

AIRCARGOITALY

UN ANNO DI AIR CARGO ITALY

Edizione 2019

© Riproduzione riservata

Il primo annuario dedicato al trasporto aereo delle merci in Italia con le principali notizie e interviste pubblicate nel corso del 2019 su

www.aircargoitaly.com

Nicola Capuzzo
Direttore responsabile



Indice

- 05. Cargo aereo in italia: -3,2% nel 2019
Albertini (Anama): "Preoccupati per il 2020 del cargo aereo"
- 06. AirBridgeCargo è cresciuta del 10% in Italia nel 2018
Cortese (Cargolux Italia): "Festeggiamo 10 anni e non escludiamo un aumento di capacità"
- 07. Moretto (Fedespediti): "Ecco il mio programma alla guida degli spedizionieri italiani"
- 08. Via all'export di agrumi dall'Italia alla Cina per via aerea
- 10. Anche l'Italia dice stop ai Boeing 737 Max 8
Bellettini (Aircargo Italia): "I Gsa avranno grandi opportunità"
- 11. Titan Project & Logistic ceduta a Iss
DHL Express Italy pesca dall'aeroporto Marconi per la nuova a.d.
- 12. Il cargo aereo italiano agli ultimi posti in Europa per digitalizzazione
Spediporto vuole più merci all'aeroporto di Genova
- 13. Norwegian aumenta l'offerta cargo fra Italia e Stati Uniti
Il camion frigo entra in rampa a Fiumicino per United Airlines
ALHA s'insedia anche all'aeroporto di Verona
- 15. "A che punto è il trasporto aereo merci in Italia?"
- 18. Bcube Air Cargo sarà handler all'aeroporto belga di Ostenda
Airport Handling intende farsi largo a Malpensa e in Italia
- 19. Amazon triplica i voli su Malpensa
Fiumicino ha ottenuto la certificazione pharma di IATA
A Monaco si respira scarso ottimismo per il cargo aereo italiano
- 20. Una vittima al magazzino Dhl di Malpensa
Nuovo segretario (italiano) per Cool Chain Association
- 22. Spedizionieri chiamati a raccolta per il nuovo volo di American Airlines
CTV 2000 apre una nuova sede a Malpensa
- 23. Guido Nicolini eletto nuovo presidente di Confetra
DHL torna ad atterrare a Brescia
- 24. Cargolux conferma l'avvio del nuovo volo Malpensa – Seoul
Gobbi (AdR) rivela le ambizioni di Fiumicino nel cargo
- 25. Rebaudo (SW Italia) tratta due aerei e rivela il piano per Alitalia Cargo
- 26. Il cargo di Alitalia è decollato senza Etihad
- 27. Dsv-Panalpina: esuberanti in vista dopo il matrimonio
Anche Dhl entra nel pharma a Fiumicino
- 28. Rallenta il calo del cargo aereo in Italia
- 29. Chi è Paola De Micheli: il nuovo Ministro dei trasporti
Imbarco aereo da record per Cargolux e Ceva Logistics in Italia
- 30. Amazon diventa un courier anche in Italia
Sogedim ha acquisito la torinese I-Dika
- 31. Mistral Air diventa Poste Air Cargo
Iata vuole condizioni più competitive per il trasporto aereo in Italia
- 32. L'Enac stoppa da dicembre i voli di Mahan Air
Zaccheo (ENAC) critico con il cargo aereo italiano
- 33. Nicolini (Confetra): "Non siamo stupidi. Pronti a irrobustire i muscoli"
- 35. Norwegian aggiunge due rotte da Fiumicino per gli USA
Panalpina in rosso in Italia, DSV lascia a casa 136 dipendenti
Subconcessionari e e-commerce complicano gli investimenti negli aeroporti
- 36. Costantini (SEA): "Malpensa recupera quote di mercato nel cargo in Europa"
- 37. ANAMA ha il suo nuovo presidente: Alessandro Albertini
- 38. In 170 a Firenze per gli auguri sotto l'albero di Assotosca
Alla cargo city di Malpensa sale la tensione fra agitazioni, limitazioni e tentate acquisizioni
- 39. Focus su traffici specialistici e ad alto valore aggiunto per Alitalia Cargo nel 2020

Cargo

Gennaio - Dicembre 2019 (su base 2018)

N.	Aeroporto	Merci Avio	%	Merci Superficie	%	Totale Merci	%	Posta	%	TOTALE	%
1	Alghero	3	27,7	0	n/a	3	27,7	0	n/a	2,93	27,7
2	Ancona	6.946	5,0	75	-38,8	7.021	4,2	0	n/a	7.021,33	4,2
3	Bari	262	10,5	n/a	n/a	262	10,5	2.011	31,9	2.273,00	29,0
4	Bergamo	118.946	-3,3	18	-70,5	118.964	-3,3	0	n/a	118.964,00	-3,3
5	Bologna	38.028	-6,0	10.782	-11,2	48.810	-7,2	23	-65,5	48.832,51	-7,3
6	Bolzano	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
7	Brescia	3.105	35,2	5.650	7,5	8.755	15,9	21.940	35,3	30.695,00	29,1
8	Brindisi	11	-57,7	n/a	n/a	11	-57,7	0	-100,0	11,00	-80,4
9	Cagliari	1.179	-31,2	n/a	n/a	1.179	-31,2	3.074	63,9	4.253,00	18,5
10	Catania	2.016	-47,8	12	135,0	2.029	-47,5	3.720	45,8	5.748,80	-10,4
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	0,40	n/a
13	Cuneo	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
14	Firenze	55	-33,4	124	-25,4	179	-28,1	0	-91,7	178,70	-28,1
15	Foggia	0	n/a	n/a	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
16	Genova	168	-44,0	2.525	-1,9	2.693	-6,3	2	-9,6	2.694,58	-6,3
17	Grosseto	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
18	Lamezia Terme	63	-32,7	n/a	n/a	63	-32,7	1.177	28,8	1.239,58	23,1
19	Lampedusa	19	17,3	n/a	n/a	19	17,3	0	n/a	19,00	17,3
20	Milano Linate (*)	6.380	-41,1	0	n/a	6.380	-41,1	1.206	-30,9	7.586,01	-39,7
(*) Lo scalo di Milano Linate e' stato chiuso dal 27 luglio al 25 ottobre, con conseguente trasferimento a Milano Malpensa delle attivita' operativ											
21	Milano Malpensa	544.978	-2,4	0	n/a	544.978	-2,4	13.504	-7,2	558.481,48	-2,5
22	Napoli	8.651	9,5	1.799	-3,8	10.450	7,0	1.301	-32,4	11.750,39	0,5
23	Olbia	93	-38,7	0	n/a	93	-38,7	0	1000,0	93,49	-38,6
24	Palermo	409	23,2	n/a	n/a	409	23,2	757	1702,4	1.166,00	211,8
25	Parma	27	n/a	0	-100,0	27	-72,2	0	n/a	27,15	-72,2
26	Perugia	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
27	Pescara	276	283,3	0	n/a	276	283,3	0	n/a	276,00	283,3
28	Pisa	12.689	12,9	256	-23,9	12.945	11,9	60	-15,8	13.005,16	11,7
29	Reggio Calabria	29	16,7	n/a	n/a	29	16,7	0	n/a	29,40	16,7
30	Rimini	4	-87,0	0	n/a	4	-87,0	0	n/a	4,44	-87,0
31	Roma Ciampino	18.408	0,9	n/a	n/a	18.408	0,9	39	212,7	18.447,56	1,0
32	Roma Fiumicino	186.492	-6,6	n/a	n/a	186.492	-6,6	8.035	28,7	194.526,81	-5,5
33	Taranto-Grottaglie	7.588	11,0	n/a	n/a	7.588	11,0	0	n/a	7.588,00	11,0
34	Torino	212	-46,9	3.121	-27,9	3.334	-29,5	0	n/a	3.333,97	-29,5
35	Trapani	12	-29,4	n/a	n/a	12	-29,4	0	n/a	12,20	-29,4
36	Treviso	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0	n/a	0,00	n/a
37	Trieste	69	-40,6	208	-32,5	276	-34,7	0	20,7	276,50	-34,7
38	Venezia	58.854	-6,9	5.059	6,6	63.914	-5,9	57	-35,7	63.970,20	-6,0
39	Verona	656	3,2	496	-80,4	1.153	-63,7	3	-99,7	1.155,16	-70,7
TOTALI		1.016.630	-3,8	30.126	-12,8	1.046.756	-4,1	56.908	17,0	1.103.663,74	-3,2



Verona  Brescia
Garda Airports

Venice Airport

Treviso Airport

ITALY'S NORTH EAST AIRPORT SYSTEM

With the aim of responding today's logistic needs, Brescia Airport has developed its legacy of a specialized, cargo-drive airport. A Cargo Center

equipped with state-of-the-art equipment for the best management of air and road freight to accommodate any market request.

www.aeroportobrescia.it



Customs, available 24/7, provides for speedy clearance.

Quality ground operations: a specialized, skilled and cargo-only dedicated team support the high quality and efficiency of our ground handling operations.

Cargo warehouse sq. over sum 11,000 - Offices sq. m 1,000 - 24 hours operations 7 days a week - Handling capacity: over 150,000 Tons/year (palletized and loose) - Fast and seamless accessibility to the main road network.



Cargo aereo in Italia: -3,2% nel 2019

Il 2019 è stato un anno di netta flessione per le spedizioni cargo gestite dagli scali italiani, ma nonostante il dato complessivo sia negativo (-3,2% rispetto al 2018, per un totale di 1,1 milione di tonnellate di merci movimentate), i segnali di speranza non mancano. Dopo l'[inversione di marcia di novembre](#) (con la ripresa del settore dopo diversi mesi a segno meno e un ottobre di sostanziale stagnazione), secondo le statistiche di Assaeroporti in dicembre gli aeroporti tricolore hanno proseguito nella loro tendenza positiva, chiudendo con una movimentazione di 95.045,5 tonnellate complessive, che rappresenta il 2,8% in più rispetto al dodicesimo mese del 2018. In particolare Malpensa ha archiviato dicembre con un +0,9% (48.823 tonnellate), mentre Fiumicino addirittura con un +6,7% (per 16.043 tonnellate complessive).

Tornando ai dati annuali, nel 2019 si conferma l'avanzamento in Italia dell'e-commerce, con il +17% complessivo del settore postale che ora conta per circa 56.907 tonnellate (mentre il general cargo, che ne pesa circa 1.046.755, da solo vive un calo del 4,1%).

Il bilancio di fine anno prevedibilmente è negativo per entrambi gli scali maggiori. Malpensa chiude con 558.481 tonnellate complessive (il 2,5% in meno rispetto al 2018), registrando flessioni sia nel segmento postale (13.503 tonnellate, -7,2%) sia in quello 'generico' (544.977, -2,4%), Fiumicino va peggio con 194.526 tonnellate complessive che rappresentano un calo del 5,5% sull'anno precedente, perdendo il 6,6% nel segmento del general cargo (186.491 tonnellate) ma migliorando nella posta (8.035 tonnellate, +28,7%).

A segno meno, tra gli scali più attivi sul fronte merci, anche Bergamo, che archivia il 2019 con 118.964 tonnellate (-3,3%), tutte ascrivibili al general cargo. Peggiora però il calo di Venezia (63.970 tonnellate, -6%) e di Bologna (48.832, -7,3%).

Chi può brindare invece è Brescia. Montichiari nel 2019 ha gestito un totale di 30.695 tonnellate di merci (+29% circa sul 2018), con un andamento positivo sia del preponderante segmento postale (21.940 tonnellate, +35,3%) sia di quello general cargo (8.755 tonnellate, +15,9%), su cui lo scalo ha fatto sapere di volere puntare sempre di più nel futuro.

Consulta [le statistiche di Assaeroporti](#). ■

Albertini (Anama): “Preoccupati per il 2020 del cargo aereo”

Intervista di AIR CARGO ITALY ad Alessandro Albertini, presidente di Anama (associazione agenti aerei merci)

Un commento sui risultati 2019 del traffico cargo aereo in Italia?

“Assistiamo ad un rallentamento del traffico cargo aereo iniziato a fine 2018 e proseguito nel 2019. Sicuramente gli ultimi anni molto positivi in termini di volumi hanno portato a un risultato 2019 inatteso e che ha fortemente impattato sulle aziende. Certamente l'incremento dei costi aerei avuti a fine 2018 ha portato alcune aziende a rivedere le loro catene distributive spostando volumi sulla via mare.

L'osservatorio che stiamo portando avanti certamente potrà darci ulteriori spunti di lettura di questo fenomeno.”

Previsioni sull'andamento del mercato nel 2020 in Italia?

“È molto difficile fare previsioni visto il contesto internazionale molto turbolento e la tragedia in Cina dell'epidemia da Coronavirus. Eravamo tutti in attesa di vedere l'andamento del commercio nel primo trimestre 2020 ma ora tra quanto successo in Iran e in Libia e i disastri da coronavirus siamo tutti un po' più preoccupati.”

Criticità del cargo aereo che rimangono da risolvere in Italia?

“Per rispondere a questa domanda occorrerebbe un libro, anzi un position paper per il cargo aereo, che in verità già esiste dal 2017 ma che i nostri politici, concentrati a litigare tra loro e a non seguire gli interessi del Paese, pare aver dimenticato. Ciò nonostante ogni pochi mesi noi sollecitiamo la riapertura del Tavolo di Lavoro.”

Come vede Anama il fatto che l'aeroporto di Brescia si propone come secondo scalo dedicato al cargo in Nord Italia?

“La risposta a questa domanda non la dà Anama ma il mercato. Detto questo ricordiamoci sempre che di hub merci nel mondo ce ne sono pochi in ogni Paese ma che chi opera in maniera intelligente può sempre ritagliarsi un suo spazio. Anche in questo caso, però, segnalo come la risposta si trovi nel position paper per il cargo aereo.”



Alessandro Albertini (Anama)

Cosa presenterà Anama a fine marzo con il suo secondo studio a Milano?

“Anzitutto preciso che lo studio non è solo di Anama ma è del Cluster Cargo Aereo di cui fanno parte, oltre a noi, gli amici di Assaereo, Ibar e Assohandlers. Obiettivo del II Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo è quello di capire quando e perché la modalità aerea è competitiva e per quali tipologie di merci, facendo un confronto con il recente passato e con quanto succede nei principali aeroporti competitor di Germania, Francia e Olanda.”

Qualche riscontro dal MIT a Roma sul position paper del cargo aereo rimasto (pare) dimenticato in un cassetto?

“Ho risposto già sopra. Devo però segnalare che in una recente audizione parlamentare il Ministro De Micheli ha dichiarato la volontà di riaprire i lavori del Tavolo entro il mese di marzo. Lo stesso Ministro ha avuto modo di dire alla nostra Confederazione, da noi sollecitata al riguardo, che non ha dimenticato il position paper e che lo ritiene un valido strumento di lavoro. Aspettiamo fiduciosi.” ■

21 gennaio 2019

AirBridgeCargo è cresciuta del 10% in Italia nel 2018



La compagnia aerea russa AirBridgeCargo nell'esercizio appena trascorso ha movimentato oltre 700 mila tonnellate di merci, un valore in aumento del 2% rispetto al 2017. Grazie a un miglioramento dei processi interni, all'introduzione di soluzioni digitalizzate, al rafforzamento del team commerciale e alle partnership con primari player di mercato, Abc ha visto decollare in particolare il trasporto di prodotti farmaceutici (+60%) e le merci pericolose (+40%). Significativa anche la crescita della domanda di spedizioni oversize e particolarmente pesanti (+20%), così come l'e-commerce ha contribuito all'incremento complessivo dei volumi con un +6% nel 2018.

Nel 2018 AirBridgeCargo Airlines e la compagnia partner CargoLogicAir hanno trasportato in Italia circa 50 mila tonnellate di merce, un valore in crescita del 10% rispetto all'esercizio precedente.

Le previsioni del vettore aereo all'cargo russo per il 2019 sono di mantenere costante il trend di crescita fatto registrare nell'ultimo anno.

Leggi di più sul sito di [AIR BRIDGE CARGO](http://AIRBRIDGECARGO). ■

31 gennaio 2019

Cortese (Cargolux Italia): "Festeggiamo 10 anni e non escludiamo un aumento di capacità"

Vizzola Ticino (Varese) – Nel 2019 per il vettore aereo Cargolux Italia ricorre l'anniversario del primo decennio d'attività perché, seppure l'azienda fosse stata costituita negli ultimi mesi del 2008, solo pochi mesi più tardi era concretamente decollato il suo primo volo da Malpensa verso Hong Kong. L'attuale amministratore delegato e accountable manager della compagnia aerea, Fabrizio Cortese, dopo anni trascorsi in Alitalia Maintenance Systems, è entrato in Cargolux Airlines International presso l'headquarter lussemburghese nel 2011 raggiungendo in Italia, nel 2016, Pierandrea Galli, a tutti gli effetti il fautore della crescita di questa nuova compagnia aerea italiana all'cargo.

"Per i primi anni la società operava con un solo aereo coprendo la rotta Malpensa – Hong Kong mentre, nel giro di 14 mesi tra il 2014 ed il 2015, la flotta è passata a quattro aeromobili Boeing 747-400 Freighter per i quali disponiamo di 100 piloti (25 per aeromobile) quasi tutti italiani" racconta Cortese a AIR CARGO ITALY.



Fabrizio Cortese - Andrea Sanfelici (Cargolux Italia)

Cargolux Airlines International nel nostro paese, sotto la guida del country manager Andrea Sanfelici, è a tutti gli effetti il Gsa di Cargolux Italia e dalla casa madre lussemburghese discendono anche i rapporti di manutenzione e proprietà degli aerei. Alla compagnia aerea italiana fanno direttamente capo 13 persone più i 100 piloti, mentre per la branch Cargolux attiva nel nostro paese come Gsa lavorano 37 persone sparse tra gli uffici di Firenze, Segrate (Milano) e Malpensa con funzioni di vendita, operative e di customer care.

Attualmente l'operativo voli da e per l'Italia, servito come detto da quattro aerei cargo Boeing 747-400F, prevede un volo settimanale fra Malpensa, Dubai, Hong Kong e Baku, tre collegamenti settimanali con Osaka Kansai, Hong Kong e Baku, tre con Zhenzhou e infine ancora due collegamenti transpacifici a settimana via Lussemburgo, Kuwait, Hong Kong, Anchorage e Chicago negli Usa e un volo settimanale su New York. "In base alle richieste del mercato potrebbe configurarsi un interesse dell'azienda a riportare a due i voli settimanali su New York come previsto nell'operativo 2017" aggiunge poi Fabrizio Cortese. Da notare anche che Cargolux Italia opera, per conto di Cargolux International, tutti i voli con destinazione Africa (Johannesburg, Nairobi, Lagos, Accra fra i principali scali) dove il gruppo è presente su 14 destinazioni.

Cargolux Italia ha chiuso il 2017 con un utile d'esercizio pari a 5,5 milioni di euro e il primo semestre del 2018, anch'esso positivo, per poco più di 4 milioni. In termini di tonnellate movimentate il 2018 si chiuderà per il Gruppo Cargolux con circa 70 milioni di kg di merce in esportazione dall'Italia e circa 50 milioni in importazione. Per quanto concerne le merceologie trasportate larga parte sono auto di lusso, articoli del fashion, elicotteri, macchinari e impianti, prodotti farmaceutici e prodotti alimentari freschi (in particolare cresce la quota del vino esportato).

Da un punto di vista operativo a Malpensa l'handler di terra con cui collabora Cargolux è Alha Group, l'handler di rampa è Airport Handling mentre l'aviocamionato viene svolto all'autotrasportatore lussemburghese Wallenborn.

A proposito di trasporto su strada Sanfelici ricorda che “prima che nascesse Cargolux Italia la compagnia serviva il mercato italiano solo via terra mentre oggi la quota di aviocamionato sul totale dei volumi in import/export via aerea dall'Italia si attesta intorno al 55%”. Oggi, invece, Malpensa è considerata a tutti gli effetti l'hub secondario di Cargolux per il Sud Europa. Il Country Manager per l'Italia evidenzia infine che “negli ultimi anni è stato possibile far sì che molte spedizioni da Germania, Lussemburgo, Francia e altri paesi partissero dall'Italia per destinazioni come Osaka, in Giappone, che Cargolux serve direttamente solo dall'Italia”. ■

25 febbraio 2019

Moretto (Fedespedi): “Ecco il mio programma alla guida degli spedizionieri italiani”

A meno di un mese dalla sua nomina al vertice della Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali (Fedespedi), la neopresidente Silvia Moretto concede la sua prima intervista a AIR CARGO ITALY delineando quali saranno le linee strategiche più importanti del suo mandato triennale. Dovendole sintetizzate con alcune parole chiave sembrano essere: giovani, digitalizzazione, resilienza, semplificazione, dialogo, unità e unicità.

