concentrano soprattutto su Brescia?

“Brescia rappresenta un caso a parte all'interno del Gruppo Save. Da mesi lavoriamo con un vettore, TopJets Worldwide, che a un anno di distanza dal suo insediamento si prepara a far partire da settembre un collegamento fra Brescia e l'Inghilterra. A seguire, poi, ha in programma di offrire voli passeggeri verso l'America. Il focus di Brescia, però, per i prossimi anni sarà soprattutto il cargo e in questo scalo ci sono il know how e le attrezzature per riuscire a far decollare questo business.

Intanto non va dimenticato che il D'Annunzio è l'hub di Poste Italiane e che uno dei magazzini dell'aeroporto è stato subaffittato a Dhl. Oltre a ciò, che rappresenta la base di partenza,

stiamo lavorando per ingaggiare qualche compagnia che opera aerei freighter a utilizzare Brescia come alternativa ad altri scali maggiormente congestionati, o comunque dove le attività di carico e scarico dei mezzi stradali richiedono tempi lunghi. Un aspetto sul quale commercialmente intendiamo puntare in futuro è quello di evidenziare agli operatori del settore spedizioni aeree che Brescia, grazie all'autostrada BreBeMi, è raggiungibile dalla zona di Segrate in un tempo molto inferiore rispetto allo scalo di Malpensa.

Il rilancio del business merci a Brescia non è in discussione secondo lei?

“Lo sviluppo del cargo a Brescia non è una questione di 'se avverrà' ma 'quando avverrà', perché siamo sicuri che i vettori freighter arriveranno. Come Gda Handling per ora manteniamo la produzione diretta dell'attività di handler ma nel giro di poco tempo ci aspettiamo di raggiungere volumi sufficienti per aprire anche all'ingresso di un secondo fornitore di servizi.

L'estate scorsa a Brescia sono stati investiti 8 milioni di euro per rifare integralmente l'asfalto della pista e un gestore una spesa come questa non la sostiene se non crede nelle prospettive dell'aeroporto. Il piano d'investimenti futuri complessivamente vale 160 milioni di euro e traguarda il 2025 e oltre: si partirà dal realizzare di nuove infrastrutture, fra cui un magazzino per il general cargo.

La priorità assoluta in questo momento è quella di alimentare una crescita dei volumi tale da giustificare il piano di sviluppo pronto a essere avviato. Nel lungo termine, poi, si può anche ragionare su un ipotetico allungamento di 500 metri della pista di decollo e atterraggio ma solo se il mercato giustificherà un intervento di questo tipo.”

Che tipo di nuovo magazzino sorgerà?

“Il magazzino che sarà realizzato è ancora da valutare e progettare bene. Di certo non potrà essere una struttura 'tradizionale', servirà elevata automazione perché i magazzini già oggi non servono praticamente più la posta tradizionale ma i prodotti distribuiti all'e-commerce. Il mercato sta cambiando e i nuovi centri distributivi dovranno essere realizzati ad hoc per le merci destinate a essere movimentate. Idem dicasi per le attrezzature di rampa che richiedono valutazioni attente e mirate in base agli aerei e ai traffici che si intendono servire.” ■

FLY TOGETHER WIN TOGETHER



AIRLINES
REPRESENTED

EgyptAir

TAG



LINHAS AEREAS DE ANGOLA
ANGOLA AIRLINES

Alitalia
SKYTEAM

AEGEAN

Afriqiyah Airways
الخطوط الجوية الافريقية

AirCargo I.A.S.
We fly high

We deliver right to destination,
safely and efficiently.

days

365 24/7 availability
of staff

over

9.700 tons of cargo handled
and shipped

annual average growth of

26% in operation of domestic
and international flights

over

100 destinations
worldwide

Follow us on



iasaircargosrl.it

GH Napoli: per il futuro più courier e voli freighter

Il gruppo Gh Italia da 60 anni offre servizi di ground handling negli aeroporti militari e civili italiani e dal 2012 è presente anche nello scalo inglese di Londra Heathrow con un focus prevalentemente nel settore passeggeri. A Napoli, invece, opera anche nel segmento cargo.

La storia del gruppo Alisud - Gh inizia negli anni '50 del secolo scorso con la costituzione della Alisud - Compagnia Aerea Meridionale, una compagnia aerea che effettua collegamenti tra Napoli e le isole del Tirreno utilizzando idrovolanti per quelle minori e DC4 Carvair (in grado di trasportare le automobili al seguito dei passeggeri) per Sicilia e Sardegna.

Alla fine degli anni '50 Alisud amplia la sua attività nel settore dell'aerofotogrammetria nel quale opera ininterrottamente fino al 2002.

