



PDF  
interattivo



UN ANNO DI  
Edizione 2020

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# AIRCARGOITALY

Nicola Capuzzo *Direttore responsabile*

un anno di A

Il primo annuario dedicato al trasporto aereo delle merci in Italia con le principali notizie e interviste pubblicate nel corso del 2020 su [www.aircargoitaly.com](http://www.aircargoitaly.com)

## GENNAIO 2020

|                                                      |         |
|------------------------------------------------------|---------|
| Da Ancona ad Atene un volo charter di carta preziosa | pag. 06 |
| Gli elicotteri volano alto con Geodis                | pag. 06 |
| Cargo aereo in Italia: -3,2% nel 2019                | pag. 07 |
| Primi effetti del coronavirus sulle spedizioni aeree | pag. 07 |

## FEBBRAIO

|                                                              |         |
|--------------------------------------------------------------|---------|
| Air Italy finisce in liquidazione                            | pag. 08 |
| Enac riapre i voli all cargo fra Italia e Cina               | pag. 08 |
| Albertini (Anama): "Preoccupati per il 2020 del cargo aereo" | pag. 10 |

## MARZO

|                                                                |         |
|----------------------------------------------------------------|---------|
| Voli cancellati: si riduce la capacità cargo belly dall'Italia | pag. 11 |
| L'Italia isolata rallenta le spedizioni aeree cargo            | pag. 11 |
| Noli aerei tra Italia e Usa a quota 10 euro/kg                 | pag. 13 |
| Primi contagi di Covid-19 alla cargo city di Malpensa          | pag. 13 |

## APRILE

|                                               |         |
|-----------------------------------------------|---------|
| L'orgoglio degli spedizionieri aerei italiani | pag. 14 |
| Appello agli handler sulle soste delle merci  | pag. 14 |
| Via i sedili, spazio alle merci               | pag. 15 |
| Poste rinnova con GDA a Brescia               | pag. 15 |

## MAGGIO

|                                                                      |         |
|----------------------------------------------------------------------|---------|
| Pivetti, l'import di Dpi e l'indagine sulla sua Only Logistics       | pag. 16 |
| Dal DL Rilancio 3 miliardi per la 'nuova' Alitalia                   | pag. 17 |
| Il tributo di Fedespediti al lavoro degli spedizionieri nel lockdown | pag. 17 |

## GIUGNO

|                                                                            |         |
|----------------------------------------------------------------------------|---------|
| Incidenza del trasporto aereo sul valore delle merci altalenante in Italia | pag. 18 |
| Confetra spiega al premier Conte l'esigenza della logistica merci italiana | pag. 18 |
| Gli effetti del Covid-19 sulla logistica italiana                          | pag. 20 |
| Amazon Air è atterrata anche a Roma Fiumicino                              | pag. 20 |

## LUGLIO

|                                                  |         |
|--------------------------------------------------|---------|
| A Pisa un elicottero dentro un Antonov           | pag. 22 |
| Masterplan Malpensa 2035: i dettagli della nuova | pag. 22 |

## area cargo

|                                                                  |         |
|------------------------------------------------------------------|---------|
| Impatto Covid sul cargo aereo italiano: il report di Fedespediti | pag. 23 |
| La riscoperta importanza del cargo aereo in Italia               | pag. 24 |
| Il covid ha fatto decollare l'aviocamionato                      | pag. 24 |

## AGOSTO

|                                              |         |
|----------------------------------------------|---------|
| Virgin Atlantic Cargo atterra a Malpensa     | pag. 25 |
| Cargolux ha messo la mascherina al suo aereo | pag. 25 |

## SETTEMBRE

|                                                                         |         |
|-------------------------------------------------------------------------|---------|
| Emirates affida al CoolBox di Alha i suoi carichi pharma a Fiumicino    | pag. 26 |
| Classifica logistica merci in Italia: ancora Savino Del Bene al vertice | pag. 26 |
| Record per il 2020: spedito da Fracht Italia un rotore FOMAS da 42 tons | pag. 27 |

|                                                              |         |
|--------------------------------------------------------------|---------|
| Il nuovo hub di DHL Express a Malpensa è entrato in attività | pag. 27 |
|--------------------------------------------------------------|---------|