Presidente quali elementi di continuità e quali di discontinuità vedremo con il suo predecessore al vertice della Federazione?

“Sicuramente la Federazione ha esperienza nell'organizzazione di convegni, seminari e corsi di formazione di qualità, apprezzata dalle imprese associate e che intendiamo proseguire: il 6 marzo parte la 3° edizione del corso per ‘Responsabili delle Questioni doganali’ riconosciuto dall'Agenzia delle Dogane ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione AEO. Sempre nell'ambito dei servizi alle imprese grande importanza rivestono: la consulenza legale, giuslavoristica e fiscale, da una parte, e il supporto di dati, trend e statistiche utili alle imprese, forniti dal nostro Centro Studi, dall'altra. Inoltre, desidero che l'attività del Centro Studi Fedespedi diventi strumento per dare visibilità alla Federazione, anche a livello internazionale, in Clecat e Fiata.

Intendo rilanciare il Gruppo Giovani Spedizionieri, che sta già ricevendo adesioni da tutta Italia. Vorrei che i talenti e le competenze dei giovani venissero valorizzate in associazione, sia nel lavoro delle Sezioni e dei gruppi, sia per progetti speciali, come la nuova comunicazione digital e social della Federazione, in coordinamento con l'ufficio Comunicazione”.

Quali secondo lei saranno le principali sfide che dovranno affrontare gli spedizionieri nei prossimi anni coincidenti con il suo mandato?

“Assistiamo alla tendenza da parte dei grandi gruppi armatoriali alla verticalizzazione delle attività di gestione della supply chain,



Silvia Moretto (Fedespedi)

all'arrivo di nuovi player potenzialmente disruptive sul mercato logistico e distributivo, come Amazon. Riteniamo che sia fondamentale che tutti gli attori possano operare a parità di regole: non ci devono essere deroghe che agevolino la crescita e l'espansione oligopolistica su più mercati di alcuni a discapito di altri.

Nell'immediato ci aspetta la sfida della Brexit che, se da un lato porterà con sé disagi organizzativi ed incertezza, dall'altro spingerà molte aziende a riposizionarsi in altri Paesi comunitari, tra i quali l'Italia che dovrà tuttavia lavorare sulla semplificazione delle procedure e dei controlli.

Poi c'è il tema della digitalizzazione, prioritaria anche per il nostro settore e che sta imponendo un cambio di passo alle aziende associate. La tecnologia Blockchain è ancora embrionale, ma l'interesse cresce velocemente anche in termini di numerosità dei progetti e delle sperimentazioni. Sarebbe auspicabile attivare una partnership tra pubblico (magari con il neonato Gruppo di esperti sulla blockchain del MiSE) e privato per arrivare a una certificazione univoca del dato digitale nel transito delle merci.”

Quali azioni la categoria degli spedizionieri sarà chiamata in concreto a mettere in atto?

“Ritengo che la categoria, per la stragrande maggioranza formata da aziende piccole e medie, vada supportata con le attività core di Fedespedi: consulenza, formazione e tutela anche nelle sedi istituzionali. Le sfide del contesto attuale vanno affrontate con determinazione, volontà di innovazione e focalizzazione da parte delle singole aziende, e la Federazione è chiamata ad agevolarle erogando servizi di qualità e promuovendo la creazione di un terreno fertile in termini di chiarezza normativa e semplificazione burocratica intorno a loro.”

Una misura urgente e irrinunciabile che Fedespedi chiede al Governo?

“Tutte le imprese che lavorano nel settore logistico e del commercio internazionale oggi devono confrontarsi con un groviglio di leggi, normative e regolamenti (talvolta confliggenti tra loro e accumulatisi nel tempo) che ne rallenta l'attività e ne impedisce la competitività rispetto alle imprese che operano in altri Paesi europei. Questa disomogeneità di condizioni è tra le principali fonti di rischio per le nostre imprese. Per questo ab-

biamo apprezzato l'iniziativa di Confetra, che ha proposto al Cnel di avviare una serie di consultazioni con le associazioni di categoria per arrivare all'elaborazione di un progetto di legge sulla semplificazione delle normative applicate nel settore della logistica e dei trasporti (la cosiddetta Bassanini delle merci) da portare presto in Parlamento.

Inoltre, con l'ultimo Consiglio direttivo, Fedespedit ha prodotto, dopo un intenso lavoro da parte della Sezione legale, la propria proposta di modifica della disciplina civilistica del contratto di spedizione e trasporto. È una battaglia molto importante per la nostra categoria, che porteremo avanti nelle sedi opportune. Oggi, infatti, la normativa che ci riguarda non è più adeguata ai tempi. E non si tratta di un problema di forma, ma di sostanza. L'immagine vetusta che la legge propone della nostra categoria ci penalizza ogni giorno nelle relazioni con i nostri stakeholder primari: il settore produttivo, la nostra manifattura. Chiediamo, dunque, che ci venga riconosciuta una nuova identità specifica a livello di disciplina normativa, che rispecchi la nostra attività e il nostro valore aggiunto. Siamo fornitori strategici per l'industria italiana: offriamo professionalità, competenze e un patrimonio insostituibile di esperienza."

Fino ad oggi ritiene che il cargo aereo sia stato il "fratello minore" delle spedizioni via mare in Italia?

"Ritengo che il cargo aereo sconti in Italia una minor presenza (in termini numerici) di testate specializzate che trattino approfonditamente la materia.

Altra cosa che sta pesando sul cargo aereo italiano è la debolezza di Alitalia e l'incertezza (ancora oggi esistente) sulla sua sorte, in termini societari e di progetto industriale. Ricordo che la presenza di una compagnia nazionale garantisce la connettività con voli diretti e incide anche sull'immagine, in termini di riconoscibilità degli scali aeroportuali, dunque non è un fattore secondario per lo sviluppo del settore aereo.

Detto questo, però, penso che prevalgano gli aspetti positivi: a fronte della sua minore incidenza sul traffico merci (la quota del cargo aereo è del 2% sul totale), la modalità aerea rappresenta oltre il 20% del valore delle merci movimentate. Malpensa, il principale hub italiano, vanta un traffico in import/export che vale 44 miliardi di euro, il 2,7% del PIL italiano. Impossibile pensare, numeri alla mano, che il cargo aereo sia marginale per la nostra economia. Anzi è uno dei comparti più dinamici del settore delle spedizioni internazionali e destinato a essere protagonista di evoluzioni importanti nel prossimo futuro, grazie anche alla forte spinta dell'e-commerce (previsto in crescita esponenziale nei prossimi anni).

Anama, affiliata di Fedespedit, ha avviato nell'ambito del Cluster Cargo Aereo, un importante progetto di analisi del settore: l'Osservatorio Cargo Aereo. Lo studio, i cui risultati verranno presentati questa primavera, servirà agli operatori per avere un'idea dello stato dell'arte dei principali aeroporti cargo italiani, Milano Malpensa e Roma Fiumicino, e come strumento per verificarne la competitività rispetto alle principali realtà aeroportuali europee. Inoltre, sarà solida base per un dialogo costruttivo con le amministrazioni pubbliche e i gestori delle infrastrutture, che parta da dati certi, standard e best practice consolidate a livello internazionale."

Da anni è noto che ci siano state (e siano ancora latenti) tensioni in particolare fra le associazioni territoriali degli spedizionieri genovesi e quelli milanesi. Anche la sua nomina è arrivata non senza qualche malumore da parte di alcuni. Come pensa di ricompattare una categoria che oggi è forse l'unica a non essersi ancora scissa nel settore della logistica?

"L'unità e l'unicità della nostra Federazione, come lei ha giustamente sottolineato, sono i valori portanti di Fedespedit e la misura del peso specifico della nostra categoria, consapevole che solo attraverso un fronte compatto saprà far sentire la sua voce. Certamente l'unità non va data per scontata: chiede responsabilità da parte di tutti, in primis di chi ne è alla guida. Va costruita con dialogo e inclusione, attraverso l'ascolto dei territori, dando valore alle attività e alle competenze delle diverse componenti associative, promuovendo la partecipazione attiva e offrendo alle imprese una consulenza di qualità. Su questo Fedespedit baserà la propria leadership nei prossimi anni e spero che questo possa generare interesse, impegno e rinnovato senso di appartenenza da parte di tutti gli associati, in particolare dei giovani spedizionieri." ■

28 gennaio 2019

Via all'export di agrumi dall'Italia alla Cina per via aerea



Il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, Gian Marco Centinaio, è stato nei giorni scorsi in visita a Pechino dove ha firmato due accordi che permetteranno l'esportazione di nocciole ed erba medica. Nella stessa occasione presso la locale Agenzia delle Dogane, il Ministro ha siglato anche il nuovo protocollo sugli agrumi e le autorità cinesi hanno confermato che, nelle more della firma, l'intesa sull'export di agrumi per via aerea è già provvisoriamente applicabile e i nostri produttori possono cominciare a esportare.

"La firma di questi accordi rappresenta un passo in avanti importante per la nostra agricoltura che può approcciare oggi un mercato dalle grandi potenzialità per le nostre esportazioni come quello cinese" ha commentato il Ministro Centinaio. "Nel quadro dei nostri rapporti con la Cina, il settore agroalimentare ha un'importanza crescente" ha poi presguito, aggiungendo: "Abbiamo inoltre sollecitato la controparte a concludere presto l'intesa sul riso da risotto nonché quella sulle carni crude negoziata dal Ministero della salute. Infine, ci siamo impegnati a far progredire la nuova trattativa sulle pere. Proseguiamo su questa strada, sostenendo in maniera forte e concreta i nostri produttori". ■



soluzioni formative per la logistica e il cargo aereo

UN NUOVO MODELLO FORMATIVO PER LA TUA AZIENDA

Il Gruppo Alha presenta la nuova società Alha Academy, centro di formazione e specializzazione per i professionisti dell'air cargo: un'ampia offerta formativa, da oggi ancora più estesa e strutturata, a disposizione di aziende e privati, con programmi standard o percorsi personalizzati.

*"Da sempre poniamo la formazione al centro delle nostre attività, considerando lo sviluppo di figure professionali ad elevata competenza come chiave fondamentale per il successo. In 6 decenni di attività abbiamo erogato ai nostri dipendenti più di **1 MILIONE DI ORE di formazione** in-house, in sessioni condotte da formatori interni presso i training centre Alha Group. Con Alha Academy portiamo la nostra visione ed il nostro modello formativo oltre i confini della nostra organizzazione."*

Lorenzo Schettini Gherardini, CEO Alha Group

PROBLEMI DI BUDGET?

Affidati al nostro

Fund Facilitator

Per l'accesso a FSE,
fondi interprofessionali,
fondi regionali



Pensiamo a tutto noi!

I nostri pacchetti di formazione per le imprese comprendono ricerca dei finanziamenti, stesura del progetto formativo e presentazione della domanda.

CORSI IN EVIDENZA

DGR

Cat.6, 7, 8, 10, 12, Lithium batteries

SAFETY

RSPP, RLS, BLS, Anti incendio, Primo soccorso, DAE

SECURITY

Enac A7, A8, A9, A10, A13, A14, A15

WAREHOUSE OPERATIONS

RAMP OPERATIONS

DLGS 231/01

PHARMA & FRESH

QUALITY

HACCP

GDPR

(contattaci per scoprire l'offerta formativa completa)

1. SCEGLI LA FORMULA



sessione
programmata
nei nostri Training
Centre



sessione
personalizzata
nella tua azienda



e-learning,
formazione online

2. PRENOTA LA SESSIONE

training@alhaacademy.com

12 marzo 2019

Anche l'Italia dice stop ai Boeing 737 Max 8



“Dalle 21:00 di oggi, 12 marzo 2019, visto il perdurare della mancanza di informazioni certe in merito alla dinamica dell'incidente della Ethiopian Airlines avvenuto domenica 10 marzo e che ha coinvolto un velivolo Boeing 737 Max 8 e del precedente incidente di ottobre in Indonesia, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, per motivi precauzionali, ha disposto la chiusura dello spazio aereo italiano a tutti i voli commerciali operati con aeromobili di questo tipo”. Lo ha reso noto l'Enac precisando che, in accordo con quanto in corso in Europa, gli aeromobili di questo modello non possono più operare da e per gli aeroporti nazionali fino a nuove comunicazioni. L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ricorda poi che “tutti i velivoli Boeing, e quindi anche i Boeing 737 Max 8, sono certificati dalla FAA – Federal Aviation Administration, ente americano per l'aviazione civile. Le certificazioni degli aeromobili che operano nelle flotte europee sono convalidate dall'EASA”.

L'ENAC continuerà a seguire l'evolversi della situazione in contatto con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

Il Corriere.it riporta che, secondo il Fleet Analyzer del consorzio specializzato Cirium, ad oggi si contano 344 aerei Max 8 in servizio, più 27 Max 9, a cui si aggiungono 14 bimotori che si trovavano negli hangar per altre ragioni. La maggior parte dei 371 Boeing 737 Max in attività, pari a 97 aeromobili, ha la livrea di compagnie cinesi. Seguono gli Usa con 72 e il Canada con 40. In Italia operano tre esemplari di Air Italy, più altri due che giacciono da tempo vicino a Seattle in attesa di essere consegnati. Sempre in Italia opera anche flydubai, la low cost emiratina che vola da Dubai a Catania e da giugno per Napoli con il 737 Max 8.

A livello di compagnia aerea, invece, secondo il database di Cirium è l'americana Southwest Airlines (principale vettore a basso costo del mondo) ad avere in flotta il maggior numero di nuovi Boeing (34), seguita da Air Canada, China Southern e American Airlines (ciascuna con 24). ■

12 marzo 2019

Bellettini (Aircargo Italia): “I Gsa avranno grandi opportunità”

Segrate (Milano) – Sergio Bellettini è uno dei nomi storici del cargo aereo in Italia. Attualmente vicepresidente di Aircargo Italia, è stato fra i primi professionisti nel nostro paese a occuparsi di rappresentanza commerciale sul territorio italiano in ambito cargo per le compagnie aeree straniere. Originario di Genova e 100% sampdoriano (come si evince dalle foto e dai cimeli da cui è circondato nel suo ufficio) è ormai milanese d'adozione essendosi trasferito in giovane età in Lombardia per ragioni professionali.



Sergio Bellettini

“Per lavorare nel cargo aereo bisognava essere a Milano (e poi qui fortunatamente conobbi quelle che poi divenne mia moglie)” racconta a AIR CARGO ITALY l'esperto general sales agent. “Iniziai nel 1971 all'aeroporto di Genova e nel '72 ebbi occasione di trasferirmi in Lombardia per lavorare presso la Sima che allora era il primo Gsa attivo sul mercato italiano. L'azienda era guidata da Albino Simoncini e aveva iniziato a rappresentare alcune compagnie aeree sia per la parte passeggeri che per il cargo” ricorda Bellettini, dicendosi convinto “che ancora oggi il Gsa ha ragione di esistere e ci sono opportunità interessanti nel comparto del trasporto aereo merci”.

La Sima divenne poi Simai e la sua attività si concentrò esclusivamente sulla rappresentanza di compagnie aeree per l'attività merci. “In tre rilevammo delle quote azionarie della società che venne ribattezzata Aircargo: eravamo io, Coderoni di Roma e Caiano di Firenze. L'azienda nel 2019 compie 25 anni. Fra i primi vettori aerei rappresentati figuravano US Airways (poi fusa in American Airlines) e Martinair (finita nelle mani di AirFrance e Klm). Negli anni '90 – racconta con soddisfazione – si producevano dall'Italia 8-9 milioni di kilogrammi di merce spedita con Martinair”.

Bellettini, che tiene a sottolineare come la sua azienda sia rimasta uno dei pochi attori indipendenti in Italia in questo comparto (intendendo con ciò Gsanon controllati o partecipati da gruppi esteri) si dice convinto che da un punto di vista commerciale la

prossimità al cliente sia irrinunciabile e per questo il network nazionale è composto da uffici operanti a Milano Segrate, Malpensa, Verona, Bologna, Firenze e Roma Fiumicino. In totale per l'azienda lavorano circa 40 persone, molte con esperienze professionali pregresse in compagnie aeree.

In 25 anni la società ha acquisito diverse rappresentanze, molte ne sono arrivate e alcune sono state perse. Oggi sono questi i vettori con cui il Gsa lavora: Pegasus, Leisure Cargo, Neos, Pakistan Airlines, Malaysia, Air Arabia. Più di 200 le destinazioni servite in giro per il mondo grazie anche all'attività di brokeraggio per alcuni vettori che sia affianca a quella di Gsa.

Secondo Bellettini, rispetto agli anni '70 quando iniziarono i primi servizi di trasporto avio-camionato in Italia, il mercato del trasporto aereo merci ha rallentato il suo slancio di crescita ma è comunque in continua evoluzione: "Prevedere oggi cosa succederà fra 5 anni è impossibile" dice. L'esperto agente aereo di origini genovesi, come molti suoi colleghi, fatica talvolta a comprendere le dinamiche di prezzo dei noli aerei dal momento che non sembra più esistere una stretta correlazione fra domanda e offerta di trasporto. "Il livello tariffario sembra essere sempre quello di 30 anni fa e dal mio punto di vista auspicherei un intervento maggiore da parte delle istituzioni preposte, in primis Iata, per limitare la guerra al ribasso sulle tariffe in atto fra diverse compagnie" sostiene Bellettini.

In termini di novità, Aircargo Italia ha recentemente annunciato la nuova rappresentanza acquisita per il gruppo Avianca Cargo. La compagnia opera con voli giornalieri diretti A330 passeggeri da Madrid, Barcellona, Londra e Monaco con destinazione Bogotá, Cali e Medellín e connection verso le principali destinazioni del Centro-Sud America. Mentre un servizio con A330 freighter è attivo con frequenza bisettimanale sulla tratta Bruxelles-Miami con prosecuzione verso gli aeroporti di Bogotá, Asuncion, Buenos Aires, Guayaquil, Lima, Mexico, Quito, Viracopos e molti altri. ■

19 marzo 2019

Titan Project&Logistic ceduta a Iss



La società di spedizioni livornese Titan Project & Logistic specializzata soprattutto in particolari in project cargo e trasporti complessi via mare, via terra e via aerea è stata ceduta a ISS Global Forwarding Italy. Quest'ultima è la filiale italiana del gruppo internazionale Iss Global Forwarding che ha sede a Dubai, negli Emirati Arabi, e si occupa a 360 gradi di spedizioni merci.

Secondo quanto annunciato dall'amministratore delegato della società appena ceduta, Federcio Bartoli, l'operazione ha effetto dall'1 marzo scorso.

Titan Project & Solutions è attiva anche nelle spedizioni di merce via aerea e fra i grandi gruppi per cui ha lavorato in passato figurano nomi come Saipem, Salini Impregilo, Tenova, Tenaris, Danieli e Astaldi.

Sul sito della società si legge: "Abbiamo vasta esperienza operativa e forti relazioni con le compagnie aeree, il nostro collaboratore membro IATA ha un ufficio operativo e magazzino ubicato a Milano MXP e a Roma FCO, strategicamente posizionati vicino alle strutture di handling delle compagnie aeree e gli aeroporti. I nostri servizi di spedizioni per la via aerea vanno dalla piccola commessa alla merce fuori sagoma". ■

26 marzo 2019

DHL Express Italy pesca dall'aeroporto Marconi per la nuova a.d.



Nazzarena Franco

Il corriere Dhl Express Italy, parte del gruppo Deutsche Post DHL, ha nominato Nazzarena Franco come nuovo amministratore delegato succedendo così ad Alberto Nobis passato a ricoprire la posizione di vertice europeo.

Laureata in Economia, master in Finanza, Nazzarena Franco ha ricoperto negli ultimi 5 anni l'incarico di Head of strategy, planning and investor relations per Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa, contribuendo alla crescita della società, che in questi anni ha visto incrementare i volumi del 40% e raddoppiare l'Ebitda. Nazzarena Franco ha inoltre fatto parte del team che ha implementato il processo di quotazione della società alla Borsa di Milano nel 2015, grazie alla quale il valore delle azioni della società si è triplicato in meno di tre anni. Dal 2009 è stata inoltre managing director e amministratore unico di Fast Freight Marconi, società di cargo handling controllata da Aeroporto di Bologna, gestendone il turnaround e il successivo sviluppo. Prima di questi incarichi ha ricoperto ruoli di business analyst presso primarie società di consulenza internazionale.

Nella posizione di amministratore delegato di Dhl Express Italy, Nazzarena Franco entra a far parte anche dell'European management board di Dhl Express. ■

27 marzo 2019

Il cargo aereo italiano agli ultimi posti in Europa per digitalizzazione

Aeroporto Malpensa – La completa digitalizzazione delle procedure di booking delle spedizioni aeree merci è stato il tema al centro del confronto del [Digital Air Cargo Day – Italy](#) che si è tenuto presso l'aeroporto di Malpensa.