Dal 1960 Alisud CAM dà avvio alle attività di handling in autoproduzione sullo scalo di Napoli Capodichino dove sarà presente come unico handler fino al 1968. Dal 1969 al 1986 prestiamo i servizi di ground handling in Sicilia, negli aeroporti di Catania e Palermo.

Il 1972 è l'anno in cui inizia la nostra attività di ground handling (cargo e passeggeri) presso la base militare americana di Napoli e nel 1976 presso la base militare americana di Sigonella.

Nell'ultimo decennio il gruppo è stato oggetto di una crescita costante il cui principale obiettivo è stato il consolidamento dell'attività di ground handling negli aeroporti civili nazionali e internazionali.

Intervista ad Annapaola Nugnes - cargo manager di Gh Napoli

Come è composto il network di Gh Italia?

"Gh Italia opera quale handler passeggeri presso gli scali aeroportuali italiani di Napoli, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Comiso, Palermo, Bologna, Firenze, Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Verona, Venezia, Torino e negli scali aeroportuali inglesi di Londra Heathrow, Luton e a Birmingham. Sullo scalo del capoluogo campano fornisce come Gh Napoli anche servizi di handling cargo."

Su quali superfici e con quali strutture opera Gh Napoli?

"Gh Napoli opera all'interno del terminal cargo dell'Aeroporto Internazionale di Napoli: la superficie dell'area coperta di magazzino è di 2.500 mq ed è comprensiva di: area import/export con accesso diretto su area piazzale velivoli, area cassaforte per valori, due celle refrigerate (+2°/+8°) per merci deperibili, due celle congelatore (-18°) sempre per merci deperibili, sala sosta salme, locali veterinario, uffici operativi, uffici spedizionieri, ufficio doganale, rampe di carico merce sfusa e rampe di carico per la merce palletizzata."

In concreto Gh Napoli quali servizi garantisce ai vari stakeholder a vario titolo coinvolti nelle spedizioni aeree?

"Gh Napoli offre in primis servizi di handling fisico e documentale delle spedizioni con personale certificato secondo i requisiti e pro-

cedure lata, poi si occupa di inserimento dati, incluse le operazioni Ics (Import Control System), Ecs (Export Control System), messaggistica Edi con interfaccia con i sistemi di compagnia a garanzia di un corretto interscambio di messaggi e tracciabilità delle spedizioni. L'azienda svolge attività di accettazione e consegna sia di merce sfusa che di merce palletizzata, preparazione dei carichi, servizi di build-up/break down, nonché messa in sicurezza in termini di aviation security delle spedizioni in qualità di agente regolamentato, nel rispetto del Programma Nazionale di Sicurezza Enac, dei regolamenti comunitari e disposizioni Tsa con guardie certificate e apparecchiature di controllo X-Ray dual view ed Etd.

Gh Napoli si occupa poi di gestire il magazzino doganale di temporanea custodia per merci varie, valori, deperibili, Dgr, ecc., con colloquio digitalizzato con il Sevizio Telematico Doganale per la gestione del registro A/3, come pure della gestione del deposito doganale privato. Fra gli altri servizi offerti figurano poi lo scarico e carico merce in arrivo e in partenza su camion dei vettori on e off airport, gestione di spedizioni vincolate al regime di transito con procedura semplificata di Destinatario Autorizzato del Transito Unionale e colloquio digitalizzato con l'Ufficio Doganale di Destinazione del Transito e infine smistamento e scanning delle spedizioni di corriere espresso."

Di quali attrezzature dispone la vostra azienda per l'handling delle merci?

"Gh Napoli dispone di carrelli elevatori di varia portata, trattore per il trasporto merci sul piazzale velivoli, piattaforma per operazioni di carico/scarico palletizzati, casterdeck per carichi unitizzati e piattaforma di lavorazione unità di carico con sistema di pesatura incorporata."

Quante e quali compagnia aeree servite?

"Le compagnie on-airport sono: Aeroflot, Air Arabia Maroc, Air France, Air Italy, Alitalia, British Airways, Brussels Airlines, Dhl, Flydubai, Iberia, Lufthansa, Swiss World Cargo, Time Matters, Thomsonfly, Tap, Turkish Airlines, United Airlines, Vueling Airlines e Volga Dnepr.

Fra le compagnie off-airport figurano invece: Air China, Air India, America Airlines, Cargolux, Cathay Pacific, China eastern Airlines, Etihad Airways, Hainan Airliners, Korean Air, Qatar Airways."



Annapaola Nugnes

Qualche numero sui volumi di merci movimentate e sui risultati annuali di Gh Napoli?