## OTTOBRE

|                                                                                      |         |
|--------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Agroalimentare, ecommerce e aviocamionato: le tre scommesse del cargo aereo italiano | pag. 28 |
|--------------------------------------------------------------------------------------|---------|

|                                                                    |         |
|--------------------------------------------------------------------|---------|
| Lazzerini: "Ecco come e perché Alitalia punterà sul cargo"         | pag. 30 |
| "Il 70% dell'export italiano in mano a operatori logistici esteri" | pag. 31 |

## NOVEMBRE

|                                                                               |         |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Alitalia si riaggiudica il trasporto valori di Bankitalia                     | pag. 32 |
| La rete aeroportuale italiana di Amazon e il nuovo hub di Lipsia              | pag. 32 |
| Il cargo aereo italiano si aspetta una ripartenza nella seconda metà del 2021 | pag. 33 |

|                                                                 |         |
|-----------------------------------------------------------------|---------|
| DHL avvia un nuovo volo cargo diretto tra Malpensa e Cincinnati | pag. 33 |
|-----------------------------------------------------------------|---------|

|                                                   |         |
|---------------------------------------------------|---------|
| Anama Quality Awards 2019: ecco tutti i vincitori | pag. 33 |
|---------------------------------------------------|---------|

## DICEMBRE

|                                                              |         |
|--------------------------------------------------------------|---------|
| Ita annuncia l'ipotesi anche di aerei full cargo in flotta   | pag. 34 |
| Flavio Ghiringhelli è il nuovo presidente di Ibar            | pag. 36 |
| Pratica di Mare sarà l'aeroporto hub per i vaccini in Italia | pag. 36 |

## 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

## Nel 2020 cargo aereo -23,7% in Italia e -7,5% a Malpensa



Il mese di dicembre ha portato in regalo ad alcuni aeroporti italiani performance di crescita a doppia cifra nel settore delle merci, permettendo loro di chiudere il 2020 con perdite non troppo disastrose.

Questo destino non è però toccato a tutti gli scali e anzi molti, anche tra quelli maggiori, hanno dovuto assistere ancora a gravi ammanchi di movimentazioni rispetto al 2019. Tanto che il mese, secondo Assaeroporti, si è chiuso complessivamente con un 'disavanzo' del 10,6% sul dicembre di un anno prima, in linea dunque con il dato di novembre.

Nel dettaglio, oltre al boom di Bologna (+39,6%), ha avuto un andamento molto positivo il traffico di Malpensa, che con 55.338,9 tonnellate ha avuto una crescita del 13,3% sullo stesso mese del 2019 (era del 12% a novembre). Buone anche le performance di Brescia, con 4.607 tonnellate, che equivalgono al +16,3% sull'anno prima. Sono stati invece ampiamente negativi, guardando agli scali maggiori, i dati in arrivo da Bergamo (2.947,4 tonnellate, -70,1%), Fiumicino (6.560,4 tonnellate, -59,1%) e Venezia (3.598,1 tonnellate, -26,5%).

Il bilancio di fine anno per l'Italia è di 841.901,2 tonnellate di merci movimentate, ovvero il 23,7% in meno rispetto al 2019.

Come prevedibile, è stato migliore l'andamento del segmento postale, che con 56.177,4 tonnellate ha registrato un calo solo dell'1,3% sull'anno precedente, mentre le merci 'pure', con 785.723,9 tonnellate, hanno perso il -24,9%.

Grazie ai buoni risultati degli ultimi mesi del 2020, Malpensa ha chiuso l'anno con 516.739 tonnellate di merce movimentata (-7,5% sul 2019) e tra gli scali più importanti è dunque quello che più è riuscito ad accorciare le distanze sull'anno precedente.

Seguono Bologna, che con 43.378 tonnellate ha perso l'11,2%, Venezia (41.134,6 tonnellate, -35,7%) e Bergamo (51.543,1, -56,7%), mentre Fiumicino, con 76.266,3 tonnellate, è rimasto più indietro, in misura del 60,8% rispetto al 2019.

Rimane infine sempre fuori dal coro la voce di Brescia, che anche nel 2020 ha aumentato a doppia cifra i suoi traffici (+27,8%), movimentando complessivamente 39.234 tonnellate di merce.