Francisco Rizzuto (IATA)

Un bilancio su quanto nel nostro paese il cargo aereo sia digitalizzato rispetto al resto del mondo è stato fatto da Francisco Rizzuto, cargo specialist manager di Iata (International Air Transport Association), che durante la sua presentazione ha spiegato come a gennaio di quest'anno a Malpensa la penetrazione della lettera di vettura elettronica (eAir Waybill) risulti pari al 35,5% del totale delle procedure, praticamente stabile (-0,1%) rispetto al mese precedente. A livello nazionale la penetrazione arriva al 38% mentre in Europa la media continentale si attesta al 50,2%. Il trend nel principale scalo aeroportuale merci d'Italia è comunque in crescita perché la penetrazione è passata in un anno dal 28,4% al 35,5%.

Ancora meglio riesce a fare l'aeroporto di Fiumicino perché nello scalo romano si registrava a gennaio una penetrazione della lettera di vettura elettronica sul totale delle Air Waybill pari al

39,6%, in crescita del 1,5% rispetto a dicembre 2018 ma soprattutto in aumento di dieci punti percentuali (da 29,8%) rispetto a gennaio 2018.

Il 38% di penetrazione attuale dell'eAWB in Italia è un dato certamente migliorabile, tanto più se comparato con quello di altri paesi europei assimilabili quali ad esempio Gran Bretagna (dove raggiunge il 40,8%), Belgio (46,1%), Francia (52,5%), Olanda (64,3%) e Germania (58,8%).

Il nostro scenario nazionale appare meno impietoso se si guarda al posizionamento dell'Italia in alcuni indici elaborati da Iata che tengono in considerazione anche la connettività del trasporto aereo merci e il peso degli scambi commerciali di ogni singola nazione. Con riferimento ad esempio all'Air Connectivity Index l'Italia si piazza al 12° posto, riguardo invece all'Air Trade Facilitation Index siamo al 4° posto mondiale mentre risultiamo in 19° posizione per l'eFreight Friendliness Index.

Leggi la presentazione [IATA eAWB status – Francisco Rizzuto](#) ■

1 aprile 2019

Spediporto vuole più merci all'aeroporto di Genova

Gli spedizionieri genovesi riuniti nell'associazione di categoria locale Spediporto, che ha appena tenuto la sua annuale assemblea, vogliono un aeroporto maggiormente attivo nel cargo e integrato con le attività di movimentazione delle merci in porto.

Il presidente di Spediporto ha dedicato in particolare un passaggio della sua relazione a questo argomento quando dice: "All'aggiornamento infrastrutturale del porto, tra nuova diga, nuovo snodo di San Benigno, potenziamento della rete ferroviaria, tanto a Levante che Ponente del porto, incluso il doppio binario di Voltri-Prà, e all'automazione dei varchi portuali, deve



sommarsi una visione ambiziosa del porto che abbracci banchine, aeroporto e Valpolcevera (destinata a nostro avviso a diventare una Zona Logistica Semplificata) diventando essa stessa un trait d'union con i retro porti".

Più nel dettaglio il presidente di Spediporto ha poi affermato: "Grazie alla strada della Superba e al varco di Ponente, previsto dalla legge 130 e non ancora realizzato, il porto può estendersi territorialmente fino alle porte dell'aeroporto di Genova che a questo punto potrebbe essere integrato funzionalmente con il porto. Il Cargo Aereo ne avrebbe un indubbio beneficio e potremmo così vedere lavorare sinergicamente i magazzini aeroportuali con la vicina cantieristica (Fincantieri, Ilva), con le crociere, con le aree retroportuali che noi riteniamo possano ulteriormente svilupparsi, lungo la Valpolcevera, favoriti dalla realizzazione di una Zona Logistica Semplificata".

Ad oggi l'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova movimentava merci solo con i voli di AirFrance e Klm, oltre alle spedizioni postali di Sda e Poste Italiane. Nel 2018 lo scalo ha movimentato 2.875,8 tonnellate di merce, un dato in crescita del 11,4% rispetto all'esercizio precedente. ■

11 aprile 2019

Norwegian aumenta l'offerta cargo fra Italia e Stati Uniti



La compagnia aerea Norwegian da inizio aprile ha introdotto aerei Boeing 787/800 per servire i propri voli diretti da Roma Fiumicino verso Los Angeles (LAX), Boston (BOS) e San Francisco (OAK). Il collegamento dall'Italia verso Boston è a tutti gli effetti una novità, mentre i voli su Los Angeles e San Francisco sono ripresi dopo circa 6 mesi d'interruzione.

Più nel dettaglio il Roma Fiumicino - New York (EWR) viene operato da Norwegian tutti i giorni della settimana con Boeing 787/900 che garantiscono una capacità per il cargo pari a 8 pallet PMC o 24.000 kilogrammi su ogni volo.

I Boeing 787/800, che offrono una capacità per le merci di 6 pallet PMC o 18.000 kilogrammi, sono invece impiegati sulle rotte verso Los Angeles (operate in lunedì, mercoledì, venerdì e sabato), verso Boston (lunedì, mercoledì, venerdì e domenica) e San Francisco (martedì, giovedì e sabato).

I voli di Norwegian fra Italia e Usa, diversamente da molti vettori statunitensi, non sono stagionali ma vengono effettuati tutto l'anno. ■

15 aprile 2019

Il camion frigo entra in rampa a Fiumicino per United Airlines

Da questo mese di aprile United Airlines in collaborazione con il Gsa Air Logistics e l'handler aeroportuale Fiumicino Logistica Europa (del gruppo Bcube) hanno attivato per la prima volta nella storia dello scalo di Fiumicino il servizio 'Reefer Truck on Tarmac', un nuovo collegamento diretto dal Pharma Center sito nel magazzino aeroportuale Fle di Roma Fiumicino al carico sottobordo degli aeromobili United Airlines. Il camion frigo è in grado di garantire il mantenimento di una temperatura controllata (compresa tra 2°C e 8°C e 15°C e 25°C) nel tratto di strada in rampa che separa i magazzini dall'aeromobile.

Questa novità è stata comunicata nei giorni scorsi agli spedizionieri da United Airlines Cargo tramite Air Logistics Italia poiché il servizio è già attivo e disponibile. "Questo nuovo servizio sarà l'anello di congiunzione per il mantenimento della catena del freddo per tutti i prodotti a temperatura controllata, quindi, dal magazzino fino alle stive dell'aeromobile verrà garantita la stessa temperatura richiesta (settaggio truck +5°C / +20°C)" si legge nella comunicazione rivolta al mercato.

Che poi conclude dicendo: "United Airlines Cargo è il primo vet-



tore in Italia ad aver sviluppato questa nuova modalità di carico per prodotti a temperatura controllata all'aeroporto di Roma Fiumicino garantendo così la catena del freddo lungo tutto il percorso richiesto. Il nostro obiettivo è migliorare i servizi offerti innalzando gli standard di qualità." ■

3 maggio 2019

ALHA s'insedia anche all'aeroporto di Verona



Alha Group, gruppo italiano leader nei settori dell'air cargo handling e del trasporto su gomma, a far data da oggi, venerdì 3 maggio 2019, ha avviato le attività di handling merci presso il cargo terminal dell'aeroporto Valerio Catullo di Verona, a seguito della cessazione delle attività del precedente provider Verona Cargo.

L'amministratore delegato di Alha, Lorenzo Schettini, ha commentato questa novità dicendo: "Il network Alha, oltre a rappresentare un asset strategico per l'intera organizzazione, costituisce anche un valore aggiunto dal punto di vista commerciale per i nostri clienti e per questo stiamo allargando l'attività in altri scali, con un focus particolare sull'area del Nord-Est Italia. Le attività nel nuovo terminal merci di Verona miglioreranno ulteriormente la nostra offerta di servizi, fornendo una piattaforma posizionata strategicamente per la distribuzione off-line".

Le attività di Alha Group sono cresciute nel recente passato anche con l'espansione ai servizi di rampa. Schettini a questo proposito aggiunge: "Stiamo guidando questa crescita concentrando in particolare sull'integrazione dei servizi e sulla standardizzazione dei processi. Una strategia positiva che ci viene confermata anche dai nostri clienti che stanno sperimentando connessioni sempre più efficienti. Si tratta di un impegno teso a migliorare e aumentare il nostro network per garantire il massimo supporto a compagnie aeree e spedizionieri affinché questi possano raggiungere risultati positivi nel loro business laddove è più forte la domanda di mercato". ■



This is us
CLOSE BY
INTERNATIONAL
PROFESSIONAL
DEDICATED



 **LOGWIN**

Contact: mil.airexport@logwin-logistics.com

www.logwin-logistics.com



21 maggio 2019

“A che punto è il trasporto aereo merci in Italia?”

Il Cluster Cargo Aereo nato nel 2017 e composto dalle associazioni di categoria Assohandlers, Ibar, Assaero e Anama ha presentato oggi a Milano i risultati del primo studio commissionato dall'Osservatorio Cargo Aereo a Ernst & Young “per dire chi siamo e il peso che abbiamo per l'economia”.

La ricerca, intitolata “Il trasporto aereo merci in Italia: efficacia ed efficienza rispetto ai principali competitor europei”, trae origine da una domanda banale ma la cui risposta, se intesa in maniera scientifica, non è affatto scontata: “Dove siamo? Cioè a che punto è il trasporto aereo merci in Italia?”.

Di seguito una sintesi dello studio: [“Il trasporto aereo merci in Italia: efficacia ed efficienza rispetto ai principali competitor europei”](#)

Sintesi e confronto

Il settore del cargo aereo è un **segmento dalle grandi potenzialità**, che negli ultimi anni ha registrato notevoli incrementi. Molti aeroporti europei dispongono della capacità di trasportare merci o comunque sono disposti a esplorare le potenzialità di sviluppo di tale settore.

Il servizio di trasporto aereo è utilizzato principalmente per le categorie di beni ad elevato valore per unità di peso o di volume (nel 2018, infatti **il trasporto aereo ha rappresentato il 22,5% del valore dei prodotti esportati extra-UE dall'Italia**), per i **prodotti che necessitano tempi brevi di consegna** (in virtù delle esigenze della filiera logistica o per la natura del prodotto stesso), o per i **prodotti speciali** (la maggior parte degli aeroporti del panel detiene un'abilitazione per le merci a temperatura controllata, per gli animali vivi e per le merci pericolose).

Infrastrutture

A livello infrastrutturale un aspetto rilevante per valutare un aeroporto è rappresentato dalla presenza di magazzini airside e landside. **La disponibilità di magazzini in prossimità delle piste con doppio accesso**, uno landside (per i camion) ed uno airside con accesso diretto al piazzale, **rappresenta un vantaggio competitivo**, in quanto ciò permette di caricare più rapidamente gli aerei.

[Il confronto]

Roma Fiumicino e Milano Malpensa fungono da **fanalini di coda** rispetto ai competitor europei in ambito infrastrutturale, in particolare modo in merito alla **numerosità dei magazzini (5 unità a Fiumicino e 6 unità a Malpensa rispetto alle 50 di Frankfurt Main)** ed alla **dimensione dei magazzini (25.000 mq a Fiumicino e 70.000 mq a Malpensa rispetto ai primi due aeroporti in classifica: Paris Charles de Gaulle con 700.000 e Frankfurt Main con 519.900 metri quadri)**.

La configurazione dei magazzini impatta anche sul **numero di porte di carico scarico**, dove **Liège riscontra il numero maggiore con 89 porte airside e 179 porte landside**, seguita da **Amsterdam Schiphol e Brussels. Sotto la media Roma Fiumicino** in termini di



numero di porte di carico/scarico (**16 sia airside che landside**), **buon posizionamento per Milano Malpensa con 43 porte airside e 183 landside**.

Tutti gli aeroporti si sono dotati di strutture dedicate a merci speciali per presidiare alcune filiere o business locali; in particolare, risultano altamente presidiate le filiere del Pharma, del Perishable e degli Animali vivi. **Nella media europea i due aeroporti italiani, relativamente a numero e tipologia di infrastrutture dedicate a merci speciali.**

Un ulteriore aspetto critico è rappresentato dall'**accessibilità aeroportuale** e dal **livello di connessione con le altre modalità di trasporto**. Gli aeroporti di Liège, Frankfurt Main e Madrid presentano il **maggior numero di collegamenti stradali**, mentre in Italia è da segnalare il caso di Roma Fiumicino che dispone di una viabilità dedicata per l'ingresso all'area cargo. **L'intermodalità ferroviaria dedicata alle merci, invece, è al momento piuttosto rara negli aeroporti ed è presente solamente in quelli di Frankfurt Main, Leipzig Halle e Liège.**

[Il confronto]

In termini di connessioni stradali, gli **scali italiani sono lontani dal best in class Liège (10 collegamenti)**, presentando solo **1 collegamento nello scalo di Fiumicino (anche se dedicato all'in-**

gresso in area cargo), e **4 collegamenti nello scalo di Malpensa, che rientra così nella media del panel.**

In termini di **concessioni degli spazi aeroportuali** le modalità variano in base al contesto nazionale. Esistono **3 principali modelli di gestione dell'aeroporto:**

1. un modello in cui l'**operatore aeroportuale possiede il terreno** (Amsterdam, CdG, Frankfurt e Muenchen);
2. un modello in cui l'**operatore aeroportuale non possiede il terreno ma ha diritto alla gestione dell'aeroporto senza limitazioni temporali** (Liège);
3. un modello in cui l'**operatore aeroportuale non possiede il terreno ma ha una concessione per gestire l'aeroporto di durata predeterminata** (Brussels, Fiumicino, Luxembourg, Malpensa e Zurigo).

Traffico

Si possono identificare **tre principali tipologie** di aeroporti merci, a seconda del loro **modello di business:**

1. **aeroporti orientati alle merci**, che movimentano un elevato volume di merci e con un traffico passeggeri molto limitato, come **Leipzig Halle e Liège**;
2. **aeroporti equilibrati**, che presentano un'attività bilanciata tra il trasporto merci ed il trasporto passeggeri, come **Frankfurt, Amsterdam e Paris Charles de Gaulle**;
3. **aeroporti orientati ai passeggeri**, come **Roma Fiumicino e Muenchen**, grandi hub passeggeri ma con poche attività merci.

I trend dell'**ultimo decennio** mostrano un **incremento generale del numero di tonnellate totali movimentate** in tutti gli aeroporti del **panel**, segno che **globalizzazione e crescita del commercio** si ripercuotono positivamente anche sulla **crescita del cargo aereo**.

[Il confronto]

Il **mercato cargo aereo** è concentrato principalmente su **tre ae-**

roporti del panel: Charles de Gaulle, Frankfurt e Amsterdam Schiphol movimentano il **55% del totale delle merci**. Nel confronto con i principali competitor europei **permane per gli aeroporti italiani un gap rilevante:** Roma Fiumicino e Milano Malpensa movimentano **nel complesso solamente il 7% delle merci**.

Se da un lato, però, Roma Fiumicino si colloca all'ultimo posto per merci movimentate, Milano Malpensa si colloca al **7° posto del panel** sia per **merci totali** sia per **merci in import ed export**, evidenziando una crescita nell'ultimo decennio del 6,9%, la terza più alta fatta registrare dagli scali del panel, dopo **Leipzig Halle (CAGR +9,8%)**, **Paris Charles de Gaulle (CAGR +8,4%)**.

Il trend dei voli totali 2009-2018 conferma il posizionamento degli aeroporti di **Amsterdam Schiphol, Frankfurt Main e Charles de Gaulle** e un incremento generale del numero totale di voli per quasi tutti gli aeroporti del panel. I maggiori incrementi sono registrati da **Luxembourg (CAGR +4,2%)**, da **Adolfo Suarez Madrid Barajas (CAGR +3,9%)** ed **Amsterdam Schiphol (CAGR +2,7%)**.

Il dettaglio del **trend dei voli full cargo** evidenzia una crescita rilevante su Leipzig Halle (CAGR +5,9%), Adolfo Suarez Madrid Barajas (CAGR +5,8%) e Brussels (CAGR +3,4%).

Invece, il trend di dettaglio dei voli belly cargo segue il trend dei voli totali per i primi tre aeroporti con maggiore crescita, mentre vede **Liège** quale maggior aeroporto in calo (CAGR -12%).

Per quanto riguarda l'Italia, si evidenzia un lieve calo complessivo su Roma Fiumicino (-0,5%), imputabile principalmente al **calo dei voli cargo (-11,5%)**, mentre un **lieve aumento complessivo di voli su Milano Malpensa (+0,4%), dovuto principalmente all'aumento dei voli cargo (+7,3)**.

In termini di rotte servite si nota come la **nuova geografia del commercio mondiale** incida anche sulle destinazioni delle merci via aereo: infatti l'**Asia** e le **regioni del Pacifico** rappresentano le **principali destinazioni ed origini delle merci per gli aeroporti del panel**.

Nel dettaglio, le principali destinazioni dei traffici degli aeroporti analizzati sono Shanghai, Doha, Mosca e Hong Kong; le principali origini Shanghai, Seoul e Hong Kong.

[Il confronto]

In termini numerici, gli aeroporti col maggior numero di destinazioni complessive sono **Amsterdam Schiphol (431)**, seguito da Paris Charles de Gaulle (364) e da Frankfurt Main (300).

Malpensa e Fiumicino si collocano in fondo alla classifica, rispettivamente **all'ultimo posto (con 51 destinazioni)** e **al quartultimo posto (con 90 destinazioni)**.

Operatività e servizi

In termini di operatività degli scali e di attori coinvolti sono emersi **6 attori – pubblici e privati – i cui orari di operatività risultano impattanti sui tempi del ciclo logistico della merce:** i gestori aeroportuali, le Dogane, gli handler, il veterinario, la sanità aerea e il fitopatologico.

[Il confronto]

Tutti gli aeroporti, ad eccezione di Luxembourg e Frankfurt Main (h18/7), presentano un'operatività H24 dello scalo aeroportuale. I **controlli doganali sono eseguiti h24/7 in tutti gli aeroporti internazionali, Milano Malpensa e Roma Fiumicino offrono il servizio di Dogana H23/7 solo per sdoganamenti elettronici**. In merito agli altri controlli (veterinari, sanitari e fitopatologici), gli aeroporti italiani mostrano operatività nei classici orari di ufficio nei giorni feriali ed il sabato mattina; orari ridotti anche negli aeroporti internazionali. Handlers operativi h24 7/7 in tutti gli aeroporti del panel.

La maggior parte degli aeroporti in oggetto ha un'abilitazione per tutte le categorie di merci speciali analizzate: merci a temperatura controllata (EAT, PEF, PIL/Pharma), animali vivi e beni pericolosi. Nel dettaglio si evidenziano casi in cui sono certificati singoli operatori (es. handler), casi in cui è certificata l'intera filiera del Pharma, casi di certificazione dell'aeroporto e casi in cui sono certificate singole rotte. In ciascuno scalo si evidenzia comunque la presenza di almeno un operatore certificato. Da rilevare che **lo scalo di Brussels è l'unico ad essere certificato CEIV**.

[Il confronto]

In termini di **saturazione degli scali Amsterdam Schiphol** si mostra ormai saturo con un livello del **99,9%**, mentre l'aeroporto di Liège è l'aeroporto con la maggiore capacità disponibile visti il livello di saturazione al 13% ed il numero più basso di movimenti/ora (28).

Gli aeroporti italiani di **Roma Fiumicino e Milano Malpensa** si collocano su **livelli di saturazione rispettivamente del 66% e 60%: un dato positivo** che indica come i due aeroporti abbiano **ancora una capacità potenziale rispettivamente del 34% e del 40%**.

Investimenti

Le **iniziative di efficientamento per lo sviluppo della competitività** messe in atto dagli aeroporti europei sono riconducibili a tre categorie: iniziative in ambito infrastrutturale, in ambito digitale e altre iniziative.

La **maggior parte dei progetti intrapresi o pianificati in ambito infrastrutturale** concerne il **miglioramento dei collegamenti aeroportuali e l'ampliamento dell'area magazzini**.

Obiettivo comune alla maggior parte dei progetti è di **rendere l'infrastruttura attualmente esistente capace di gestire maggiori quantità di volumi al fine di attrarre nuovi operatori** (sia *handlers* che *courier* internazionali) e migliorare la gestione dei flussi veicolari sia a livello di **traffico aereo** sia di **flussi operativi connessi al carico/scarico merci**.

I progetti di collaborazione digitale sono invece concentrati sulla **riduzione dei tempi del ciclo logistico**, sulla **condivisione dei dati** e sulla **collaborazione tra gli operatori all'interno della Cargo Community**.