“Nel 2018 le tonnellate movimentate sono state 12.153 e il fatturato di Gh Napoli è stato pari a circa 27,1 milioni di euro mentre i dipendenti sono 510.”

Lo sguardo verso il futuro dove è rivolto?

“L'aeroporto di Napoli è inserito in un'area di forte attrattività turistica ed economicamente ben strutturata, con un bacino di utenza che comprende Campania, Basilicata e Puglia, interessata dalla presenza di diversi distretti industriali e di artigianato artistico. Con il previsto potenziamento della dotazione infrastrutturale, Gh Napoli intende valorizzare il traffico merci da e per Napoli, attualmente relegate al comparto delle merci urgenti, deperibili e di valore, di diverse categorie merceologiche e catalizzare nuove attività legate al posizionamento di vettori all cargo anche presso aeroporti regionali, nonché ai courier, tesi a consolidare presso i vari scali nazionali i voli di feederaggio verso i loro hub europei.” ■

WFS: obiettivo 48.000 tonnellate entro fine 2020 a Malpensa

Worldwide Flight Services (Wfs) dall'estate del 2018 ha avviato l'attività presso un nuovo magazzino realizzato presso la Cargo city di Malpensa e grazie a questo presidio è riuscita a sbarcare nel business dell'handling cargo in Italia. Fino a quel momento l'azienda era presente presso l'aeroporto varesotto garantendo solo servizi di back office e supervisione alle merci per American Airlines e per China Cargo Airlines.

In termini di superfici l'azienda ha a disposizione alla Cargo city di Malpensa circa 5.000 mq di magazzini, 3.000 mq di piazzale e altri 800 mq di uffici. Oltre a Milano, il gruppo fornisce in Italia servizi di cargo documentation per compagnie aeree anche negli aeroporti di Roma Fiumicino e di Venezia.

Intervista a Massimiliano Introini, direttore generale di Wfs Italy

Cosa rappresenta per Wfs l'ingresso nell'handling aeroportuale in Italia e a Malpensa?

“L'inaugurazione di un nuovo cargo terminal a Milano ha rappresentato una pietra miliare per il nostro gruppo e questo investimento fa di Wfs l'unico cargo handling operator internazionale attivo in Italia. L'infrastruttura è stata dotata delle più moderne ed efficienti attrezzature per la movimentazione del carico.”

È possibile trarre un primo bilancio sull'attività svolta in un anno?

“I dodici mesi appena trascorsi dall'apertura sono stati un anno interessante e intenso. Attualmente il magazzino a Malpensa è pieno quasi al 50% e abbiamo spazio dunque per crescere ancora. Wfs ha 300 clienti nel mondo e in Italia abbiamo iniziato con American Airlines e con Air Europe che sta incrementando i propri voli su Milano. Poi abbiamo altre compagnie come Blue Air o voli charter operati da Tui. Siamo off-airport anche per Vietnam Airlines e per China Eastern e China Cargo. Sul mercato c'è molto movimento e noi possiamo ritenerci soddisfatti per le risposte che riceviamo dai clienti.” ■

Che servizi offrite nel vostro magazzino?

“Offriamo tutti i tipi di servizi tranne la movimentazione dei deperibili, per i quali ci rivolgiamo a terzi. Come aerei serviamo dai narrow-body fino ai full cargo, compresi gli Antonov. Fra le particolarità di Wfs c'è quella di voler offrire un servizio di nicchia. Ad



Massimiliano Introini

esempio per il personale noi non usiamo cooperative, i circa 30 addetti che abbiamo sono tutti assunti. Il personale utilizzato anche in magazzino è al 100% interno e questo perché vogliamo personale formato, qualificato e che sappia utilizzare al meglio le tecnologie messe a disposizione dal gruppo.”

Gli obiettivi a breve e a lungo termine quali sono?

“L'obiettivo per il 2019 è quello di arrivare a movimentare 18.000 tonnellate, mentre nel medio termine ci poniamo il target delle 48.000 tonnellate entro fine 2020, il che significherebbe una saturazione di circa l'80% del magazzino.

Siamo fiduciosi sulla possibilità di poter conquistare nuove compagnie, un po' per i tender che andranno a scadenza e un po' per l'arrivo di nuovi vettori sullo scalo.” ■

XPH si prepara ad atterrare oltreoceano

Xph è una società specializzata nei servizi di handling aeroportuale che fornisce assistenza alle merci aeree con particolare attenzione ad alcune categorie merceologiche come spedizioni espresso, special cargo e Dgr (merci pericolose). L'azienda opera al fine di sviluppare i traffici dei vettori assistiti e poter offrire una partnership di crescita e fidelizzazione sul reciproco network. Il management vanta un'esperienza trentennale in ambito aeroportuale ed è riuscito a ottenere un livello altamente competitivo sul mercato per i servizi offerti.