 **airnautic**  
ITALIA  
*General Sales and Service Agent*



### **On Board Courier**

The global on board  
courier specialist

### **Cargo Charter**

Nothing is too large,  
too small or too difficult

### **Aircraft Leasing**

Short and long term

### **Private Jets**

VIP and executive  
charters

### **MILAN HEAD OFFICE**

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

### **VENICE BRANCH OFFICE**

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

**[www.airnautic.aero](http://www.airnautic.aero)**  
**ROUND THE WORLD FLYING**

Cargo Gennaio - Dicembre 2020 (su base 2019)

| N. | Aeroporto          | Merci Avio     | %            | Merci         | %            | Totale Merci   | %            | Posta         | %           | TOTALE            | %            |
|----|--------------------|----------------|--------------|---------------|--------------|----------------|--------------|---------------|-------------|-------------------|--------------|
| 1  | Alghero            | 7              | 138,7        | 0             | n/a          | 7              | 138,7        | 0             | n/a         | 7,00              | 138,7        |
| 2  | Ancona             | 5.571          | -19,8        | 11            | -85,9        | 5.581          | -20,5        | 0             | n/a         | 5.581,28          | -20,5        |
| 3  | Bari               | 701            | 167,6        | n/a           | n/a          | 701            | 167,6        | 1.813         | -9,8        | 2.514,00          | 10,6         |
| 4  | Bergamo            | 51.531         | -56,7        | 12            | -32,8        | 51.543         | -56,7        | 0             | n/a         | 51.543,10         | -56,7        |
| 5  | Bologna            | 34.674         | -8,8         | 8.704         | -19,3        | 43.378         | -11,1        | 0             | -98,7       | 43.377,97         | -11,2        |
| 6  | Bolzano            | 0              | n/a          | 0             | n/a          | 0              | n/a          | 0             | n/a         | 0,00              | n/a          |
| 7  | Brescia            | 7.953          | 156,1        | 1.236         | -78,1        | 9.189          | 5,0          | 30.045        | 36,9        | 39.234,00         | 27,8         |
| 8  | Brindisi           | 17             | 54,5         | n/a           | n/a          | 17             | 54,5         | 26            | n/a         | 43,00             | 290,9        |
| 9  | Cagliari           | 892            | -24,3        | n/a           | n/a          | 892            | -24,3        | 4.021         | 30,8        | 4.913,00          | 15,5         |
| 10 | Catania            | 1.235          | -38,8        | 1             | -92,3        | 1.236          | -39,1        | 3.683         | -1,0        | 4.918,62          | -14,4        |
| 11 | Comiso             | 0              | n/a          | 0             | n/a          | 0              | n/a          | 0             | n/a         | 0,00              | n/a          |
| 12 | Crotone            | 0              | -100,0       | n/a           | n/a          | 0              | -100,0       | 0             | n/a         | 0,00              | -100,0       |
| 13 | Cuneo              | 0              | n/a          | 0             | n/a          | 0              | n/a          | 0             | n/a         | 0,00              | n/a          |
| 14 | Firenze            | 8              | -84,9        | 463           | 274,8        | 472            | 163,9        | 0             | -52,9       | 471,53            | 163,9        |
| 15 | Foggia             | 0              | n/a          | n/a           | n/a          | 0              | n/a          | 0             | n/a         | 0,00              | n/a          |
| 16 | Genova             | 42             | -75,2        | 932           | -63,1        | 974            | -63,8        | 2             | 23,4        | 975,56            | -63,8        |
| 17 | Grosseto           | 0              | n/a          | 0             | n/a          | 0              | n/a          | 0             | n/a         | 0,00              | n/a          |
| 18 | Lamezia Terme      | 29             | -53,1        | n/a           | n/a          | 29             | -53,1        | 1.831         | 55,6        | 1.860,29          | 50,1         |
| 19 | Lampedusa          | 16             | -18,4        | n/a           | n/a          | 16             | -18,4        | 0             | n/a         | 15,50             | -18,4        |
| 20 | Milano Linate      | 764            | -88,0        | n/a           | n/a          | 764            | -88,0        | 475           | -60,6       | 1.239,33          | -83,7        |
| 21 | Milano Malpensa    | 511.292        | -6,2         | n/a           | n/a          | 511.292        | -6,2         | 5.447         | -59,7       | 516.739,64        | -7,5         |
| 22 | Napoli             | 7.257          | -16,1        | 801           | -55,5        | 8.057          | -22,9        | 1.396         | 7,3         | 9.453,62          | -19,5        |
| 23 | Olbia              | 5              | -94,2        | 0             | n/a          | 5              | -94,2        | 0             | 190,9       | 5,77              | -93,8        |
| 24 | Palermo            | 577            | 41,1         | n/a           | n/a          | 577            | 41,1         | 1.957         | 158,5       | 2.534,00          | 117,3        |
| 25 | Parma              | 1              | -97,5        | 0             | n/a          | 1              | -97,5        | 0             | n/a         | 0,68              | -97,5        |
| 26 | Perugia            | 0              | n/a          | 0             | n/a          | 0              | n/a          | 0             | n/a         | 0,00              | n/a          |
| 27 | Pescara            | 44             | -84,1        | 0             | n/a          | 44             | -84,1        | 0             | n/a         | 44,00             | -84,1        |
| 28 | Pisa               | 12.811         | 1,0          | 153           | -40,1        | 12.964         | 0,2          | 32            | -47,8       | 12.995,88         | -0,1         |
| 29 | Reggio Calabria    | 9              | -67,7        | n/a           | n/a          | 9              | -67,7        | 0             | n/a         | 9,49              | -67,7        |
| 30 | Rimini             | 155            | 3.385,3      | 0             | n/a          | 155            | 3.385,3      | 0             | n/a         | 154,68            | 3.385,3      |
| 31 | Roma Ciampino      | 19.324         | 5,0          | n/a           | n/a          | 19.324         | 5,0          | 64            | 62,2        | 19.388,44         | 5,1          |
| 32 | Roma Fiumicino     | 70.908         | -62,0        | n/a           | n/a          | 70.908         | -62,0        | 5.359         | -33,3       | 76.266,30         | -60,8        |
| 33 | Salerno            | 0              | n/a          | 0             | n/a          | 0              | n/a          | 0             | n/a         | 0,00              | n/a          |
| 34 | Taranto-Grottaglie | 5.006          | -34,0        | n/a           | n/a          | 5.006          | -34,0        | 0             | n/a         | 5.006,00          | -34,0        |
| 35 | Torino             | 270            | 27,2         | 839           | -73,1        | 1.109          | -66,7        | 0             | n/a         | 1.109,20          | -66,7        |
| 36 | Trapani            | 30             | 146,0        | n/a           | n/a          | 30             | 146,0        | 0             | n/a         | 30,02             | 146,0        |
| 37 | Treviso            | 0              | n/a          | 0             | n/a          | 0              | n/a          | 0             | n/a         | 0,00              | n/a          |
| 38 | Trieste            | 39             | -43,3        | 37            | -82,1        | 76             | -72,5        | 0             | 194,3       | 76,17             | -72,5        |
| 39 | Venezia            | 37.120         | -36,9        | 3.988         | -21,2        | 41.108         | -35,7        | 26            | -53,7       | 41.134,57         | -35,7        |
| 40 | Verona             | 259            | -60,6        | 0             | -100,0       | 259            | -77,6        | 0             | -100,0      | 258,58            | -77,6        |
|    | <b>TOTALI</b>      | <b>768.546</b> | <b>-24,4</b> | <b>17.177</b> | <b>-43,0</b> | <b>785.724</b> | <b>-24,9</b> | <b>56.177</b> | <b>-1,3</b> | <b>841.901,21</b> | <b>-23,7</b> |