Questi ultimi sono stati intrapresi dalla maggior parte degli aeroporti del panel e hanno già iniziato a produrre i primi risultati in termini di efficienza, come dichiarato dall'aeroporto di Frankfurt Main e di Milano Malpensa, e in termini di maggiore visibilità sulle operazioni cargo, come dichiarato da Liège. Lo sviluppo di queste iniziative porterà ad una **riduzione nell'uso della documentazione cartacea**, ad una **riduzione dei tempi del processo logistico** e ad una **maggior sicurezza sulla tracciabilità delle merci**.

In termini di **ulteriori iniziative**, gli aeroporti rispondenti hanno comunicato progetti eterogenei, che vanno dall'**automazione** dei processi, all'abilitazione di tutta la filiera cargo per il **CEIV Pharma**, all'efficientamento di **specifiche filiere** (ad es. alimentare,) anche in collaborazione con altre autorità nazionali preposte (Dogane, Ministero dell'Agricoltura, etc.).

[Il confronto]

L'aeroporto che ha dichiarato il **maggior numero di iniziative è Paris Charles de Gaulle**, che sta conducendo le iniziative insieme alla Cargo Community esistente.

Si distingue, inoltre, l'aeroporto di **Amsterdam Schiphol** che, nonostante un livello di **congestione del 99,9%**, dichiara di non aver in programma iniziative di **sviluppo infrastrutturale**, puntando invece su un'ottimizzazione dei processi logistici attraverso investimenti e **progetti di collaborazione digitale**.

Milano Malpensa è al 1° posto per numero di iniziative infrastrutturali tra gli aeroporti del panel. **Poche**, invece, **le iniziative in ambito digitale presso lo scalo di Fiumicino**.

Proprio sull'aspetto del digitale, si evidenzia la **necessità di un maggiore ricorso alla documentazione digitale**, che consentirebbe una **velocizzazione dei processi** e assicurerebbe **maggior affidabilità nello scambio delle informazioni tra gli operatori della filiera**. In particolare, si rimarca la necessità di promuovere in Italia l'utilizzo della **lettera di vettura aerea elettronica (e-AWB)** in quanto, **nel confronto europeo, gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa sono in coda nelle percentuali di utilizzo**. Importante anche la **disponibilità di database** con **dati strutturati almeno dei principali documenti di viaggio** (ad es. DUV), che **abiliterebbero un numero ben maggiore di analisi da parte dei gestori aeroportuali**.

Conclusioni

Il presente studio, nato dalla necessità del Cluster di ovviare alla carenza di informazioni, analisi e statistiche inerenti al mer-

cato del cargo aereo, rappresenta un buon punto di partenza per una panoramica del settore.

Per quanto riguarda in nostro Paese, in termini generali, lo studio ha confermato il **posizionamento degli aeroporti italiani: Roma Fiumicino quale grande hub passeggeri ma con poche attività merci, e Milano Malpensa con una più chiara vocazione al cargo aereo, in crescita nella sua cargo city.**

Il benchmarking europeo avviato con il presente studio si propone di favorire il futuro sviluppo della comunità del trasporto aereo di merci, che porti a una più ampia condivisione delle *best practice* e ad una visione d'insieme del mercato a livello europeo.

Leggi la versione integrale dello studio: "Il trasporto aereo merci in Italia: efficacia ed efficienza rispetto ai principali competitor europei" ■

17 maggio 2019

Bcube Air Cargo sarà handler all'aeroporto belga di Ostenda

Sara Ostenda (OST), in Belgio, il primo presidio aeroportuale in terra straniera del gruppo italiano Bcube. Lo ha annunciato a AIR CARGO ITALY l'amministratore delegato di Malpensa Logistica Europa e Fiumicino Logistica Europa, Mauro Grisafi, spiegando che questo nuovo investimento da giugno si aggiungerà alle attività svolte presso gli scali milanesi di Malpensa e Linate, Roma Fiumicino e Venezia. Presto, sempre in Italia, verrà aperto anche un nuovo off-airport in provincia di Firenze, in prossimità di Prato. L'atterraggio di Bcube a Ostenda sarà presentato ufficialmente nei prossimi giorni in Belgio, in occasione di una conferenza stampa appositamente convocata.

"Per Bcube Air Cargo si tratta della prima piattaforma fuori dai confini nazionali ma questa operazione sarà seguita da altri in-



vestimenti all'estero" afferma Grisafi. "Il nostro insediamento in Belgio è stato fortemente voluto dall'aeroporto di Ostenda e per noi questa operazione assume una valenza strategica perché rappresenterà una location di grande interesse per quei vettori (soprattutto gli all cargo) già presenti oggi su altri scali del Centro-Nord Europa dove sono però costretti a fare i conti con criticità e limitazioni di vario tipo".

Il numero uno di Mle e Fle aggiunge infatti che "Ostenda si rivolgerà 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". Insomma Bcube Air Cargo ritiene che questo scalo secondario belga abbia potenzialità molto interessanti in particolare "per lo sviluppo dei traffici cargo" confidando 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" sostiene Grisafi.

A Ostenda la neocostituita Bcube Air Cargo Belgium ha ristrutturato un magazzino da 4.000 metri quadrati (tra superfici chiuse e coperte da tettoia) ed è autorizzato a svolgere attività di handling sia di rampa che in piazzale. Ingenti investimenti sono stati avviati per attrezzare l'area anche con l'equipment necessario a ricevere già da inizio giugno i primi charter e i voli test che i vettori vorranno fare. ■

17 maggio 2019

Airport Handling intende farsi largo a Malpensa e in Italia

Airport Handling non si accontenta più della rampa ma ha deciso di ampliare i propri servizi alle merci anche alle attività di magazzino. Lo annuncia a AIR CARGO ITALY il direttore generale della società, Alberto Morosi, spiegando che in prospettiva futura "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*".

Oggi Airport Handling, [controllata al 70% da dnata](#), opera presso gli scali milanesi di Malpensa e Linate come handler di rampa con una quota di mercato maggioritaria nel business delle merci. La direttrice commerciale, Maria Rosania Pisano, spiega però che l'ambizione del gruppo dnata, quando ha deciso di investire sull'azienda e salire fino alla maggioranza azionaria, era ed è ancora 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.

In tempi recenti anche un altro handler, Xpress Handling, aveva espresso [il desiderio di insediarsi presso la cargo city](#) dello scalo varesotto dove attualmente sono attivi Bcube, Alha, Fedex, Beta Trans, Wfs e prossimamente anche DHL. Considerando la scarsità di spazi secondo il masterplan attuale di Malpensa e i tempi necessari a programmare e realizzare un nuovo ampliamento delle strutture dedicate ai traffici cargo, diversi osservatori di mercato scommettono su probabili operazioni di fusione e acquisizioni tra gli handler già oggi attivi presso l'aeroporto e i potenziali nuovi entranti. ■

4 giugno 2019

Amazon triplica i voli su Malpensa

Dopo [il primo collegamento con la Gran Bretagna](#) (East Midlands) lanciato nell'autunno del 2017 e il secondo [con l'aeroporto tedesco di Colonia](#) avviato lo scorso mese di maggio, Amazon Air ha triplicato la sua presenza sullo scalo di Malpensa con un nuovo collegamento da e per Hannover, sempre in Germania.



Nonostante lo stretto riserbo che come sempre circonda l'operatività del colosso dell'e-commerce fondato da Jeff Bezos (né Amazon né SEA – Aeroporti di Milano commentano), alcune fonti hanno segnalato a AIR CARGO ITALY l'attivazione di questo nuovo collegamento di cui effettivamente si trova conferma nell'operativo voli dell'aeroporto varesotto.

Il numero del nuovo collegamento è 5O 01539 e il vettore che lo opera per conto di Amazon Air è ASL Airlines France, lo stesso che mette a disposizione gli aeromobili utilizzati per i voli con East Midlands e Colonia.

Per Malpensa questa novità rappresenta un segnale importante e tangibile del crescente peso (quantomeno in termini di movimenti, un po' meno per il tonnellaggio) del business dell'e-commerce nel computo totale dei volumi che atterrano e decollano dallo scalo lombardo. L'handler aeroportuale a cui Amazon Air ha affidato la movimentazione delle proprie spedizioni è fin dal primo collegamento con la Gran Bretagna la Mle (Malpensa Logistica Europa) del gruppo Bcube. ■

6 giugno 2019

Fiumicino ha ottenuto la certificazione pharma di IATA

L'aeroporto di Fiumicino ha ottenuto – primo in Italia – la certificazione Iata Ceiv (Center of Excellence for Independent Validators), che testimonia la conformità dello scalo ai più elevati standard per il trasporto di prodotti farmaceutici per via aerea, in ottemperanza alla normativa nazionale e internazionale. Un riconoscimento che premia l'intero cluster aeroportuale del Leonardo da Vinci, meritevole di aver avuto nell'iter un approccio 'da comunità', sotto la guida di Aeroporti di Roma e Alitalia Cargo che [hanno fatto da capofila nel percorso per ottenere questo 'bollino di qualità'](#). La cerimonia per la consegna dell'attestazione si è svolta nello stand di Iata alla fiera Air Cargo Europe, in corso in questi giorni.



Marco Gobbi e Marco Gianello ricevono il certificato Iata Ceiv Pharma

La certificazione – spiega una nota di Aeroporti di Roma – è stata introdotta per prevenire le problematiche dovute agli sbalzi di temperatura durante la catena del trasporto, con l'obiettivo ultimo di garantire il massimo livello di sicurezza ai pazienti, ma anche di evitare le perdite di merci causate da questioni logistiche.

“Il distretto farmaceutico del Lazio, il secondo in Italia e tra i maggiori in Europa, è in crescita costante. Di conseguenza, lo sviluppo di Fiumicino come hub per il traffico di merci è un fattore trainante per l'economia del territorio e l'intero paese” ha commentato Fausto Palombelli, direttore commerciale di AdR. Quello dei prodotti farmaceutici è uno dei segmenti più importanti del traffico cargo movimentato nello scalo laziale, che l'anno scorso complessivamente ha superato le 200mila tonnellate, con una progressione dell'11% sul 2017. ■

6 giugno 2019

A Monaco si respira scarso ottimismo per il cargo aereo italiano

Monaco (Germania) – Il sentimento prevalente fra espositori e visitatori italiani della fiera Air Cargo Europe in corso a Monaco, in Germania, è quella del pessimismo per un anno, il 2019, che non promette nulla di buono secondo quanto si è visto finora.

C'è chi aveva fatto l'abitudine, forse, ai numeri del 2017 e del 2018, e chi non perde comunque l'ottimismo su una possibile ripresa nell'ultimo trimestre dell'anno in corso. Quel che è certo, sentendo i commenti di spedizionieri, handler e aeroporti, è che in Italia regna oggi un'eccesso di stiva per il trasporto aereo delle merci a fronte di una domanda che ha rallentato a seguito della frenata della produzione industriale. Idem per i consumi poiché, quando manca l'ottimismo, anche la voglia di acquistare si riduce.

Per motivare le proprie preoccupazioni in diversi richiamano le statistiche di Assaeroporti che evidenziano, nel singolo mese di

aprile, un [calo di oltre il 7% nella movimentazione delle merci](#) rispetto allo stesso mese di un anno prima, nonostante il calo progressivo dei primi quattro mesi riporti un trend sostanzialmente stabile (considerando sia general cargo che posta). Anche maggio non ha dato, a quanto pare dai commenti degli addetti ai lavori presenti alla fiera di Monaco, buoni motivi per sorridere.

Se ne riparlerà eventualmente nel 2020, ormai, di crescita, anche se da più parti viene interpretato come un segnale positivo e di fiducia verso il futuro il fatto che siano tanti e ben in evidenza con i propri stand gli operatori italiani presenti alla fiera Air Cargo Europe. Fra questi spiccavano in particolare Alha, Bcube, Xph, Wfs, Freschi&Schiavoni, gli aeroporti di Milano (Sea) e quello di Brescia, Agility Logistics, Air Cargo Ias, Airnautic Italia, Air Logistics, e praticamente tutti i vettori aerei fra cui ovviamente anche Cargolux Italia e Silkway Italia. Ampia e variegata anche la rappresentanza degli spedizionieri, dei trasportatori, dei Gsa e degli handler che si aggiravano fra i due padiglioni della fiera dedicati all'esibizione Air Cargo Europe. ■

12 giugno 2019

Una vittima al magazzino Dhl di Malpensa



10 giugno 2019

Nuovo segretario (italiano) per Cool Chain Association

Nicola Caristo di Alha Group è il nuovo segretario generale della Cool Chain Association, organizzazione che si propone "migliorare la qualità, l'efficienza e il valore" delle supply chain a temperatura controllata.

Attualmente Pharma & Business Development Manager e Auditing & Certification Manager di Alha Group, in cui lavora da 22 anni, Caristo è uno dei 25 membri italiani che compongono il gruppo di lavoro sulla temperatura controllata di IATA, al servizio dei prodotti sanitari.

Il manager è stato eletto nel corso dell'ultima assemblea generale di CCA, che si è svolta nel mese di maggio, e resterà in carica per due anni. Caristo prende il posto di Edwin Kalisch, che ha ricoperto l'incarico di Segretario Generale di CCA negli ultimi sette anni.

Leggi di più su [ITJ](#) e sul sito di [CCA](#). ■



Nicola Caristo

Un operaio di 49 anni è morto dopo essere rimasto schiacciato da un muletto, questa mattina intorno alle 6 e 30 in un magazzino della ditta di spedizioni Dhl che si trova nell'area cargo presso il Terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa (Varese), una parte esterna e una interna all'area sterile dell'aeroporto. Sul posto sono intervenuti i soccorritori del 118 e l'elisoccorso, ma per l'uomo non c'è stato nulla da fare.

Maurizio Mazzucchetti, 49 anni di Ferno (Varese), probabilmente durante una manovra con un muletto, è rimasto schiacciato, morendo sul colpo. Nonostante i soccorsi non è nemmeno arrivato in ospedale. I rilievi di Polaria sono ancora in corso.

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno "dichiarato per la giornata di domani, 13 giugno 2019, due ore di sciopero a fine turno per tutti i lavoratori di Dhl Express, per esprimere la solidarietà ai familiari del lavoratore morto" questa mattina "e per denunciare le gravi situazioni di insicurezza in cui spesso si trovano a

dover operare i lavoratori del trasporto merci e della logistica". In una nota i sindacati sottolineano che "il numero delle morti sul lavoro in Italia ha raggiunto numeri inaccettabili: oltre 200 morti dall'inizio dell'anno, segnando un significativo aumento riferito allo stesso periodo del 2018".

Secondo Cgil, Cisl e Uil, "se un lavoratore rimane vittima di un incidente sul lavoro significa che qualcosa nella catena di controllo della sicurezza non ha funzionato come avrebbe dovuto, che si tratti di manutenzione, di formazione o di vigilanza sul rispetto delle norme di sicurezza".

"Non possiamo rimanere spettatori indifferenti e - concludono - non lo saremo". ■



You name it, we fly it.

When it comes to your cargo, we carry (almost) everything to everywhere. Discover our entire flight schedule on cargolux-italia.com



.....
member of Cargolux Group

www.cargolux-italia.com



cargolux
ITALIA

you name it, we fly it!

13 giugno 2019

Spedizionieri chiamati a raccolta per il nuovo volo di American Airlines



Questa settimana, presso l'area cargo dell'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, Airline Expert Service (A.E.S), il Gsa cargo di American Airlines in Italia, ha presentato a un'ampia rappresentanza di case di spedizioni italiane il nuovo volo che collegherà lo scalo emiliano con Philadelphia, negli Stati Uniti, quattro volte alla settimana fino a fine estate.

Oltre ai responsabili commerciali di American Airlines, Richard Hartmann e Tim Isik, e ai rappresentanti dell'aeroporto, a fare gli onori di casa sono stati Donatella Carnelli e Alessandro Scollari, rispettivamente cargo sales manager e sales supervisor di Airline Expert Service, che presso le aree operative della società di handling aeroportuale Fast Freight Marconi hanno reso possibile assistere alle ultime fasi di caricazione delle merci sull'aeromobile prima del decollo da Bologna.

I nuovi voli stagionali saranno disponibili fino settembre e verranno operati con aeromobili Boeing 767-300. Il volo da Bologna di American Airlines garantirà connessioni, tramite il Philadelphia International Airport, principale hub della compagnia nel Nord-Est degli Stati Uniti, numerose altre destinazioni tra Stati Uniti, Canada, Caraibi e Messico.

In occasione della presentazione del volo Richard Hartmann,

direttore vendite di American Airlines per Italia e Sud Europa, ha detto: "Non possiamo che accogliere con grande piacere ed esprimere la nostra massima soddisfazione per avere un volo fra Bologna per Philadelphia nei prossimi tre mesi.

Il bacino di mercato attorno a Bologna è un mercato importante, in primis per l'industria automotive così come per altre merceologie. Fra queste rientra anche l'abbigliamento, e più in generale gli articoli del fashion, che arrivano dalla Toscana per imbarcare in questo aeroporto".

Hartmann ha poi aggiunto: "Da Philadelphia American Airlines è in grado di offrire un ampio network di connessioni, fra cui Chicago e New York, ma anche Los Angeles, San Francisco, Miami. Dunque ci aspettiamo che i prossimi tre mesi saranno molto positivi per le merci che sono sicuro decolleranno con i nostri aerei da Bologna e l'ampia presenza oggi di spedizionieri presenti al nostro evento è un primo entusiasmante segnale per noi". ■

2 luglio 2019

CTV 2000 apre una nuova sede a Malpensa

La cooperativa di autotrasportatori Ctv 2000 si prepara a triplicare la sua presenza in Italia con una terza sede a ridosso dell'aeroporto di Malpensa, che si aggiunge a quelle già attive a Fiumicino e a Pioltello (Milano).

A rivelarlo ad AIR CARGO ITALY è Stefano Craviotto, amministratore insieme ai fratelli Alessandro e Christian di una cooperativa di 100 soci e quasi 7 milioni di euro di fatturato.

"La nuova sede a Malpensa è stata appena aperta e inizierà a lavorare a regime dal prossimo mese di settembre" spiega Stefano Craviotto.



Questo terzo presidio si aggiunge come detto a quello di Pioltello, aperto tre anni fa, e al quartier generale di Fiumicino che lo scorso gennaio è stato completamente rinnovato. "Da gennaio è stato completato un importante progetto di riqualifica che ci consente oggi di avere un nuovo capannone da 10.000 mq. all'interno del quale disponiamo anche di 2.000 mq di celle a temperatura controllata per il deposito temporaneo di merce termosensibile" aggiunge ancora Craviotto. La struttura è dotata di 15 baie di carico, di cui due dedicate alla merce a temperatura controllata che insieme ai prodotti farmaceutici e al cargo 'di valore' rappresentano sempre più il core business della cooperativa. "Da 3 anni abbiamo aperto anche a Pioltello (Milano) con un magazzino da 2.000 mq. ma anche qui siamo alla ricerca di una struttura più ampia, nell'ordine dei 5.000 mq con ribalte per i mezzi stradali" prosegue l'amministratore di Ctv ricordando che ad oggi la flotta aziendale è composta da oltre 80 mezzi fra semirimorchi e trattori stradali.

Fra i principali servizi offerti dalla cooperativa figurano, oltre ovviamente al trasporto stradale, trasporto di merci pericolose in regime ADR e Dangerous Goods per la via aerea DGR trasporto in massima sicurezza in regime TAPA Tsr Livello 1 e Vanini 6, trasporto in regime di temperatura controllata GDP di prodotti farmaceutici e alimentari, logistica a temperatura controllata per il mantenimento della catena del freddo, realizzazione di imballaggi isotermici per prodotti farmaceutici e logistica integrata, oltre che deposito doganale, e servizi di trasporto sottobordo per compagnie aeree. ■

11 luglio 2019

Guido Nicolini eletto nuovo presidente di Confetra

Guido Nicolini è stato appena eletto per acclamazione nuovo presidente di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica. Confermata dunque l'[anticipazione di AIR CARGO ITALY](#) che dava l'amministratore delegato di Logtainer come unico candidato alla successione di Nereo Marcucci, di cui già era vicepresidente vicario nel mandato appena scaduto. A valle di un lungo percorso di consultazione della base associativa iniziato lo scorso 22 maggio, il Comitato di presidenza aveva già designato Nicolini, la cui proposta è stata oggi ratificata all'unanimità.

Confetra associa 20 federazioni nazionali di categoria (tra cui imprese di logistica, terminal portuali, trasporto ferroviario merci, cargo aereo, corrieri espressi, imprese di spedizione, agenti marittimi, servizi doganali e di controllo sulla merce, magazzini, retroporti e interporti, trasporto su gomma, intermodalità) e 80 associazioni territoriali, in rappresentanza di oltre 60 mila aziende e 500 mila addetti.