Xph gestisce oltre 20 vettori aerei, ogni giorno più di 500 voli (di questi, 3 all cargo), circa 400 spedizioni aeree in export gestite entro 120 minuti e circa 350 in import consegnate sotto i 90 minuti.

Intervista a Pasquale Floccari (direttore del network cargo in Italia) e Alessio Pulicani (direttore operativo) di Xph

Come si compone oggi il network di Xph in Italia e all'estero?

“Il network di Xph è in grado, oltre all'assistenza handling è in grado di dare grande supporto al servizio import ed export cargo su gommato. Possiamo assistere vettori off-line su più di 16 stazioni in aeroporto. Su tutte le stazioni Xph è possibile avere assistenza doganale e gestire tutta la messaggistica Sita standard lata grazie al sistema Cargospot.

In Italia siamo presenti a Milano Linate e Malpensa, Venezia, Bologna, Pisa, Roma Fiumicino, Napoli, L'Aquila, Cagliari, Bari, Brindisi, Reggio Calabria, Lamezia Terme, Palermo, Catania. A Genova, prossimo scalo del network, stiamo risolvendo alcune complicazioni burocratiche.

All'estero siamo già presenti in Polonia, Albania, Malta e Spagna, abbiamo messo nel mirino entro il 2020 Portogallo e Gran Bretagna ma nel frattempo stiamo completando l'iter per la costituzione di una società in Argentina che contiamo di aprire entro il primo trimestre del 2020.”

In compenso state a prendere Olbia, non è vero?

“In Italia l'ultima conquista è in effetti l'aeroporto di Olbia, su specifica richiesta dei vettori da noi assistiti. In Spagna, invece, la new entry è l'aeroporto di Malaga e, dopo questo primo ingresso nel mercato iberico, abbiamo altri discorsi in piedi per allargare la presenza di Xph in altri due scali.”

Con quali compagnie operate prevalentemente?

“Fra i nostri partner figurano Alitalia, American Airlines, AirMalta, airBaltic, AirFrance Klm, Air Italy, Turkish Airlines, Royal Air Maroc, Air Serbia, FlyDubai, Air Moldova, Air Arabia, Tunisair, Pegasus e Kenya Airlines.

L'ultima novità in ordine di tempo è stata Thomas Cook Airlines che ha scelto Xph per la gestione delle merci negli scali di Brindisi, Bologna, Cagliari, Catania, Malpensa, Napoli, Palermo, Pisa, Lamezia Terme e Venezia.”



Prossima apertura prevista?

“La nostra prossima apertura, esattamente il 15 luglio, sarà all'aeroporto di Lublin, in Polonia. In questo scalo vengono operati dalla compagnia aerea Lot tre voli giornalieri su Varsavia che da fine luglio diventeranno cinque, poi c'è un volo sempre di Lot per Tel Aviv quattro volte a settimana e ancora Tui collega lo scalo con Anversa, in Belgio.

A Lublin inoltre, dove Xph sarà l'unico agente regolamentato operativo, contiamo di intercettare Etihad che propone anche un servizio freighter con aviocamionato verso Varsavia.

Inizialmente il magazzino a nostra disposizione ha una superficie di 500 mq ma abbiamo già un accordo per insediarci anche su un'ulteriore area di 1.500 mq.”

Nuovi propositi per il futuro?

“Vorremmo cercare ad esempio di sviluppare maggiormente la nostra attività al servizio di voli charter e in quest'ottica stiamo limando gli ultimi dettagli contrattuali con le due più importanti società di charter al mondo dopo gli incontri avuti alla recente fiera Air Cargo Europe di Monaco. Così come sta diventando sempre più importante anche l'attività di trasporti aviocamionati che offriamo verso il Nord Italia con punto di raccolta nel nostro hub di Fiumicino. Viceversa, attraverso la raccolta nella nostra filiale di Linate serviamo il Nord-Est e tutto il Sud, isolte comprese. In prospettiva riteniamo che verrà ulteriormente ampliata questa attività” tramite l'acquisizioni di ulteriori vettori che già utilizzano il nostro servizio oltre ad American Airlines, FlyDubai e da qualche ora anche Air Italy.” ■



your express handling,
everyday.

bisstyle.it

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

Poland Albania Malta

XPH
THE HANDLING
PARTNER

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

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

follow us on  



XPH
xpress handling

www.xph.it



HANDLING AEROPORTUALE MERCI IN ITALIA

Inserto Speciale 2019

© Riproduzione riservata

www.aircargoitaly.com

Nicola Capuzzo

Direttore responsabile