## NEW GREEN THERMO PARK

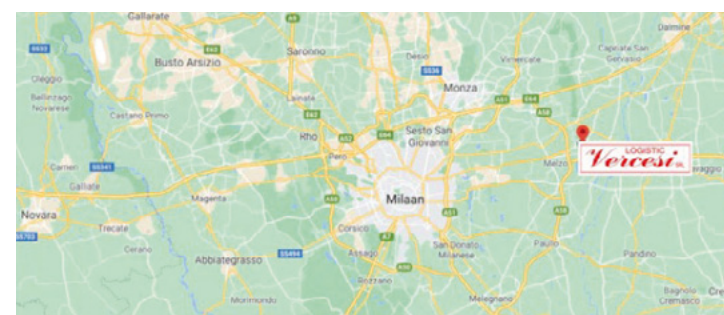
Pozzuolo Martesana - Milano



- 85.000 m<sup>2</sup> superficie totale
- 27.500 m<sup>2</sup> area coperta
- 1.650 m<sup>2</sup> di uffici
- 14.000 m<sup>2</sup> altezza 13,5m  
stoccaggio TC 15/25°C
- 6.000 m<sup>2</sup> cross docking TC 15/25°C
- 3.000 m<sup>2</sup> stoccaggio TC 2/8°C
- 3.000 m<sup>2</sup> zona ADR TC
- 400 posti pallet -25°C