"Anzitutto ringrazio il presidente uscente Nereo Marcucci. L'intero sistema confederale gli è grato per quanto ha saputo costruire in questi sei anni alla guida di Confetra" ha dichiarato Nicolini nell'intervento di insediamento svolto subito dopo la proclamazione. "Ringrazio poi voi tutti per la fiducia. Avverto forte la responsabilità e la sfida di una fase delicatissima. La logistica è divenuta il centro di interessi globali, basti pensare a grandi temi come la Via della Seta, la guerra dei dazi USA-Cina, il dibattito sulle grandi infrastrutture, lo sviluppo del 5G, le prospettive dell'e-commerce, la Brexit. Noi dobbiamo saper interpretare questa stagione di grande centralità per il nostro settore, ponendo al centro dell'Agenda pubblica gli interessi del mondo produttivo che rappresentiamo, ma anche quelli più generali del Paese. Mai come in questa fase i due aspetti potrebbero sovrapporsi, rafforzando il profilo di Confetra sia come tradizionale 'sindacato delle imprese', che come soggetto economico-sociale portatore di una visione più ampia per la crescita e lo sviluppo economico dell'Italia".

Il neo presidente ha infine concluso dicendo: "C'è un clima di grande coesione interna, e questa è la preconditione per giocare questa partita. Ma non basta. Occorre saper riallacciare i fili del confronto interconfederale con le altre grandi organizzazioni attente al nostro settore; occorre costruire un network di saperi e competenze trasversali che dia visione e respiro alle nostre analisi; occorre un rapporto sereno e coeso con il mondo del lavoro, perché abbiamo di fronte sfide comuni e occorrono regolatori pubblici e Istituzioni capaci di comprendere che se oggi si resta ai margini delle grandi partite logistiche e strategiche globali, ci si condanna anche economicamente all'irrelevanza".

Chi è Guido Nicolini



Guido Nicolini

Dal 2010 nel Comitato di presidenza di Confetra, vice presidente vicario negli ultimi sei anni di presidenza Marcucci. Nato professionalmente come spedizioniere, dal 1971 al 1978 ha lavorato presso la Transitalia a Milano, poi in forza alla Gianfranco Righi di Bologna, quindi fino al 1987 è stato agente della Messina di Navigazione per l'Emilia Romagna. Dalla fine degli anni Ottanta approda in Trasporti Combinati Ferrostradali e dal gennaio 1997 è Amministratore Delegato della Logtainer che controlla sia la Norditalia Logistica (società di trasporto nel settore container) che la Terminal Rubiera (società terminalistica che nel 2018 ha movimentato 303 mila container effettuando circa 3300 treni da e per i principali porti del nord tirreno: Genova, Spezia e Livorno). ■



16 luglio 2019

DHL torna ad atterrare a Brescia

Come ipotizzato alcuni mesi fa, i [voli di merci DHL Express transitati per un paio di mesi nell'aeroporto di Brescia lo scorso autunno](#) non sono rimasti un'esperienza isolata. Da lunedì scorso (15 luglio, ndr) il vettore tedesco è infatti tornato a raggiungere l'aeroporto di Montichiari (nei pressi del quale peraltro [sta avviando un nuovo magazzino](#), a Castenedolo) con una triangolazione con Zagabria e Lipsia. Nel dettaglio, [scrive Brescia Oggi](#), lo scalo lombardo fino al prossimo 9 agosto sarà raggiunto ogni sera da un volo in arrivo dalla Croazia, che ripartirà poi alla volta della Germania. Da notare che secondo [Il Messaggero](#) l'arrivo del collegamento però "altro non è che uno spostamento logistico da Venezia per agevolare la movimentazione delle merci concentrate nell'area industriale vicentina". Comunque sia, un segnale positivo per il Gabriele D'Annunzio, che nel 2018 [ha perso il 29,4% del suo traffico merci](#), fermatosi a 24.545 tonnellate anche per via della sospensione dei voli di SW Italia verso Hong Kong. Intanto, per il suo rilancio sono peraltro sul tavolo altre possibili iniziative: Nel corso dell'assemblea per l'approvazione del bilancio 2018 di Aeroporto Valerio Catullo di Verona Spa (società che gestisce oltre all'aeroporto scaligero anche, appunto, quello di Montichiari), il numero uno di SAVE (che ne controlla il 40% circa) Enrico Marchi si sarebbe espresso favorevolmente rispetto a una collaborazione con SACBO per una gestione "a metà", tra Lombardia e Veneto del D'Annunzio con un patto ad hoc. Secondo il Messaggero, uno scenario che la società di gestione di Orio al Serio potrebbe considerare però "solo sulla base di una soluzione che ne disegni un ruolo primario e non solo di mera partecipazione".

Leggi di più su [Brescia Oggi](#) e sul [Messaggero](#). ■

18 luglio 2019

Cargolux conferma l'avvio del nuovo volo Malpensa – Seoul



Il collegamento Malpensa – Incheon di Cargolux, il cui avvio [era stato anticipato da AIR CARGO ITALY](#) alcune settimane fa, è ora realtà. Il volo, che prevede due connessioni settimanali con partenza dallo scalo lombardo ogni martedì e domenica, ha infatti debuttato ieri (16 luglio, ndr). Su questa rotta il vettore italo-lussemburghese andrà a ‘scontrarsi’ in particolare con [Korean Air Cargo](#).

A darne notizia è stata direttamente la compagnia lussemburghese, che ha spiegato come il servizio, che precisamente collegherà nell'ordine Malpensa, Incheon (aeroporto della capitale sudcoreana Seoul), e Zhengzhou, in Cina, prima di tornare nuovamente nello scalo varesotto, trasporterà principalmente merci del settore fashion, macchinari, auto di lusso, prodotti farmaceutici e deperibili.

“Questo approdo nella Corea del Sud – ha commentato Fabrizio Cortese, amministratore delegato di Cargolux Italia – era il pezzo mancante per completare il nostro network con tutte le prime cinque destinazioni di export italiane”, ovvero New York, Shanghai, Hong Kong, appunto Seoul e a seguire, al quinto posto, Tokyo.

Cargolux Italia, che ha sede a Malpensa, è attiva in Italia da una decina di anni e opera una flotta composta da quattro aerei merci Boeing 747 più un quanto aeromobile in wet lease.

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

23 luglio 2019

Gobbi (AdR) rivela le ambizioni di Fiumicino nel cargo

Roma Fiumicino – Una progressiva crescita nel settore delle merci e una maggiore attrattività anche per voli all-cargo sono due degli obiettivi che si è posta Aeroporti di Roma per lo scalo aeroportuale di Fiumicino nei prossimi anni. A spiegarlo a AIR CARGO ITALY è stato Marco Gobbi, Manager di AdR responsabile air traffic development – long haul & cargo in occasione dell'evento che l'handler Alha ha tenuto presso la cargo city laziale per celebrare [l'ottenimento del certificato Iata Ceiv Pharma](#).



Marco Gobbi

“L'aeroporto di Fiumicino vuole recuperare strategicità nel cargo sia dal punto di vista dei volumi che del valore. Il nostro scalo è attivo nel mercato del cargo belly ma in prospettiva vorremmo riuscire ad attrarre un maggior numero di aerei freighter” ha spiegato Gobbi durante la sua presentazione. Più di 30 sono le compagnie aeree che dallo scalo offrono servizio di trasporto merci in stiva.

Nel 2018 Fiumicino ha superato per la prima volta le soglie delle 200mila tonnellate di merci movimentate, facendo segnare un progresso sul 2017 del 11% e accentuando un percorso di crescita che ha avuto origine cinque anni fa (nel 2014 erano 135 le tonnellate di merce atterrate e decollate).

Lo spaccato geografico delle movimentazioni cargo rivela che il principale mercato di origine e destinazione delle merci per Fiumicino è l'estremo Oriente (30%), seguito da Nord America (27%) e dal Medio Oriente (23%). A seguire il Centro-Sud America (9%), il resto d'Europa (7%) e l'Africa (3%). Proprio il continente nero, grazie in particolare ai voli di Ethiopian Airlines, è la regione di mercato che fa registrare il tasso di crescita più elevato nella movimentazione delle merci (+73%), seguita dal Centro-Sud America (+17%) e dal Middle East (+15%).

“Il nostro aeroporto è ampiamente connesso e può proporre un network di oltre 200 destinazioni dirette servite da 100 compagnie aeree. Negli ultimi anni è incrementato notevolmente il numero di voli con un'elevata capacità belly per le merci così come sono salite le frequenze dei collegamenti” ha aggiunto Gobbi, citando a questo proposito alcuni dei principali cargo hub mondiali come New York, Atlanta, Los Angeles, Washington, San Paolo, Doha, Kuwait City, Delhi, Singapore e Seul.

Un focus particolare meritano anche i collegamenti con il mercato cinese servito attualmente da 7 vettori attivi su 12 diverse destinazioni. Fra queste figurano anche e soprattutto i principali poli industriali di Hangzhou (sede di Alibaba), Shenzhen (polo tecnologico di Huawei) e Chengdu.

L'aeroporto di Fiumicino nei primi cinque mesi dell'anno in corso ha fatto registrare una lieve flessione dei volumi di merci pari a un -4,5% che Gobbi definisce “in linea con le principali dinamiche di mercato in cui il trasporto globale aereo delle merci registra una flessione rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente”. Il manager di Aeroporti di Roma poi ha aggiunto: “Nel 2019 auspichiamo di aumentare la capacità offerta sul lungo raggio e di chiudere l'anno con un aumento di quasi il 5% in termini di movimenti rispetto

al 2018. Nel calcolo del semestre non è compresa la nuova offerta per la Cina in termini di tre nuovi collegamenti diretti verso principali poli industriali quali Hangzhou (sede di Alibaba), Shenzhen e Chengdu e i nuovi voli per il Kenya”.

In termini di specializzazioni merceologiche la cargo city romana serve alcuni specifici segmenti di mercato legati alle esigenze del territorio, come ad esempio i prodotti agroalimentari, provenienti dal Centro e Sud Italia, ma anche a settori come la componentistica tecnologica, l'artigianato, la moda e il comparto farmaceutico. Al fine di sviluppare ulteriormente quest'ultimo filone d'attività è stata chiesta e recentemente ottenuta dalla IATA la [certificazione Ceiv Pharma come community aeroportuale](#) composta da gestore, handler, spedizionieri e trasportatori.

Per quanto concerne infine i progetti mirati allo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto, con riferimento al cargo Marco Gobbi ha affermato: “A Fiumicino sono stati programmati, da qui al 2021, investimenti per oltre 35 milioni di euro finalizzati al potenziamento dell'attività cargo. Si tratta di risorse mirate all'ampliamento dei piazzali di sosta e degli spazi airside della cargo city, al miglioramento dell'accessibilità via terra con la creazione di un nuovo svincolo stradale e ancora al futuro ampliamento delle aree dedicate a facilities per lo smistamento e la logistica delle merci”. Oltre all'ampliamento dei magazzini è in corso infatti anche la progettazione di un nuovo polo logistico dedicato ai courier e presso il quale è destinata a insediarsi con ogni probabilità DHL Express. ■

24 luglio 2019

Rebaudo (SW Italia) tratta due aerei e rivela il piano per Alitalia Cargo

Vizzola Ticino (Varese) – La compagnia aerea Sw Italia si prepara a ricevere in flotta un paio di aerei merci e studia il dossier Alitalia limitatamente alle attività cargo. A rivelarlo a AIR CARGO ITALY è Francesco Rebaudo, amministratore delegato del vettore italiano nato nel gennaio del 2015 su impulso di Ignazio Coraci e dalla compagnia azera Silk Way Airlines. Inizialmente la joint venture vedeva gli interessi europei al 53% e il partner asiatico al 43% ma da fine 2017 tutto il controllo della società è passato nelle mani dell'italiano (ma di stanza a Londra) Coraci.

“Sono stati quattro anni d'attività molto positivi” dice Rebaudo, ricordando che “fino a fine 2018 Sw Italia ha operato con due aerei Boeing 747 Freighter in leasing ma per uno dei due si è proceduto al phase out. Da inizio 2019, dunque, stiamo operando con un solo aeromobile ma il mercato ci chiede di avere una flotta almeno di due aerei e per questo siamo in negoziazione per uno, forse due, ulteriori aeromobili B747-800 in grado ciascuno di garantire un payload da 150 tonnellate di carico”.

Sw Italia fino al 2017 aveva operato per conto di Qatar Airways in virtù di un contratto di lungo termine mentre nel 2018 i suoi due aerei erano impiegati, sempre con accordi di lunga durata, con Silkway West e con Sto Express. “Quest'ultimo è uno dei primi gruppi cinesi attivi nella distribuzione parcel cinese e per suo conto operiamo un collegamento trisettimanale tra Malpensa, Baku e Hong Kong. Si parla di almeno 100 tonnellate di merce e-commerce ogni viaggio” prosegue spiegando l'amministratore delegato di Sw Italia. Fino ai primi mesi del 2018 questo traffico passava dall'aeroporto di Brescia che, sempre secondo Rebaudo, ha un posizionamento geografico eccezionale per la distribuzione logistica delle merci”. Nonostante ciò fatica a rilanciarsi lo scalo lombardo.

“In Italia – aggiunge ancora – il mercato per le spedizioni aeree c'è, si parla ogni anno di almeno 600.000 tonnellate fra import ed export grazie soprattutto al fatto che siamo il secondo paese manifatturiero a livello continentale. Bisognerebbe scommettere di più, però, sull'e-commerce migliorando le infrastrutture per agevolare l'export e al tempo stesso rendere il più possibile fluide, con il contributo anche delle Dogane, le importazioni”. Nel business della distribuzione al servizio del commercio elettronico, infatti, “il fattore chiave è la rapidità del servizio offerto” sottolinea.

A proposito infine delle indiscrezioni di stampa che davano [Sw Italia fra i soggetti interessati ad Alitalia](#), Rebaudo conferma queste notizie dicendo: “Stiamo guardando alla compagnia aerea per un progetto dedicato all'attività cargo con un piano inizialmente quadriennale. Abbiamo già avuto contatti con l'advisor Mediobanca e personalmente sono in ottimi rapporti con Gianfranco Battisti, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato. È paradossale che un mercato importante come l'Italia non abbia un vettore aereo di bandiera dedicato al cargo”.

Il ricordo dell'esperto manager, che in passato è stato anche pilota di aerei, non può che tornare all'esperienza della compagnia Cargoitalia (liquidata a fine 2011), alla nascita di Cargolux Italia nel 2008 (Rebaudo fu tra i fondatori), così come all'avvio delle attività in anni più recenti di Sw Italia.



Francesco Rebaudo

“Molti spedizionieri italiani chiedono di poter avere un vettore nazionale forte nel trasporto merci e sarebbero disposti a pagare un centesimo in più per ogni kilogrammo di merce pur di lavorare con un vettore come era Cargoitalia” sostiene ancora il numero uno di Sw Italia.

Che si spinge anche a ipotizzare quali potrebbero essere le rotte servite da questa nuova ipotetica compagnia all-cargo nazionale: “Una rotta dovrebbe collegare l'Italia con Hong Kong; un'altra dovrebbe raggiungere la Cina, da servire con contratti di lungo termine con soggetti come Sto Express, Alibaba e altri; poi ancora scommetterei su un paese come il Vietnam che, secondo il mio punto di vista, avrà da guadagnare dalla guerra dei dazi fra Cina e Stati Uniti, così come lo stesso discorso vale per paesi limitrofi come Cambogia, Laos e Thailandia. Ci sarebbe poi il Nord America che varrebbe sicuramente la pena di servire per i volumi da trasportare ma non per i ritorni attesi come noli aerei dal momento che la capacità su quella rotta è piuttosto elevata”. Rebaudo lascia anche intendere che in questo progetto ci sarebbe spazio per “interessanti sinergie con Poste Italiane” che, oltre a controllare Mistral Air, da oltre un anno è diventata il partner distributivo di Amazon per il mercato italiano. ■

25 luglio 2019

Il cargo di Alitalia è decollato senza Etihad

Da quando, [a fine marzo del 2018](#), Alitalia ha ripreso direttamente in mano la gestione delle spedizioni merci fino a quel momento affidate al partner Etihad, il business è decollato. Lo dicono i numeri riportati nelle relazioni trimestrali che i commissari di Alitalia in amministrazione straordinaria (Enrico Laghi, Stefano Paleari, Daniele Discepolo) sono tenuti periodicamente a redigere. L'obiettivo era quello di un “ritorno alla gestione diretta delle attività commerciali relative al trasporto merci su tutto il network al fine di rilanciare il brand Alitalia Cargo in Italia e nel mondo”.

Fra aprile e giugno del 2018 i ricavi di Alitalia derivanti dal business cargo erano pari a 28,1 milioni di euro, in crescita del 9,1% rispetto allo stesso periodo di un anno prima, nel trimestre successivo (luglio – settembre 2018) erano ulteriormente cresciuti (+9,86%, sempre rispetto allo stesso trimestre) attestandosi a 29,98 milioni di euro e negli ultimi tre mesi dell'anno scorso avevano raggiunto i 32,23 milioni di euro (+13,1%). La somma dei nove mesi supera i 90 milioni di euro (90,31 per la precisione) e ciò dimostra che le entrate dal business merci per la compagnia aerea oggetto attualmente di salvataggio superano abbondantemente i 100 milioni di euro ogni anno.

I numeri del 2019 ancora non sono disponibili ma i commissari

straordinari alcuni mesi fa hanno fatto sapere che nel primo trimestre di quest'anno il fatturato legato al settore cargo è aumentato rispetto a dodici mesi prima dell'1,9%. E ciò a dispetto di un andamento congiunturale certamente non favorevole.

A riprova delle grandi potenzialità di crescita che avrebbero le attività della compagnia aerea nel settore del trasporto merci, le trimestrali dei commissari straordinari informano che “nel 2018 c'è stata la creazione della nuova organizzazione Alitalia Cargo e il lancio di un'innovativa organizzazione vendite, quest'ultima prevede un nuovo modello fondato sul principio di garantire una maggiore e tempestiva efficacia dell'azione commerciale”.

Più nel dettaglio le relazioni della gestione commerciale informano che è stato “completato il processo organizzativo finalizzato alla gestione diretta del business cargo in Alitalia iniziato a fine marzo (2018, ndr) con il passaggio della gestione della capacità da Etihad ad Alitalia. Il mercato Italiano è ora gestito attraverso una organizzazione che copre tutte le attività commerciali, di revenue management e di supervisione operativa. Nel corso del terzo trimestre è stato introdotto il nuovo sistema di Revenue Management finalizzato alla massimizzazione dei ricavi e della profittabilità cargo, ed è stato avviato lo sviluppo del nuovo sistema di supporto alle vendite (CRM), che include anche lo sviluppo di alcune funzionalità del sito web”.

Da un punto di vista operativo i commissari rendevano noto sempre a proposito del 2018 che “è stato avviato il processo per la certificazione IATA relativa al trasporto dei prodotti farmaceutici ad alto yield. Confermato anche il percorso di sviluppo della rete di feederaggio camionata in Europa con l'apertura della stazione di Vienna a fine settembre che si aggiunge alle stazioni di Francoforte, Monaco e Zurigo già attive da inizio giugno. I risultati del terzo trimestre del 2018 confermano il posizionamento in termini di market-share dall'Italia sulle maggiori destinazioni intercontinentali servite dal network di Alitalia, che si attestano a 14,5% con punte del 15,2%”.

La compagnia aerea italiana di bandiera sembra essere dunque sulla rotta giusta per raggiungere, nel cargo, “l'obiettivo strategico di riposizionare Alitalia come principale player del settore in Italia”. ■



20 agosto 2019

Dsv-Panalpina: esuberi in vista dopo il matrimonio



Il matrimonio fra Dsv e Panalpina, come [preannunciato lo scorso aprile](#), è giunto a compimento e dall'unione fra questi due big delle spedizioni merci è nato il secondo player mondiale nel business del cargo aereo (alle spalle solo di DHL Supply Chain & Global Forwarding).

Dsv Panalpina, questa la nuova ragione sociale, avrà ricavi per 118 miliardi di corone danesi (15,8 miliardi di euro), sarà presente in 90 paesi e beneficerà di un vasto network internazionale composto da filiali proprie sparse in 90 paesi. La forza lavoro sarà composta da circa 60mila addetti ma è probabile che le sinergie fra i due gruppi porteranno a una razionalizzazione delle risorse umane [come già preannunciato dal direttore finanziario di Dsv, James Lund](#). Secondo quanto comunicato dalle due aziende saranno necessari almeno 2 o 3 anni prima che il processo d'integrazione fra le due aziende possa essere portato a termine. I primi step sono stati la nomina dell'amministratore delegato Jens Bjorn e dello stesso Jens H. Lund nel consiglio d'amministrazione di Panalpina che a tutti gli effetti sarà una controllata di Dsv.