“VERCESI TRASPORTA FIDUCIA”



A 20 km nord-est di Milano e con accesso diretto alla SP103 dir “Cassanese”:  
2 km dal casello A58 TEEM (Tang. est esterna Milano) e A35 BREBEMI  
10 km dalla A4 Torino-Venezia  
18 km dall’aeroporto di Linate  
GPS coordinate 45°31’22”N 9°27’50”E

## Da Ancona ad Atene un volo charter di carta preziosa



**Q**uesta settimana un interessante volo charter è decollato dall'aeroporto delle Marche di Ancona con direzione la Grecia (Atene) per trasportare un carico prezioso.

Protagonista è stato un aereo B747-400F della Magma Aviation noleggiato appositamente da Airnautic Italia che si è aggiudicata il tender lanciato dalle Cartiere Fedrigoni di Fabriano per l'invio di 84 tonnellate di carta per banconote destinate alla banca centrale greca.

“L'organizzazione dell'handling ad Ancona è stata gestita direttamente da Aerdorica sia per la parte commerciale, dalla dott.ssa Laura Cerasa e dalla dott.ssa Silvia Maggini che hanno curato i rapporti con il cliente e per la parte operativa dall'ing. Riccardo Vergerio che ha coordinato tutta l'attività di magazzino e rampa” fanno sapere da Airnautic.

Il carico è stato allestito su 28 pallet e caricato a bordo dell'aeromobile in circa 4 ore e questo ha fatto modo che l'aereo potesse partire perfettamente in orario alle ore 09.00 locali per poter atterrare ad Atene entro le ore 12.00 così come richiesto espressamente dalla Banca di Grecia per poter gestire la logistica a destino.

“Considerando la natura sensibile della merce e il timing così rigido, Airnautic Italia & Chapman Freeborn hanno assicurato per questa operazione il possibile utilizzo in alternativa di due B747F Magma Aviation basati all'aeroporto di Francoforte così da tutelare il committente da possibili richieste di penali in caso di arrivo ritardato ad Atene” prosegue spiegando il broker aereo.

Tutta l'attività ad Ancona dal momento dell'inizio delle operazioni di scarico in magazzino aeroportuale, allestimento dei pallet, carico a bordo del volo e fino al decollo dell'aeromobile è stato supervisionato da personale Airnautic Italia presente in aeroporto così da supportare le operazioni al fine di garantire la buona riuscita del volo charter.



## Gli elicotteri volano alto con Geodis

**Q**uattro elicotteri civili effettuati per conto del gruppo LEONARDO Spa hanno raggiunto la Malesia nella notte tra giovedì 5 e venerdì 6 dicembre. GEODIS FF ITALIA ha curato il ritiro nella provincia di Varese, l'ingresso presso l'aeroporto di Malpensa, il trasferimento a bordo dell'aeromobile Antonov AN124-100 coordinando con la Compagnia Aerea VOLGA-DNEPR il volo verso l'aeroporto di Kuala Lumpur.

Ad attenderli a destino il personale di GEODIS Malesia cui è spettato il compito di gestire in sicurezza lo scarico, il ricarico su automezzi idonei e la consegna presso il cliente finale, avvenuta nella giornata del 7 dicembre, a circa 65 Km dal luogo di atterraggio.

Michele Del Negro, Central South Area Director e Key Account Military & Aerospace di GEODIS, dichiara: “Questa è l'ultima di una serie di spedizioni charter acquisite nel 2019, sia in ambito civile che militare, gestite operativamente dalle Filiali di Roma e Torino, che hanno visto la ns. Società protagonista in questo settore e premiata nella propria capacità e professionalità”. “È sempre emozionante, per un appassionato di aeromobili come me – dice Luigi Costantini, responsabile dei reparti Aereo e Speciali dell'ufficio di Torino – poter unire il proprio mestiere alle passioni personali. Da un punto di vista strettamente professionale ritirare una spedizione del genere e consegnarla in soli 3 giorni non può che rappresentare un vanto ed un ulteriore stimolo”. 4 elicotteri, più gli accessori a corredo, per un totale di circa 24000 Kg; 780 metri cubi caricati a bordo di uno dei velivoli più grandi mai costruiti, l'AN124-100: 69,10 m di lunghezza; 73,30 m di apertura alare; 150.000 Kg di capacità di carico; 6 persone di equipaggio più 10/16 addetti alla stiva, un vero e proprio “magazzino volante”.

I permessi per sorvolare i 18 paesi che separano l'Italia dalla Malesia sono stati ottenuti a tempo di record. Il coordinamento di tutte le fasi è stato affidato all'ufficio GEODIS di Torino che già a giugno 2019 aveva gestito una spedizione simile con destinazione Pakistan.

“Sembra proprio che la pista dell'aeroporto sia il nostro habitat naturale – afferma Alessandro Cirelli, direttore della filiale GEODIS di Torino – coordinare i mezzi in origine e a destino, i terminal aeroportuali italiani e malese, la Compagnia aerea russa, le autorità doganali internazionali... tutto questo con il solo scopo di aiutare il nostro cliente a non accorgersi delle difficoltà che un trasporto del genere può comportare. I miei complimenti vanno a tutti i colleghi che quotidianamente ci aiutano a mantenere uno standard qualitativo così alto, da Luigi Costantini a Serena Marra, da Stefano Bianchi a Laura Ignoffo, ad Anthony Davies”.

Insomma GEODIS FF ITALIA alza l'asticella e fa volare in alto gli elicotteri Made in Italy.



## Primi effetti del coronavirus sulle spedizioni aeree



**C**ancellazioni di voli, impossibilità di gestire le spedizioni in arrivo in Cina, ma anche una prevedibile impennata delle rate di nolo dopo il 10 febbraio (data fino alla quale le autorità cinesi hanno deciso di prolungare le festività per il Capodanno): sono questi i primi effetti visibili sulle spedizioni aeree del propagarsi del coronavirus.

Ad oggi sono già diverse le compagnie che dopo il diffondersi dell'emergenza nella città di Wuhan hanno deciso di cancellare i collegamenti con la Cina continentale. Nel dettaglio British Airways – riferisce Lloyd's List – ha sospeso i suoi voli giornalieri da Heathrow verso Shanghai e Pechino (ufficialmente fino al 31 gennaio, ma secondo alcuni report il blocco potrebbe protrarsi fino a marzo) e non è noto se IAG Cargo (ramo merci del gruppo) abbia deciso di compensare la perdita di capacità belly con il noleggio di nuovi mezzi. I collegamenti con Hong Kong al momento non risultano invece modificati. Lufthansa pure ha optato per una cancellazione dei voli con la Cina continentale (fino al 9 febbraio; le prenotazioni sono bloccate invece fino alla fine del mese), che interesserà anche le controllate Swiss e Austrian Airlines, mantenendo però attivi per il momento i voli con Hong Kong. A loro si è aggiunta poi anche Iberia, che ha annunciato la sospensione dei collegamenti da e per Shanghai a partire da venerdì 31 gennaio fino alla fine di febbraio.

Una riduzione dei collegamenti – riferisce AdnKronos – è invece al momento la misura adottata da Air France, che avrebbe diminuito la frequenza dei servizi con Pechino e Shanghai. KLM sospenderà da venerdì i voli diretti per le città di Chengdu e Hangzhou, ridurrà da 11 a 7 i quelli per Shanghai, ma allo stato attuale non ha modificato quelli per Pechino. Secondo Lloyd's List sarebbero pronte a sfondare i collegamenti con la Cina anche Cathay Pacific, United Airlines, Air India e Finnair.

La conseguenza dell'implementazione di queste misure, se-

condo gli analisti interpellati da Lloyd's List, sarà un significativo indebolimento dei traffici, che si sommerà al rallentamento causato dalle festività legate al Capodanno cinese, che peraltro come detto sono state prolungate proprio per via del coronavirus. Le rate di nolo per i voli successivi al 10 febbraio – ha osservato Stephan Haltmayer, CEO di Quick Cargo Service – sono “già schizzate alle stelle”. Un effetto dell'epidemia, secondo Peter Stallion di Freight Investor Services, potrebbe anche essere quello di rendere più attrattivi i vettori cargo cinesi.