Secondo gli analisti di Jefferies [le sovrapposizioni di personale](#)

[fra le due aziende, e quindi le risorse umane a rischio esuberano, supererebbero il 50% della forza lavoro](#) ma l'amministratore delegato di DSV, Jens Bjørn Andersen, ha definito questa previsione come "esagerata". "Siamo in questo settore per creare valore e non per tagliare posti di lavoro" è stato il commento del top manager, che più nello specifico ha aggiunto: "Ci saranno certamente delle sovrapposizioni, ma se uno guarda oggi DSV si accorge che l'azienda ha 2-3.000 persone in più rispetto all'ultima acquisizione fatta di UTI (nel 2015, ndr)". Jens Bjørn Andersen ha proseguito affermando che "ci saranno dei licenziamenti ma al momento non sono in grado di dire quanti. Non vedo però una situazione drammatica in termini di *overlapping* di risorse umane. Valuteremo ogni persona e ogni posizione per capire chi saranno le persone giuste per ciascun ruolo da svolgere".

In Italia Panalpina ha sede a Cerro Maggiore (Milano) e conta su altri cinque uffici a Genova, Bologna, Firenze, Vicenza e Roma, oltre alla sede di svizzera di Lugano che è accorpata a quelli italiani. I dipendenti nel nostro Paese sono circa 180 e il giro d'affari generato in Italia nel 2017 è stato di 150 milioni di euro. I tre principali magazzini di cui dispone Panalpina in Italia sono a Cerro Maggiore (17.500 mq), Bologna (1.500 mq) e Lugano (4.100 mq).

Leggi [l'annuncio sul sito di Panalpina](#).

Leggi i risvolti della fusione DSV – Panalpina su [Lloyd's Loading List](#). ■

28 agosto 2019

Anche DHL entra nel pharma a Fiumicino

DHL Global Forwarding annuncia che la nuova sede di Roma Fiumicino potrà effettuare d'ora in avanti lo stoccaggio di prodotti farmaceutici. Lo ha reso noto la stessa società di spedizioni e logistica spiegando che l'autorizzazione, pervenuta dalla Regione Lazio in seguito a controlli di sicurezza e adeguamento alle

normative, renderà possibile l'utilizzo del deposito anche come stock per medicinali prima della loro distribuzione. Questo si traduce in procedure di gestione più semplici per i clienti, che potranno contare su uno spazio autorizzato per l'immagazzinamento di farmaci e medicinali.

La logistica di un deposito farmaceutico risulta particolarmente complessa e articolata per via degli elevati standard qualitativi richiesti, la presenza necessaria di personale addetto qualificato per la corretta conservazione dei farmaci, oltre al mantenimento della cold supply-chain: alla base ci deve essere una struttura organizzativa efficiente per garantire che il prodotto consegnato mantenga la sua qualità e integrità e rimanga all'interno della filiera farmaceutica durante lo stoccaggio e poi il trasporto.

"Nella nostra sede smistiamo e rispediamo merce di tutti i tipi. Con l'autorizzazione a deposito farmaceutico siamo ora in grado di offrire ai clienti un valore aggiunto e molti vantaggi in termini di semplificazione della gestione della merce. Non tutti infatti sono abilitati allo stoccaggio dei medicinali, tenendo conto delle particolari e specifiche norme in questo ambito. Si tratta di un traguardo importante per il gruppo, in termini di vantaggio competitivo rispetto alla concorrenza" ha detto Francesca Montanaro, *Responsible Person Process & Quality Compliance manager* di DHL Global Forwarding.

La nuova sede di Fiumicino di DHL Global Forwarding, attiva da fine agosto 2018, di ben 5.522 mq, risponde a tutti i requisiti di compliance richiesti da Regione, Asl e Ministero della Sanità per l'autorizzazione a deposito farmaceutico. Ora, a distanza di un anno dall'avvio delle procedure, il magazzino presenta le caratteristiche essenziali per rispondere adeguatamente alle normative vigenti ed essere *compliant* alle certificazioni e normative che riguardano lo stock dei farmaci: è dotato infatti di due celle a temperatura controllata, una a 15°-25° e l'altra a 2°-8° C. ■

3 settembre 2019

Rallenta il calo del cargo aereo in Italia

Sebbene sempre caratterizzato da un deciso segno meno, il traffico cargo degli aeroporti italiani nel mese di luglio non ha vissuto quel crollo che era stato registrato nei mesi precedenti.

Secondo Assaeroporti, nel complesso nel periodo in questione negli scali italiani sono state infatti movimentate merci per 102.206,4 tonnellate, ovvero il 2,5% in meno rispetto al luglio del 2018 (nel mese precedente il calo era stato del 7,4%).

Di queste, 97.531,8 sono riferibili al segmento del general cargo, che dunque subisce una flessione del 3,5% rispetto allo stesso mese del 2018 ([a giugno era stata del -6,3%](#)), mentre le restanti 4.674,6 tonnellate vanno a comporre la voce del traffico postale che – presumibilmente grazie all'e-commerce – vive dunque un vero e proprio boom, segnando un + 23,7% rispetto al luglio dello scorso anno.

Su questo fronte si conferma peraltro [quanto osservato in giugno](#): buone sono state infatti le performance in particolare degli aeroporti di Fiumicino (+77,9, 714,7 tonnellate in valore assoluto) e Brescia (prima per volumi movimentati, ovvero 1.823 tonnellate, +30,2%), mentre Malpensa al terzo posto con 990 tonnellate registra invece un declino del 9,9%.

Guardando invece ai due aeroporti maggiori nel loro insieme, nel settimo mese dell'anno allo scalo varesotto sembra non essere andata troppo male. Forse giovandosi già anche dello stop di Linate (che come noto ha chiuso i battenti per lavori lo scorso 27 luglio), MXP ha gestito traffici per complessive 50.992 tonnellate di merci, dunque 'solo' lo 0,9% in meno rispetto allo stesso mese del 2018, mentre Fiumicino, con 18.599,8 tonnellate, risulta in calo di un più drastico -11,1%.

Allargando infine lo sguardo ai primi sette mesi del 2019, in questo periodo negli aeroporti italiani risultano essere state movimentate 637.064,65 tonnellate di merci. Un valore che rappresenta un decremento del 5,2% sullo stesso intervallo temporale del 2018, e dunque mostra un lieve recupero rispetto al -5,6% toccato alla fine del [primo semestre dell'anno](#).

Leggi [le statistiche di Assaeroporti](#). ■

88 offices... 48 countries



1 Worldwide Network

www.airlogisticsgroup.com



4 settembre 2019

Chi è Paola De Micheli: il nuovo Ministro dei trasporti

Paola De Micheli, vicesegretario del Partito Democratico, sarà il nuovo Ministro alle Infrastrutture e Trasporti del nuovo governo Conte-bis che nascerà domani con il giuramento al Quirinale. Ad annunciarlo ufficialmente è stato lo stesso premier Giuseppe Conte.

Laureata in Scienze Politiche presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, la De Micheli vive e lavora a Piacenza quale manager nel settore agroalimentare per il "Consorzio Cooperativo Conserve Italia" ed è impegnata in politica già dalla metà degli anni novanta, quando il centrosinistra italiano affrontò l'esperienza dell'Ulivo.

Wikipedia riassume la sua biografia scrivendo che è stata presidente e amministratore delegato di Agridoro, una società cooperativa di trasformazione del pomodoro in sughi, dall'ottobre 1998 fino all'ottobre 2003, poco prima che, a causa dello stato di insolvenza in cui si trovava la cooperativa, ne venisse decretata la liquidazione coatta amministrativa. In qualità di presidente *pro tempore* di tale cooperativa, il Tribunale di Piacenza, in data 3 dicembre 2003, l'ha condannata per violazione della normativa igienica sulla produzione e sulla vendita di sostanze alimentari.

Da giugno 1999 a maggio 2004 è stata consigliere comunale a Pontenure.

Con l'inizio della segreteria PD di Pier Luigi Bersani entra a far parte del dipartimento Economia del Partito Democratico, coordinato da Stefano Fassina, ricoprendo nello specifico il ruolo di responsabile nazionale delle Piccole e Medie Imprese. Dal 2007 è membro della direzione provinciale del PD di Piacenza. Da giugno 2007 a marzo 2010 è stata assessore alle Risorse umane ed economico-finanziarie del Comune di Piacenza.

È stata deputato della Repubblica nella XVI legislatura, membro della Commissione "Bilancio" e componente della Commissione bicamerale "per la semplificazione". Dopo aver affrontato le primarie per i parlamentari del PD tenutesi il 30 gennaio 2012, è risultata rieletta alla Camera dei deputati nelle elezioni del 24 e 25 febbraio 2013.

È deputato della XVII legislatura ed è vice capogruppo vicario del PD alla Camera dei deputati. Dal 31 ottobre 2014 è Sottosegretario di Stato al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Nel 2018 viene rieletta deputata. Il 17 aprile 2019 è nominata dal nuovo segretario nazionale del PD Nicola Zingaretti vicesegretario del partito insieme ad Andrea Orlando. ■



Paola De Micheli

17 settembre 2019

Imbarco aereo da record per Cargolux e Ceva Logistics in Italia

Nella notte fra il 16 e il 17 settembre all'aeroporto di Malpensa è andato in scena l'imbarco di un carico che per il suo peso risulta da primato sia per lo scalo che per il vettore aereo destinato a trasportarlo in Cina. Protagonisti di questa spedizione eccezionale sono stati in particolare la compagnia aerea Cargolux Italia e lo spedizioniere Ceva Logistics.

Oggetto dell'imbarco da record sul Boeing 747-400 Freighter denominato Monte Rosa è stato un rotore del peso complessivo (collo + additional shoring) di 43.850 kg destinato all'aeroporto di Zhengzhou, in Cina. Più nel dettaglio si tratta di un componente per una ditta che assembla turbine per la produzione di energia.

"Questo imbarco coinvolge il collo singolo più pesante mai caricato dall'aeroporto di Malpensa, ed anche il record di peso per Cargolux Italia nei suoi 10 anni di attività" spiegano dalla compagnia aerea. Che poi aggiunge: "Un 'fratello' dello stesso rotore era stato imbarcato qualche settimana fa, questa volta da Cargolux International, da Lussemburgo sempre alla volta di Zhengzhou".

Gli handler che hanno perfezionato il carico sono stati ALHA per quanto riguarda l'approntamento del collo su un pallet da 40 piedi e Airport Handling per la parte di rampa (coadiuvati al carico dalla ditta Forti, fornitrice della gru).

"Ci teniamo a ringraziare tutti gli operatori che hanno preso parte all'operazione che, pur nella sua eccezionalità, si è svolta senza intoppi e con la massima coordinazione tra tutte le parti coinvolte" sottolineano da Cargolux Italia. ■

21 settembre 2019

Amazon diventa un courier anche in Italia

Amazon si accinge a diventare a tutti gli effetti un corriere espresso attivo nella distribuzione di ultimo miglio. In Germania ha avviato una campagna di reclutamento di autisti che avranno il compito di guidare i mezzi propri del marketplace fondato da Jeff Bezos per le consegne dei prodotti dagli 11 centri di smistamento ai consumatori finali entrando così in concorrenza diretta con i corrieri espresso tradizionali. Questa mossa rientra nel piano di progressiva penetrazione nel mercato delle spedizioni aeree, marittime e via terra al fine di velocizzare le consegne e ridurre l'incidenza del costo di trasporto sui beni compravenduti online.

Bernd Gschaidner, direttore di Amazon Logistics in Germania, ha spiegato alla Reuters che se hanno in mano il controllo nelle nostre mani dell'ultimo miglio possiamo offrire un maggiore numero di servizi come la consegna entro 24 ore. Ovviamente questa azione rischia di mettere in difficoltà corrieri come Deutsche Post DHL, Hermes e Dpd che fino ad oggi contavano molto sul business generato da Amazon.

In Germania il colosso dell'e-commerce inizierà a reclutare 200 autisti a Monaco di Baviera. Sempre secondo quanto riportato da Reuters Amazon pagherà i fattorini 12,8euro l'ora, ben più dei minimi salariali (anche se meno dei livelli di DHL), e investirà nell'acquisto di 50 van elettrici.

Lo stesso modello d'azione dovrebbe a breve essere introdotto anche in Italia secondo diversi indizi raccolti e pubblicati dalla [testata online TrasportoEuropa](#). Un primo passo è avvenuto a inizio 2017 con il trasferimento delle attività di distribuzione dalla società Amazon City Logistica ad Amazon Italia Transport, costituita a luglio 2016, cui sono state trasferite 68 persone. Quest'ultima società può operare anche nell'autotrasporto e in quell'occasione, Amazon ha affermato che tale operazione «permetterà di fornire servizi di consegna middle e last mile ad altre aziende del gruppo Amazon».

Il secondo passo è avvenuto nel novembre del 2018, quando Amazon Italia Logistica e Amazon Italia Transport sono apparse nell'aggiornamento relativo agli operatori postali pubblicato dal ministero per lo Sviluppo Economico. La decisione probabilmente è stata dettata dalla multa di 300mila euro comminata ad Amazon dall'Autorità per le Comunicazioni, secondo cui le due società devono avere l'autorizzazione ai servizi postali anche se non hanno propri veicoli e autisti, ma nello stesso tempo ha aperto alla società di e-commerce l'opportunità di gestire direttamente le consegne.

Per farlo, però, l'autorizzazione ai servizi postali richiede l'applicazione ai dipendenti del contratto nazionale Trasporto Merci, Logistica e Spedizioni e questo è proprio l'ultimo tassello formalizzato il 12 settembre 2019 con l'accordo firmato tra Contrasporto (Amazon è associata a Federlogistica, ramo proprio di Contrasporto.) e i sindacati confederali sulle condizioni di lavoro degli autisti che svolgono le consegne nell'ultimo miglio. Le parti sottolineano che è un accordo nazionale valido per tutti gli operatori e, sotto linea TrasportoEuropa, arriva in concomitanza con l'inaugurazione della piattaforma Amazon di Pordenone (che avverrà il 25 settembre) e che quindi potrebbe essere lo strumento formale per l'assunzione diretta da parte della società di e-commerce di autisti. Il colosso dell'e-commerce, che già opera [voli propri a Malpensa con East Midlands, Hannover e Colonia](#), si serve di aerei cargo della ASL Airlines e come handler si affida a Malpensa Logistica Europa (Bcube). In molti fra gli addetti ai lavori scommettono che un domani Amazon possa presentare al gestore aeroportuale SEA una richiesta per avere un proprio terminal e gestire in autoproduzione l'imbarco e sbarco delle merci come già fanno gli altri corrieri DHL e FedEx attivi nello scalo lombardo. ■



25 settembre 2019

Sogedim ha acquisito la torinese I-Dika

Sogedim ha reso noto l'ampliamento della propria rete distributiva tramite l'acquisizione dello spedizioniere internazionale e fornitore di soluzioni logistiche I-Dika SPA con sede a Torino. "Sogedim è una realtà consolidata sul territorio ormai da molti anni, e questo ulteriore presidio nel nord Italia, oltre ad arricchirla dal punto di vista qualitativo e prestazionale, aprirà il sipario a nuove opportunità di sviluppo per aziende locali e altre realtà produttive in Europa e nel mondo" si legge nella comunicazione.

I-Dika, fondata nel 1968 da Francesco Boffa e Giorgio Martinez, oggi presenta un circuito distributivo di rilievo nel trasporto e packaging di vini & liquori, in Italia e nel mondo. Oltre a questo endorsement ha maturato una forte expertise nel trasporto di abbigliamento e tessile, grazie a un fitto network di relazioni con importanti firme della moda.

Emanuele Codazzi, amministratore del Gruppo Sogedim/I-Dika Spa ha affermato: "L'acquisizione di i-Dika rappresenta un passo importante nell'espansione delle nostre attività commerciali sul territorio. Nel flusso di attività di spedizione e di logistica nuove categorie merceologiche si aggiungono alla già ampia gamma di settori serviti, con ulteriori benefici per le aziende". Andrea Boffa, direttore finanziario di I-Dika, ha aggiunto: "Abbiamo trovato in Sogedim un partner solido, capace di creare soluzioni innovative distintive nel settore della logistica terrestre, aerea e marittima. L'ingresso nel Gruppo ci permetterà di ripartire con rinnovato vigore".

Le due realtà insieme potranno vantare oltre 100.000mq di magazzini logistici in Lombardia e Piemonte, 500.000 spedizioni annuali per 4.500 clienti con un fatturato di oltre 50 milioni di euro e oltre 200 dipendenti diretti. ■

9 ottobre 2019

Mistral Air diventa Poste Air Cargo



Operazione di rebranding per Mistral Air. La compagnia aerea del gruppo Poste Italiane, dedicata al trasporto di merci e posta, ha detto addio al nome originario, scelto dai fondatori – tra i quali va annoverato anche l'attore italiano Bud Spencer – per assumere quello di Poste Air Cargo.

Lo [riferisce ITJ](#), ricordando che nel 2018 Mistral ha abbandonato l'attività passeggeri per concentrarsi solo sulle merci, effettuando collegamenti tra gli scali di Bari, Brescia, Cagliari, Catania, Lamezia Terme, Napoli, Palermo e Fiumicino.

Dal giugno dello scorso anno la compagnia [opera anche al servizio di Amazon](#), sulla base di un accordo stretto dal gruppo Poste Italiane con il marketplace statunitense che vede coinvolto anche il suo corriere espresso SDA.

Leggi di più sul [sito di ITJ](#). ■

10 ottobre 2019

Iata vuole condizioni più competitive per il trasporto aereo in Italia

L'International Air Transport Association (Iata), associazione mondiale delle compagnie aeree, chiede all'Italia un mercato più competitivo sia per il trasporto aereo merci che passeggeri. In un report appena pubblicato è scritto infatti che in condizioni di maggiore efficienza il Paese «potrebbe generare 20 miliardi di euro extra di Pil e oltre 200mila posti di lavoro in più entro il 2037».

Lo studio intitolato *"Italy Air Transport Regulatory Competitive-ness Indicators"* rivela che l'aviazione civile in Italia è già oggi competitiva in termini di facility di supporto al trasporto aereo ma le tasse aeroportuali e quelle sui biglietti dei passeggeri fanno del nostro paese il settimo più caro a livello continentale e per questi fattori risulta meno attrattivo per il turismo e per i viaggi d'affari.

Anche l'applicazione italiana dei principi internazionali della Smarter Regulation rallentano secondo Iata lo sviluppo del mercato regionale e la scarsa trasparenza nel sistema di tariffazione del traffico aereo e aeroportuale non è allineato con quanto previsto dall'International Civil Aviation Organization.

Al fine di massimizzare i benefici economici e sociali ottenibili, il report di Iata raccomanda all'Italia di rimuovere o quantomeno ridurre la Council Tax ed evitare di adottare una tassa sulle esternalità negative creata dal rumore degli aerei (Italian Noise Emissions Tax for Civil Aircraft), di assicurare una trasparente e corretta applicazione delle tariffe aeroportuali tramite efficaci consultazioni in linea con quanto previsto dalla best practice internazionali. Oltre a ciò Iata suggerisce all'Italia di concentrarsi sulla modernizzazione della strategia nazionale dello spazio aereo.

L'associazione mondiale sottolinea che l'impatto del trasporto aereo sul mercato domestico è già oggi molto significativo perché genera 714mila posti di lavoro e contribuisce all'economia nazionale per 46 miliardi di euro, pari al 2,7% del Pil. Se il governo adottasse un'agenda per migliorare la competitività dei voli cargo e passeggeri potrebbe ottenere ulteriori 200mila posti di lavoro e quasi 20 miliardi di euro di Pil in più entro il 2037. In assenza di un salto di qualità la crescita dell'occupazione si "limiterebbe" a 19mila occupati in più rispetto ai livelli odierni.

«In Italia l'export delle imprese produttive, i suoi servizi e il turismo dipendono molto dal trasporto aereo. Più è competitivo il mercato e maggiori saranno i benefici per l'Italia in termini di ricchezza o occupazione. Il governo può creare un settore del trasporto aereo più efficiente riducendo le tasse e garantendo un processo maggiormente trasparente sull'applicazione delle tariffe per l'utilizzo delle infrastrutture. L'adozione di una strategia nazionale per l'aviazione civile contribuirà anche alla riduzione dei costi e delle emissioni» ha affermato Rafael Schvartzman, direttore di Iata per il mercato europeo, commentando questo report.

Leggi il [Rapporto completo di IATA sulla competitività del trasporto aereo in Italia](#). ■



30 ottobre 2019

L'Enac stoppa da dicembre i voli di Mahan Air

Altolà dell'Enac a Mahan Air. Con una [breve nota](#), l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha infatti precisato che i programmi presentati pochi giorni fa dalla compagnia iraniana per la stagione invernale (la cosiddetta lata Winter, che scadrà il 28 marzo 2020), tra i quali era incluso anche il [raddoppio del volo Roma - Tehran](#) (da settimanale a bisettimanale) a partire dal 28 ottobre, sono in realtà autorizzati solo fino al prossimo 15 dicembre. Questo, spiega l'ente, "al fine della riprotezione dei passeggeri che hanno acquistato i titoli di viaggio venduti nei mesi scorsi dalla compagnia".

In effetti l'annuncio del vettore persiano di volere incrementare la sua operatività dallo scalo romano aveva lasciato perplessi molti osservatori, sia considerate le dichiarazioni del Dipartimento di Stato Usa, che aveva chiesto "a tutti i Paesi di negare a Mahan Air un ambiente permissivo sul piano operativo, che essa usa in violazione delle norme sull'aviazione civile, per facilitare le attività maligne del regime iraniano" sia, ancora più nel concreto, viste le dirette pressioni del Segretario di Stato Usa Mike Pompeo al governo del nostro paese.

Durante la sua visita in Italia a inizio ottobre, Pompeo aveva infatti chiesto espressamente a Luigi Di Maio di "rimuovere la licenza aerea della compagnia iraniana Mahan Air", ricevendo in risposta dall'esponente Cinque Stelle delle rassicurazioni che lo avevano portato ad affermare, un po' prematuramente: "Le nazioni europee hanno iniziato a riconoscere il fatto che l'Iran è l'aggressore e non la parte lesa, e questo fatto è confermato dalla decisione italiana di non rinnovare l'accesso di Mahan Air all'Italia, e di questo siamo molto grati".

Come ricostruito [dal sito Formiche.net](#), Mahan Air "è sottoposta dal 2011 a un pacchetto di sanzioni del Dipartimento del Tesoro degli Stati Uniti" essendo accusata dal governo americano "di aver fornito a più riprese supporto alla Forza Quds, unità di forza speciale del Corpo delle guardie islamiche rivoluzionarie (Irgc), un'organizzazione militare alle dipendenze del governo iraniano che dallo scorso 15 aprile è stata inserita dal Dipartimento di Stato Usa nella lista delle Organizzazioni terroristiche straniere (Fto)".

Leggi di più sul [sito di ENAC](#) e su [Formiche.net](#). ■



13 novembre 2019

Zaccheo (ENAC) critico con il cargo aereo italiano

Roma – Nicola Zaccheo, presidente dell'Enac (Ente Nazionale Aviazione Civile), è intervenuto all'assemblea di Confetra andata in scena a Roma con parole severe nei confronti del settore del trasporto aereo merci. La riflessione forse più critica è giunta in conclusione del suo intervento, quando ha detto, ricordando che il baricentro dei flussi commerciali mondiali si sta spostando da ovest verso est: "L'Italia deve essere in grado di intercettare questi flussi. Bisogna puntare non solo sui servizi e sulla creazione delle infrastrutture ma anche massimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti". Qui l'affondo: "Nel cargo si nota uno scostamento più marcato fra gli investimenti infrastrutturali previsti nel piano nazionale degli aeroporti e quelli effettivamente realizzati" detto Zaccheo. Che poi ha aggiunto che l'Enac sta "lavorando a stretto contatto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" e il frutto di questa collaborazione auspica che si traduca presto "in un Piano nazionale del cargo aereo".

L'intervento del presidente di Enac era un indirizzo di saluto sul ruolo che gli aeroporti hanno nella logistica e sulle potenzialità di sviluppo del settore, in particolare sul trasporto merci. "Il settore dell'aviazione civile nel nostro Paese rappresenta quasi il 4% del Pil nazionale, ed è caratterizzato da uno straordinario dinamismo che lo porta a crescere il doppio rispetto alla media europea: nel 2018 abbiamo registrato circa 185 milioni di passeggeri, con stime che prevedono di raggiungere circa 300 milioni nel 2030".

Però, ha proseguito Zaccheo, "negli ultimi anni il segmento del cargo aereo è sostanzialmente fermo: il traffico merci nel 2018 rappresenta solo il 6% del traffico europeo. Peraltro, nei primi nove mesi di quest'anno, secondo i dati di Assaeroporti, il cargo è diminuito del 4,9% rispetto a 2018. Il volume totale del traffico cargo in Italia è circa 1 milione di tonnellate, ovvero meno della metà di quello del solo scalo di Francoforte che registra 2,2 milioni di tonnellate. Ritengo – ha aggiunto – che il traspor-

to cargo debba diventare un asset strategico per il nostro Paese, ma per farlo occorre colmare i ritardi accumulati rispetto ai principali competitor internazionali, tra cui, ad esempio, la Germania, in cui da molti anni il settore della logistica e del trasporto merci è considerato prioritario nello sviluppo economico-commerciale del Paese”.

Secondo Zaccheo l'Italia deve appunto saper intercettare “le importanti opportunità che la nostra posizione geografica offre, baricentrica non solo rispetto all'occidente e all'oriente, ma anche e soprattutto rispetto all'Africa, un mercato in forte espansione nel prossimo futuro. Per fare ciò bisogna intervenire su più fronti, non solo in termini di pianificazione e di semplificazione normativa, ma anche di servizi da offrire a tutta la filiera degli attori coinvolti, dalle imprese ai corrieri e agli spedizionieri”.

L'Enac e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha annunciato appunto il presidente dell'ente, stanno lavorando alla definizione di una rete aeroportuale del cargo aereo, ovviamente intermodale e integrata con la rete mondiale. Il nostro impegno è quello di accelerare questo processo che culminerà, nel più breve tempo possibile, in un Piano Nazionale del Cargo Aereo”. ■

13 novembre 2019

Nicolini (Confetra): “Non siamo stupidi. Pronti a irrobustire i muscoli”

Roma – Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, si è riunita a Roma per la sua consueta assemblea annuale e nell'occasione ha rivolto al ministro dei trasporti Paola De Micheli, annunciata ma poi assente a causa delle criticità registrate a Venezia che hanno richiesto la presenza di diversi componenti del governo, alcune richieste ben precise.

Nella sua relazione Nicolini ha esordito con il tema dei dazi ricordando che “era il 13 maggio quando il Presidente Trump dava mandato al Dipartimento Federale per il Commercio Internazionale di mettere a punto una proposta – ovviamente estensiva – per nuovi dazi nei confronti di beni e servizi prodotti da alcuni tra i principali Paesi europei. Tra questi l'Italia. Nella nuova black list americana, recentemente approvata dal Wto, sono stati colpiti beni Made in Italy per oltre 480 milioni di dollari, secondo i calcoli fatti da Nomisma, nel solo settore Agrifood. Danno che si somma ai dazi preesistenti – sull'importazione di produzioni strategiche come



Nicola Zaccheo



Guido Nicolini

acciaio e alluminio – deliberati dall'amministrazione Usa già il 1 giugno 2018”. L'Ispi, lavorando su dati Istat 2018, calcola in 4 miliardi di euro il valore della potenziale perdita, per l'economia italiana, della ‘guerra commerciale’ dichiarata sotto le insegne dell'azione politica ribattezzata America First.

L'analisi geopolitica del presidente di Confetra è proseguita così: “Possiamo angosciarci perché la Rotta Artica potrebbe rendere obsoleta e in parte superata la funzione logistica del Terzo Valico ed il Corridoio Genova- Rotterdam? Oppure possiamo pianificare, programmare, ed attrezzare i nodi e la rete logistico-infrastrutturale del Paese affinché l'Italia si candidi ad essere il Gate di accesso in Europa della nuova manifattura sino – subsahariana? Magari candidandoci anche a offrire una lavorazione di ultimo miglio su quelle merci e quelle produzioni, arricchite dalla capacità industriale italiana, e portate poi in Europa grazie all'industria logistica italiana”. E ancora: “Parliamo solo di migranti, o vogliamo darci una strategia logistica che ci posizioni nel Mondo Nuovo in maniera dinamica e competitiva?”. Poi Nicolini ha aggiunto: “Ci serve invece una alleanza tra Stati, tra Roma e Pechino, logistica e industriale, per non fare da osservatori rispetto a Francia, Olanda, Germania. Nel Porto di Amburgo un terzo degli spedizionieri che li opera è cinese anche perché nella Germania del nord stanno investendo circa 550 industrie manifatturiere cinesi. Ancora una volta: industria e logistica insieme. L'Italia deve trovare il proprio posto nel Mondo”.

Per il presidente della confederazione “abbiamo bisogno di maturare una identità Logistica nazionale, una nuova idea di Made in Italy logistico – sintesi di trasporto, infrastrutture, manifattura e ricerca – e che parta dalla nostra vantaggiosa collocazione geostrategica.

Nicolini ha sottolineato che la categoria “non sta chiedendo sussidi. Chiediamo che il Paese, a partire dal Governo, maturi finalmente la consapevolezza di quale sia la posta in gioco, metta a fuoco una vision, e poi operi scelte coerenti per realizzare i propri obiettivi. Fare ‘Sistema Paese’, istituzioni e imprese insieme, e difendere in modo sano interessi nazionali sani, perché la partita è con e nel resto del mondo. Non tra di noi”.

A proposito di quello che rimane da fare in Italia Confetra ha una lista precisa di interventi da attuare. “Vanno completati i corridoi previsti dal Programma europeo delle Reti Ten T senza ulteriori indugi e discussioni provinciali. Vanno rinnovate tutte quelle misure – ferrobonus, sconto pedaggio, marebonus – a sostegno dell’intermodalità e del trasporto merci sostenibile e competitivo. Va concepito un sistema dei controlli sulla merce semplificato, cooperativo, smart, digitale: massima sicurezza con la massima velocità. Va disboscata quella selva di confuse e contraddittorie norme e funzioni – inclusa tutta la partita delle Autorità indipendenti – che porta nelle nostre imprese a lavorare più gli avvocati che i vettori, i logistici o gli spedizionieri. Occorre una Legge Servizi 4.0 – sul modello di Industria 4.0 – che accompagni le imprese logistiche ad investire per innovare in ricerca e tecnologia. Occorre dare piena attuazione alla Legge di Riforma della portualità e della logistica e riprendere il Documento Strategico per il rilancio del Cargo Aereo” ha affermato il presidente.

Anche a livello europeo le partite da affrontare sono diverse perché si stanno discutendo, o varando, provvedimenti che potrebbero incidere in maniera dirompente sulla logistica italiana. Nicolini ha questo proposito ha citato: “Il Pacchetto Mobilità, e lo sforzo di arginare la concorrenza sleale dell’autotrasporto extracomunitario o dell’est europeo. Il Block Exemption Regulation, per porre limiti all’occupazione dell’intera filiera logistica di terra, da origine a destino, da parte delle grandi alleanze oligopolistiche tra shipping line. Non possiamo pagare due volte dazio! La Direttiva sul trasporto ferroviario in sicurezza delle merci pericolose. La procedura imminente sulla natura giuridica delle Autorità di Sistema Portuale. L’applicazione omogenea in tutti gli Stati membri del Codice Doganale Unionale, senza consentire ‘porti franchi’ che attraggano merci anche grazie alla semplicità (per usare un eufemismo) dei controlli. Il Golden Power, per governare gli investimenti extracomunitari sugli asset strategici, anche logistici e infrastrutturali, dei 28 Stati membri. L’azione di contrasto, che dobbiamo mettere in campo, rispetto ai furbi tentativi dei Paesi confinanti a nord di limitare i passaggi ai valichi alpini per il nostro autotrasporto, ovviamente dietro la scusa degli impatti ambientali”.

Infine l’affondo rivolto al ministro De Micheli: “Noi siamo europeisti, ma non stupidi. E le istituzioni europee, che noi tradizionalmente presidiamo poco e male, sono fatte da uomini, per di più spesso in formale rappresentanza di Stati e dei rispettivi interessi nazionali. Se non impareremo a difendere i nostri interessi legittimi a Bruxelles, quella partita alla quale facevo riferimento prima è già persa in partenza. Se vorrà riattivare presso il Ministero dei trasporti, come speriamo, l’Organismo di Partenariato nazionale della Logistica e dei Trasporti – introdotto nel 2018 con la Legge di Bilancio – saremo onorati di poter fare, su molti di questi dossier, anche da back office tecnico al nostro Ministro e al nostro Governo. L’industria logistica Italiana non ha bisogno di una ‘controparte’ istituzionale pubblica vecchia maniera, ma di un ‘allenatore’ che ci aiuti a preparare la partita, irrobustire i muscoli, e poi competere nel mondo”. ■



confetra

Dal 1946 al servizio della supply chain logistica

www.confetra.com

PER IL CARGO AEREO CON:



13 novembre 2019

Norwegian aggiunge due rotte da Fiumicino per gli USA

A partire dall'estate del 2020 Norwegian avvierà due nuove rotte da Roma Fiumicino alla volta degli Stati Uniti. Precisamente dal 31 marzo (e fino al 23 ottobre) la compagnia collegherà lo scalo romano a Denver, in Colorado, raggiungendo una frequenza massima di tre voli alla settimana nel periodo di alta stagione (da fine aprile a inizio ottobre). Dal 2 giugno (fino al 19 ottobre) sarà inoltre attivata una linea con Chicago, in Illinois, con frequenza di 4 volte alla settimana. Sulle due rotte saranno impiegati velivoli 787-9 Dreamliner. Per l'estate 202 la low cost norvegese ha inoltre già programmato collegamenti con New York JFK, Los Angeles, San Francisco/Oakland e Boston; grazie alle due 'aggiunte' la sua offerta arriverà a un totale di 6 destinazioni e 26 voli settimanali con gli USA.

Leggi di più sul [comunicato di Norwegian](#). ■

14 novembre 2019

Panalpina in rosso in Italia, DSV lascia a casa 136 dipendenti

La [fusione \(acquisizione\) di Dsv e Panalpina](#) costerà cara a molti lavoratori di quest'ultima attivi in Italia. Con una comunicazione inviata al Ministero dei trasporti, ai sindacati, alle regioni e agli ispettorati del lavoro competenti, la Federazione nazionale delle imprese di spedizioni (Fedespedi) ha infatti reso nota la procedura di licenziamento collettivo per i dipendenti della propria associata Panalpina Trasporti Mondiali Spa con sede a Cerro Maggiore (Milano).

In una lettera della controllata italiana di Panalpina indirizzata proprio a Fedespedi, sono spiegate le ragioni che hanno portato a questa scelta a seguito dell'acquisizione da parte di DSV A/S nei confronti di Panalpina Welttransport (Holding) AG completata ad agosto. "I risultati dell'attività sociale sono costantemente e pesantemente negativi da lungo tempo e hanno comportato negli ultimi anni la necessità di continue coperture delle perdite prodotte, con interventi di ripianamento per oltre 13 milioni di euro nel periodo 2015/2018" si legge nella missiva firmata da Panalpina Trasporti Mondiali. "Stante la situazione venutasi a maturare si è reso inoltre necessario un ulteriore intervento da parte della casa madre, con erogazione di contributo straordinario in conto esercizio di ulteriori 7,5 milioni (a bilancio 2018) per evitare il tracollo della società".

Il top management della società italiana attiva nel business delle spedizioni merci via aerea e marittima prosegue affermando che "il tentativo di riacquisire spazi di mercato, pur a fronte dell'inserimento, a caro prezzo, di importanti risorse non ha portato risultati apprezzabili stante la continua regressione del mercato e la costante riduzione dei margini di profitto, viepiù erosi dall'eccessivo aumento dei costi, nel velleitario tentativo di riequilibrare l'azienda". L'andamento finanziario è in realtà ancora peggiore di quanto risultante dall'ultimo bilancio "per la presenza di latenti problematiche fiscali" emerse a seguito di accertamenti dell'Agenzia delle Entrate negli esercizi compresi fra il 2012 e il 2014.

La comunicazione della filiale italiana di Panalpina conclude quindi dicendo: "Tenuto tutto questo in considerazione e verificata l'impossibilità di porre fine all'emorragia finanziaria ed economica, il Consiglio si vede costretto a evidenziare la grave e perdurante negatività che caratterizzano l'attività sociale e, non potendo farsi carico di ulteriori possibili oneri, ritiene necessaria la cessazione dell'attività". A farne le spese saranno 136 dipendenti distribuiti fra le filiali di Bologna (9), Cerro Maggiore (83), Firenze (11), Genova (16), Roma (9) e Vicenza (8).

I sindacati FILT CGIL, FIT CISL e Uiltrasporti hanno indetto un'assemblea sindacale per i lavoratori di Panalpina e della Cooperativa Crono impiegati presso lo stabilimento di Cerro Maggiore per la mattina di venerdì 15 novembre. ■

19 novembre 2019

Subconcessionari ed e-commerce complicano gli investimenti negli aeroporti

AEROPORTO	PIANO DEGLI INVESTIMENTI	IMPORTO TOTALE INVESTIMENTI CARGO CdP (MIGLIAIA €)	INVESTIMENTI CARGO ANNO 2018 PROGRAMMATO (MIGLIAIA €)	CONSUNTIVO INVESTIMENTI CARGO 2018 REALIZZATO
Ancona Falconara	2015-2018	€ 0	€ 1.500	€ 0
Bergamo Orio al Serio	2017-2020	€ 19.642	€ 1.254	€ 125
Bologna Borgo Panigale	2016-2019	€ 7.263	€ 3.000	€ 165
Brescia	Non dotato di P.I.		€ 0	€ 0
Milano Malpensa	2016-2020	€ 28.350	€ 0	€ 4.411
Napoli Capodichino	2016-2019	€ 6.700	€ 2.000	€ 80
Roma Fiumicino	2017-2021	€ 6.110	€ 700	€ 0

Investimenti cargo (*Importi in Migliaia di €)

Alcuni giorni fa, in occasione dell'assemblea di Confetra, il presidente dell'Enac (Ente nazionale Aviazione civile) era stato chiaro: "Nel cargo si nota uno scostamento più marcato fra gli investimenti infrastrutturali previsti nel Piano nazionale aeroporti e quelli effettivamente realizzati". Questo è quanto risulta infatti dal Report "Stato degli investimenti infrastrutturali per gli aeroporti nazionali anno 2018" appena pubblicato sul sito dell'ente e dove sono riassunti gli aggiornamenti relativi agli investimenti 2018 effettuati dalle società di gestione degli aeroporti italiani con cui è stato sottoscritto il Contratto di Programma o è stato approvato il piano quadriennale degli interventi.

In generale il report evidenzia che "anche nel 2018 è continuata l'attuazione di significativi investimenti infrastrutturali sugli aeroporti italiani: per quanto riguarda lo scenario complessivo nazionale, rispetto a una previsione di investimento di circa 948 milioni di euro nel 2018, il livello di spesa effettiva ha raggiunto i 536 milioni di euro, raggiungendo una soglia di 2,2 miliardi di Euro di investimenti dal 2015 al 2018. In termini percentuali, quindi, lo scorso anno il rapporto tra realizzato e pianificato è risultato pari al 56%" scrive Enac in una nota.

Nel capitolo del report dedicato alle infrastrutture dedicato alle merci si legge che “per il settore air cargo si registra uno scostamento più marcato tra gli investimenti previsti e quelli realizzati; questo perché al ritardo nella conclusione dell’iter approvativo si somma la complessità di avere un soggetto agiuntivo nel processo di progettazione e realizzazione delle opere, ovvero il sub concessionario operante nel settore cargo. Infatti, mentre per la maggior parte degli investimenti la progettazione è gestita dalla stessa società di gestione, per questa categoria di opere la progettazione è curata direttamente dal soggetto terzo”.

Inoltre Enac aggiunge: “Oltre a quanto sopra rappresentato, va registrato che il trasporto delle merci in Italia (come in realtà nel resto del mondo) è in fase di transizione, in quanto sta passando dalle forme tradizionali di spedizione e dai primordiali metodi per l’e-commerce, alle attuali modalità di consegna rapida, entro le 24 ore; il tutto in uno scenario globale che vede una crescente domanda di traffico in questo settore. Questa transizione sta richiedendo quindi una modifica che riguarda anche le infrastrutture di supporto all’air cargo e alla loro pianificazione”. Proprio per dare un indirizzo strategico e programmatico alle attività cargo all’interno della rete di trasporto aereo nazionale, “il MIT ha fornito un atto di indirizzo all’ENAC finalizzato alla redazione di uno studio propedeutico all’approvazione di un Piano Nazionale per il cargo aereo”.