Va notato inoltre che il coronavirus sta tenendo bloccati nelle loro abitazioni o in spazi circoscritti molti cittadini cinesi, causando un calo nei consumi di bar, ristoranti e simili che sta avendo un effetto diretto sulle importazioni nel paese per via aerea di prodotti deperibili, tra cui ad esempio quello delle spedizioni di aragoste dal Canada. Allo stesso tempo lo stop alle attività produttive e manifatturiere del paese potrebbe generare un crollo delle esportazioni, anche se questo probabilmente avrebbe più effetto sui trasporti via mare che su quelli aerei.

Fedespediti ha diffuso in queste ore una nota ai suoi associati nella quale ha elencato le diverse misure già implementate o in via di implementazione per arginare la diffusione del coronavirus. Tra queste “il prolungamento della chiusura per la festività del Capodanno Cinese deciso dalle autorità (fino al 2 febbraio ma in alcuni luoghi previsto fino al 9 febbraio), l'annuncio da parte del Presidente americano di stare valutando il blocco dei voli, la comunicazione di alcune compagnie (fra le quali British Airways, Lufthansa, Swiss Air, Austrian e Iberia) di sospensione dei collegamenti”. La federazione ha invitato le imprese associate a tenere informata la propria clientela, segnalando che queste misure “avranno inevitabili ripercussioni anche sui trasporti e sulla supply chain”, le quali alla ripresa si tradurranno in “inevitabili accumuli e ritardi”.

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

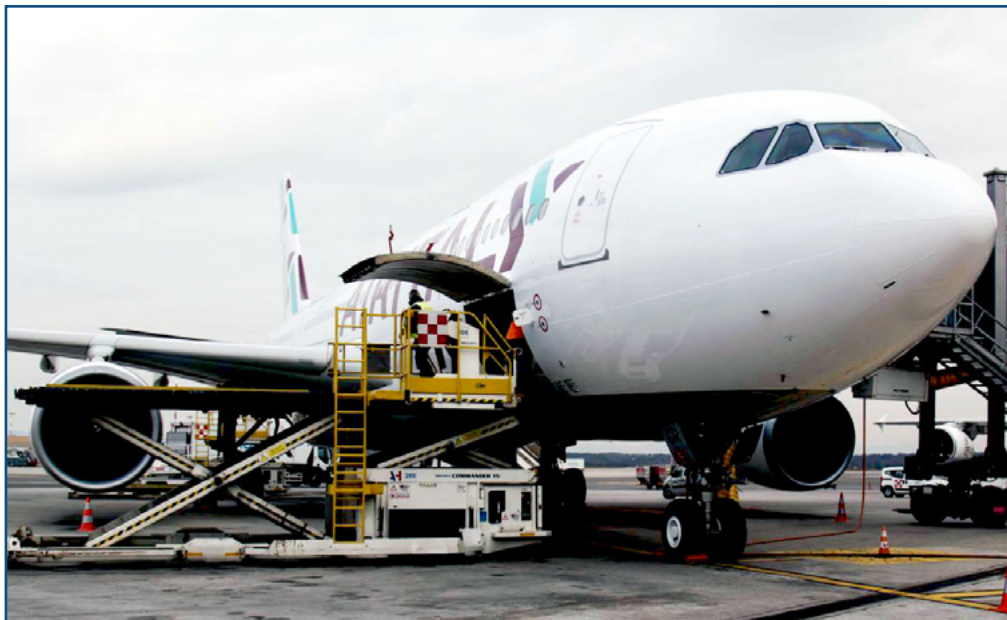


**I**l 2019 è stato un anno di netta flessione per le spedizioni cargo gestite dagli scali italiani, ma nonostante il dato complessivo sia negativo (-3,2% rispetto al 2018, per un totale di 1,1 milione di tonnellate di merci movimentate), i segnali di speranza non mancano. Dopo l'inversione di marcia 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.

## Air Italy finisce in liquidazione



**G**li azionisti di Air Italy, Alisarda e Qatar Airways attraverso Aqa Holding, a causa delle persistenti e strutturali condizioni di difficoltà del mercato, hanno deciso all'unanimità di mettere la società Air Italy in liquidazione in bonis. Lo ha annunciato lo stesso vettore aereo in una nota.

I voli sino al 25 febbraio saranno operati agli orari e nei giorni previsti da altri vettori mentre i passeggeri che hanno prenotato voli in partenza in date successive al 25 febbraio saranno riprotetti o rimborsati integralmente.