Leggi il Report: “Stato degli investimenti infrastrutturali per gli aeroporti nazionali anno 2018” ■

25 novembre 2019

Costantini (SEA): “Malpensa recupera quote di mercato nel cargo in Europa”

(La seguente intervista è tratta dall’inserito speciale appena pubblicato da AIR CARGO ITALY e dedicato alla cargo city di Milano Malpensa)

[“La cargo city di Milano Malpensa” \(FREE DOWNLOAD\)](#)

In occasione della [recente visita alla Cargo city di Milano Malpensa](#), AIR CARGO ITALY ha avuto occasione di intervistare Giovanni Costantini, airport operation department cargo manager di SEA – Aeroporti di Milano, per saperne di più su come è evoluta commercialmente e operativamente l’attività del primo scalo merci d’Italia nel 2019.

Dott. Costantini partiamo dando i numeri dell’aeroporto di Malpensa nel cargo?

“Nel 2018 sono transitate nell’aeroporto di Malpensa circa 535mila tonnellate di merci. La maggior parte dei volumi viene trasportata da aerei all cargo, che sono aeromobili di grandi dimensioni in grado di imbarcare solo merci, ma una quota consistente di merce viaggia anche nelle stive degli aerei passeggeri.

Ci sono poi i corrieri espresso che trasportano anche loro una tipologia di merce particolare e che operano anche loro aerei cargo ma di dimensioni più piccole che movimentano un notevole quantità di cargo anche a supporto del mercato e-commerce.”

Come è strutturata l’attività alla Cargo city?

“Nell’aeroporto in questo momento abbiamo quattro terminalisti indipendenti, ognuno dei quali lavora per un certo numero di compagnie aeree e abbiamo due corrieri espresso che operano in autoproduzione: DHL e FedEx. L’offerta dei servizi alla merce garantita dall’aeroporto si mostra dunque estremamente variegata.”

In termini di movimenti aerei i numeri quali sono?

“I movimenti aerei del cargo vanno considerati su base settimanale. A Malpensa ogni settimana vengono fatti 220 movimenti aerei all cargo o courier che è una quota consistente.”

Qual è nel cargo aereo a Malpensa un trend da tenere in attenta considerazione?

“Abbiamo visto recentemente che l’e-commerce sta prendendo sempre più piede. Si parla quindi di colli di merce di piccole dimensioni che vengono trasportati in container a loro volta imbarcati sugli aerei. Altro fenomeno importante e crescente è quello dei prodotti farmaceutici. L’industria del pharma sta acquisendo maggiore fiducia nei confronti del trasporto aereo merci rispetto ad alcuni anni fa e quindi stanno arrivando caricatori importanti.

Un’altra tipologia di merce che sta crescere rapidamente negli ultimi tempi è quello dei colli di grandi dimensioni o peso. Recentemente abbiamo fatto diverse spedizioni di cui una particolarmente importante riguardava un collo di 40 piedi (oltre 12 metri) e del peso superiore a 30 tonnellate. Le operazioni di carico e di trasporto fino sotto bordo all’aereo di queste spedizioni sono molto complesse e quindi solo gli scali più importanti e meglio attrezzati al mondo posso fare questo tipo di operazioni.”

Come si posiziona in termini di market share lo scalo di Malpensa?

“A livello nazionale siamo il primo aeroporto con più di metà del traffico merci nazionale, il secondo è Roma Fiumicino che ha un traffico decisamente inferiore a Malpensa e poi c’è Bergamo che è la base di DHL e quindi ha un traffico molto molto specifico. A livello europeo Malpensa è in 9° posizione a livello generale ma, se confrontiamo il nostro aeroporto con gli scali che hanno un traffico passeggeri importante, siamo al 5° posto dopo i grandi hub Francoforte, Parigi, Amsterdam e Londra. Gli altri che ci precedono



Giovanni Costantini

sono aeroporti molto specifici perché basi di corriere espresso, vedi il caso di Lysia, oppure sono basi di vettori all-cargo come Lussemburgo che ha un traffico tutto in transito perché genera pochissime merci come nazione.”

Qual è il sogno nel cassetto dell'aeroporto nel settore merci?

“Malpensa ambisce a diventare, e in parte lo è già, l'hub cargo per il mercato del Sud Europa. La nostra posizione geografica è molto interessante perché siamo lo scalo più a nord fra quelli del Sud Europa e inoltre le aerovie a Malpensa non sono così congestionate come in Nord Europa.

Oltre a ciò noi abbiamo ancora una capacità residua di slot per i voli all-cargo molto interessante e molto ampia, cosa che non hanno altri hub continentali come Amsterdam o altri del nord.”

Come procede il piano di investimenti in nuovi terminal alla Cargo city?

“SEA ha molto investito negli anni scorsi sulla Cargo city e infatti è stata completata tutta la disponibilità di magazzini merci di prima linea, quindi con accesso diretto alla pista. DHL sta completando quello che diventerà il suo nuovo hub per il Sud Europa per cui ora SEA comincerà a investire anche in attività complementari. Pensiamo ai magazzini di seconda linea come supporto per l'attività degli spedizionieri poi chissà... Se il nuovo Masterplan verrà approvato probabilmente ci sarà ancora spazio per altri magazzini cargo.”

Che peso stanno assumendo sul totale delle merci le spedizioni generate dall'e-commerce?

“Sul totale dei traffici l'e-commerce sta diventando molto importante soprattutto in termini di movimenti aerei. I volumi non sono particolarmente rilevanti perché sono pacchi piccoli, leggeri, che occupano poco spazio, ma c'è un numero crescente di aerei, magari di piccole dimensioni, dedicati interamente al cargo. Aerei magari di piccole dimensioni, come il Boeing 737, che trasportano solo pacchi per l'e-commerce e quindi devono girare con una frequenza elevata e hanno un numero di tocche molto elevate per giorno. Sono una fetta di mercato che sta diventando davvero rilevante nel nostro scalo”.

Anche Malpensa sta soffrendo il rallentamento generalizzato del mercato?

“Il mercato del cargo aereo in tutta Europa è in contrazione, soprattutto in alcuni grandi scali. Malpensa ha avuto una prima parte dell'anno 2019 non particolarmente brillante ma adesso stiamo andando meglio del mercato, quindi le contrazioni di traffico degli ultimi mesi sono decisamente inferiori a quelle dei nostri competitor e questo ci conforta sulla possibilità di fare comunque un risultato molto buono anche quest'anno. Non possiamo essere certi di questo ma, il fatto che altri aeroporti nostri competitor stiano perdendo traffico, è una prova che Malpensa sta recuperando quote di mercato.” ■

26 novembre 2019

ANAMA ha il suo nuovo presidente: Alessandro Albertini

Come [preannunciato da AIR CARGO ITALY](#) nelle scorse settimane Alessandro Albertini è il nuovo presidente di Anama per il triennio 2020-2022. Al vertice dell'Associazione nazionale agenti merci aeree, il Country freight manager di Ups Supply Chain Solutions sarà affiancato dai vicepresidenti Simone Gherardini (Savino Del Bene) e Paolo Maderna (Unitransports).

La nomina di presidente e vicepresidenti è avvenuta oggi, martedì 26 novembre 2019, per decisione unanime del nuovo consiglio direttivo, i cui membri sono stati eletti contestualmente, nell'ambito dell'assemblea generale di Anama. I neoeletti consiglieri dell'associazione per il triennio 2020-2022 sono: Carlo De Ruvo, Federico Fuochi, Marina Marzani, Lucia Padoan, Tommaso Rizzitelli e Fabio Vescera.

Ringraziare il presidente uscente, Marina Marzani, per il lavoro svolto nel corso dei suoi due mandati, il neo presidente ha dichiarato: “Raccoglio il testimone di un presidente molto amato e che ha moltiplicato negli anni la partecipazione alla vita dell'associazione da parte delle imprese. È un testimone importante e credo che sia fondamentale continuare in questo percorso». Riguardo ai suoi primi passi da presidente, Albertini ha aggiun-



Alessandro Albertini e Marina Marzani (ANAMA)

to: “Intendo riunire già tra qualche giorno il prossimo consiglio per definire insieme il programma di lavoro dei prossimi anni. Sicuramente posso già anticipare quali saranno le priorità: continuare l'interlocuzione con il Governo, chiedendo subito un incontro alla ministra De Micheli, per realizzare gli obiettivi fissati nel position paper sul cargo aereo, presentato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti nell'ottobre 2017. Lavoreremo anche per offrire il nostro contributo alla realizzazione del nuovo Piano nazionale aeroporti e sarà infine importante proseguire il lavoro sui singoli aeroporti, per migliorare insieme le condizioni del trasporto aereo merci e lavorare per dare sempre maggiore visibilità al nostro settore partecipando ad esempio a fiere importanti come il Transport Logistic di Monaco”.

Marina Marzani, presidente uscente dell'associazione, ha infine voluto rivolgere i suoi migliori auguri alla nuova guida di Anama: “Si tratta di una posizione che porta con sé grandi responsabilità e che necessita di grande impegno e grande dedizione. Ma sono grandi anche le soddisfazioni e la possibilità di arricchire il proprio bagaglio personale e professionale. Anni di esperienze e di rapporti durevoli nel tempo e la possibilità di fare qualcosa di utile e concreto per la crescita del proprio settore: questo è il valore di un'associazione di categoria come Anama” ha concluso. ■

29 novembre 2019

In 170 a Firenze per gli auguri sotto l'albero di Assotosca



Firenze – Ieri sera all'hotel Four Seasons di Firenze l'associazione locale degli spedizionieri Assotosca ha tenuto la propria tradizionale cena conviviale alla quale ha preso parte un numero record di partecipanti. Circa 170 secondo Lapo Fiani di Cargo Sales & Logistics, promotore e in pratica organizzatore della serata insieme al presidente di Assotosca, Alberto Bartolozzi (Savino Del Bene). Quest'ultimo, durante il saluto introduttivo alla serata, non ha celato la soddisfazione per l'elevata partecipazione all'evento che, a detta di molti fra i partecipanti, è diventato un appuntamento immancabile per gli stakeholder del cargo aereo italiano insieme agli Anama – Italy Quality Awards di Milano che si tengono in primavera. Bartolozzi nel suo breve discorso ha ovviamente fatto cenno anche alle difficoltà che il mercato del trasporto aereo merci ha dovuto affrontare nel corso del 2019 per effetto di vario fattori tra cui spiccano la congiuntura economica internazionale e le guerre dei dazi. Sondando gli umori e le riflessioni degli addetti ai lavori fra un brindisi e l'altro è emerso comunque un quadro di mercato leggermente meno pessimistico sulle prospettive future di ripresa rispetto allo scenario che veniva descritto dagli stessi nella prima parte dell'anno. I mesi di ottobre e novembre sembra abbiano dato risultati incoraggianti e una dimostrazione in tal senso arriva anche dall'aeroporto di Malpensa (il primo in Italia per il cargo) che a ottobre ha fatto segnare un +3,4% e a novembre dovrebbe chiudere con un nuovo record storico mensile per lo scalo in termini di merci movimentate. ■

4 dicembre 2019

Alla cargo city di Malpensa sale la tensione fra agitazioni, limitazioni e tentate acquisizioni

La cargo city di Milano Malpensa sta vivendo in queste settimane un periodo di alta tensione e, forse, anche di trasformazione visto che si rincorrono voci di possibili acquisizioni proprio mentre il gestore aeroportuale Sea ha chiesto (e ottenuto dall'Enac) una gara per limitare i prestatori di servizi di handling di rampa.

La cronaca degli ultimi giorni riportano gli annunci allarmistici del sindacato Cub Trasporti Lombardia che ha rivelato l'imminente cessazione del contratto fra il terminalista Malpensa Logistica Europa (Bcube) e la cooperativa di lavoratori Coros con conseguente licenziamento di oltre 280 lavoratori a tempo indeterminato più altri 60 il cui contratto scade a fine anno. Oltre a questi il sindacato segnala che "altri 30 lavoratori delle poste sono stati "invitati" a dimettersi da Gigroup per poi venire assunti con contratto a termine di 4 o 6 mesi da Mle-Bcube". Sempre la nota di Cub Trasporti prosegue spiegando che "la Coros ha comunicato che i licenziamenti sono stati determinati dalla decisione di Mle-Bcube, inviata 20 giorni fa al consorzio Logitec, di recedere dell'appalto, in essere da 5 anni".

Da Mle bocche cucite al momento sulla questione ma, secondo quanto risulta a AIR CARGO ITALY sempre da fonti sindacali, il gruppo Bcube Air Cargo avrebbe in programma di stravolgere il proprio modello di business in magazzino optando per un'internalizzazione della forza lavoro. Questa scelta, se sarà confermata, dovrebbe rappresentare una buona notizia per gli addetti al facchinaggio che verrebbero assunti direttamente dall'azienda.

Ma questa non è l'unica novità che riguarda Malpensa Logistica Europa perché proprio in questi giorni pare che abbia messo gli occhi sull'azienda e sui suoi magazzini Airport Handling, l'handler di rampa attivo anch'esso su Malpensa e controllato al 70% dal gruppo Dnata che alcuni mesi fa, proprio [in un'intervista a AIR CARGO ITALY e per voce del direttore generale Alberto Morosi](#), aveva annunciato l'interesse a integrare anche le attività di magazzini all'interno dei propri servizi al cargo. Airport Handling, che a Malpensa domina già il mercato dell'handling di rampa agli aerei passeggeri e merci con una quota di mercato del 70%, ha in programma di entrare nel business dei magazzini e per poterlo fare, a meno che in futuro non vengano realizzati nuovi magazzini di prima linea ([ipotesi non esclusa dal cargo manager Giovanni Costantini nella sua ultima intervista a AIR CARGO ITALY](#)), deve necessariamente passare attraverso un'acquisizione degli attuali sub concessionari. Oltre a Mle, non a caso, il gruppo Dnata nei mesi scorsi aveva intavolato una trattativa anche con Alha e un abboccamento era fatto anche con Beta Trans. La sensazione, però, è che nessuno dei tre handler (Mle, Alha e Beta Trans) abbia intenzione di cedere.

In questa partita si inserisce anche un'altra questione non secondaria ed è l'istanza avanzata nel dicembre 2016 dal gestore aeroportuale Sea per questioni di sicurezza operativa in piazzale, e accolta dal regolatore Enac, di limitare l'accesso ai prestatori di servizi di assistenza di terra. In pratica, così come avvenuto a Fiumicino e [più recentemente a Venezia](#), il gestore aeroportuale intende limitare a tre soggetti la fornitura di servizi di handling di rampa per la durata di 7 anni.



Per quanto riguarda i servizi di assistenza bagagli, merci e posta, l'Enac ha disposto l'accesso al mercato a tre operatori (attualmente sono Airport Handling, Aviapartner, Bcube e Alha) e tre utenti in autoproduzione (fra quest'ultimi Fedex e DHL). Il prossimo step dovrà essere la gara pubblica ma sia Alha che Mle hanno impugnato al Tar del Lazio il provvedimento dell'Enac e sono pronti a ricorrere anche contro l'eventuale gara se dovesse essere bandita. Lorenzo Schettini, amministratore delegato di Alha, non esclude la possibilità di rivolgersi "anche all'Autorità garante della concorrenza e del mercato" perché non ne condivide "né le motivazioni né le modalità".

In particolare, secondo Alha, le criticità segnalate da Sea a proposito della sicurezza per un numero eccessivo di mezzi operativi sottobordo agli aerei possono essere vere per le aree 300, 400, 500 e 600 (Terminal 1 e 2) ma non per le aree di sosta degli aerei all-cargo (700 e 800) in prossimità della cargo city e dei nuovi magazzini appena realizzati. "Secondo Sea tutte le aree dello scalo sono interessate in egual misura dal problema della sicurezza mentre nel nostro ricorso al Tar abbiamo mostrato, dati alla mano, che i movimenti aerei dove operiamo noi (e Mle-Bcube, ndr) come handler di rampa sono un numero molto inferiore e dunque non ci sono le stesse criticità". Per questo Alha chiede a Sea di differenziare le aree dello scalo in maniera che la cargo city venga considerata come una parte a sé stante rispetto al resto dell'aeroporto dove partono e arrivano un numero molto maggiore di aerei passeggeri. Un modello simile è stato adottato ad esempio all'aeroporto di Bruxelles.

C'è però un altro aspetto delicato che viene sollevato da Schettini e riguarda il sospetto che l'istanza avanzata nel 2016 da Sea, dietro alla giustificazione della sicurezza in piazzale, celi in realtà "la difesa di un interesse allora diretto e oggi indiretto". Il riferimento è ad Airport Handling, l'handler che fino a metà del 2018 era controllato proprio da Sea e che [da luglio dell'anno scorso è invece per il 70% del gruppo Dnata](#) mentre il 30% è ancora del gestore aeroportuale. Insomma il sospetto è che una limitazione del numero di handler di rampa serva a "difendere la redditività" di Airport Handling e limitare la concorrenza con cui deve fare i conti visto che "negli ultimi anni ha perso qualche cliente a favore proprio di Mle e Alha".

La battaglia a colpi di carte bollate è solo all'inizio e nel prossimo futuro si attende di vedere quale sarà l'evoluzione della vicenda (con l'atteso bando di gara da parte di Enac e il pronunciamento del Tar del Lazio) dalla quale potranno dipendere anche i futuri assetti della cargo city dell'aeroporto. ■

16 dicembre 2019

Focus su traffici specialistici e ad alto valore aggiunto per Alitalia Cargo nel 2020

Numeri e notizie dal mondo Alitalia Cargo continuano a emergere con il contagocce (anche e soprattutto a causa delle vicende finanziarie che riguardano la compagnia) ma nei giorni scorsi clienti e partner sono stati radunati a Roma dal vettore aereo per comunicare ai principali stakeholder di settore il conferimento della certificazione IATA CEIV Pharma. Quest'ultima è il principale attestato internazionale che sancisce la conformità del vettore ai più elevati standard per il trasporto di prodotti farmaceutici via aerea. I certificati originali, [dopo l'annuncio della promozione arrivato lo scorso novembre](#), sono stati materialmente consegnati da IATA ad Alitalia compagnia aerea e ad Alitalia Handling.

Secondo quanto appreso da AIR CARGO ITALY nell'occasione Antonio Temporini, vertice di Alitalia Cargo, ha spiegato il valore che questa certificazione rappresenta per la compagnia e l'evento di Roma è stato anche l'occasione per un confronto tra i principali stakeholder che ruotano attorno alla logistica del cargo aereo sulle tematiche più attuali legate al trasporto di prodotti farmaceutici in Italia.



Durante la sua presentazione Temporini ha ricordato che il network di Alitalia per il trasporto aerei di merci è composto da 81 destinazioni, 102 rotte, oltre 3.000 frequenze settimanali e può vantare una regolarità dei voli al 99,7% e una puntualità del 84,1%. In una slide intitolata "Il rilancio di Alitalia Cargo" era scritto che l'operazione di rilancio del vettore nel settore delle merci ha visto la compagnia [riprendere il controllo e la gestione diretta delle attività](#) (dopo la separazione da Etihad). Il 2018 è stato definito come l'anno di re-insourcing dell'attività cargo, dal 2019 il focus è stato dedicato a segmenti ad alto valore e nel 2020 sono previsti consolidamento e sviluppo del business.

I vertici della compagnia aerea hanno parlato di "due anni consecutivi di indicatori di performance positivi" e per il futuro hanno aggiunto: "Focalizzazione su segmenti di traffici 'specialistici' e 'a maggior valore' (ad esempio i prodotti pharma) è elemento centrale della strategia di rilancio del cargo". E poi ancora: "Alitalia vuole svilupparsi sui segmenti ad alto valore e costruire un'offerta sempre più rispondente alle richieste di specializzazione e qualità da parte degli operatori anche attraverso innovazioni tecnologiche".

Come premesso numeri sull'andamento del cargo in Alitalia nel corso del 2019 ancora non sono stati resi pubblici anche se è emerso recentemente che a livello domestico (una percentuale minimale dell'intero volume d'affari del gruppo nelle merci) la compagnia ha movimentato oltre 1.600 tonnellate di merce, pari a +11% rispetto all'anno precedente. Sul totale dei volumi, il 59% è riconducibile a express courier, il 17% ad animali vivi, il 16% a prodotti pharma, 4% salme e 4% valori. ■



On Board Courier	Cargo Charter	Aircraft Leasing	Private Jets
The global on board courier specialist	Nothing is too large, too small or too difficult	Short and long term	VIP and executive charters

MILAN HEAD OFFICE

Via Cassanese, 224 - Palazzo Caravaggio
20090 Segrate (MI) - Italy
Phone: +39 02 36637380
Email: infomil@airnautic.it

VENICE BRANCH OFFICE

Via G. Bonmartini 13 - Palazzina Cargo
30173 Tessera (VE), Italy
Phone: + 39 041 2698437
Email: info@airnautic.it

www.airnautic.aero
ROUND THE WORLD FLYING

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 2019

Il primo annuario dedicato al trasporto aereo delle merci in Italia con le principali notizie e interviste pubblicate nel corso del 2019 su

www.aircargoitaly.com

© Riproduzione riservata

Nicola Capuzzo

Direttore responsabile