Qatar Airways era pronta, ancora una volta, a fare la "propria parte nel sostenere il rilancio e la crescita della compagnia aerea, ma ciò sarebbe stato possibile esclusivamente solo con l'impegno di tutti gli azionisti" è scritto in un'altra comunicazione di Qatar Airways sulla vicenda Air Italy.

La compagnia offriva al mercato delle merci una significativa capacità di stiva belly sui collegamenti dall'Italia verso il Nord America (Los Angeles, San Francisco e Toronto).



## Enac riapre i voli all cargo fra Italia e Cina



**“E** nac ha riattivato la possibilità di effettuare voli cargo merci tra Italia e Cina. È l'esito dei lavori della riunione dell'Unità operativa speciale riunitasi oggi alla Farnesina, in coordinamento con il comitato operativo della Protezione Civile”.

Con questo tweet il Ministero degli esteri ha reso noto che lo stop ai voli cargo imposto fra Italia e Cina a seguito dell'emergenza coronavirus è stato rimosso.

Anama e Spediporto ieri e oggi avevano fatto pressione sul Governo per ottenere la riapertura dei voli aerei merci.

Anama con una nota ha confermato che “il Governo italiano ha comunicato ufficialmente la decisione di esentare i voli all cargo dal blocco dei collegamenti aerei Italia – Cina, disposto il 31 gennaio scorso come misura di sicurezza e prevenzione a seguito della certificazione dei primi due casi di Coronavirus in Italia”.

Il presidente Alessandro Albertini ha così commentato: “Ringraziamo il Governo per la celerità con la quale ha risposto positivamente alla nostra istanza e la nostra Confederazione, Confetra, per averci appoggiati e sostenuti. Accertata l'assenza di pericolo per la salute pubblica, era assolutamente necessario e urgente porre fine a un blocco che avrebbe certamente arrecato un danno gravissimo all'import-export italiano. Già dopo poche ore dal blocco, infatti, noi spedizionieri aerei abbiamo riscontrato una distorsione dei traffici commerciali a favore degli altri aeroporti Ue che avrebbe gravato enormemente sul comparto del cargo aereo e su tutta l'economia italiana”.





## 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](http://cargolux-italia.com)



.....  
member of Cargolux Group

[www.cargolux-italia.com](http://www.cargolux-italia.com)



**cargolux**  
**ITALIA**

*you name it, we fly it!*

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

*Di seguito riportiamo l'intervista ad Alessandro Albertini, presidente di Anama (associazione agenti aerei merci), appena pubblicata nell'Annuario intitolato: “Un anno di AIR CARGO ITALY – edizione 2019”*

### **Presidente Albertini: 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 nazionale nel 2020?**

“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 proponga come secondo scalo dedicato al cargo in Nord Italia?**

“La risposta a questa domanda non la dà Anama ma il mercato.



Nella foto: Alessandro Albertini

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.”

### **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.”

## L'Italia isolata rallenta le spedizioni aeree cargo



**C**om'era lecito attendersi, le misure attuate dal Governo italiano per limitare la diffusione del Coronavirus stanno impattando negativamente sulla regolare operatività del trasporto merci in importazione e in esportazione dall'Italia.

Lo rilevano diversi operatori dello shipping e lo mette nero su bianco in una circolare destinata ai clienti D.B. Group, primaria casa di spedizioni di Treviso guidata dall'amministratore delegato Silvia Moretto (che è anche presidente di Fedespedit).

"A seguito del Dpcm dell'08/03/2020 informiamo che anche l'operatività riguardante le spedizioni in arrivo e in partenza dall'Italia stanno subendo rallentamenti dovuti all'aumento dei controlli e delle misure di sicurezza" informa D.B. Group.

Per quanto riguarda le spedizioni via aerea l'azienda spiega che "l'operatività degli scali di Venezia e Milano è fortemente impattata da cancellazione dei voli da parte di diverse compagnie. I nostri team stanno costantemente monitorando disponibilità di spazi e livello tariffario, anche da e verso altri hub europei e cercando di riproteggere la merce su soluzioni cargo". D.B. Group però precisa: "Non possono tuttavia essere garantiti transit time e costi che vanno verificati ad hoc per ciascuna spe-

dizione".

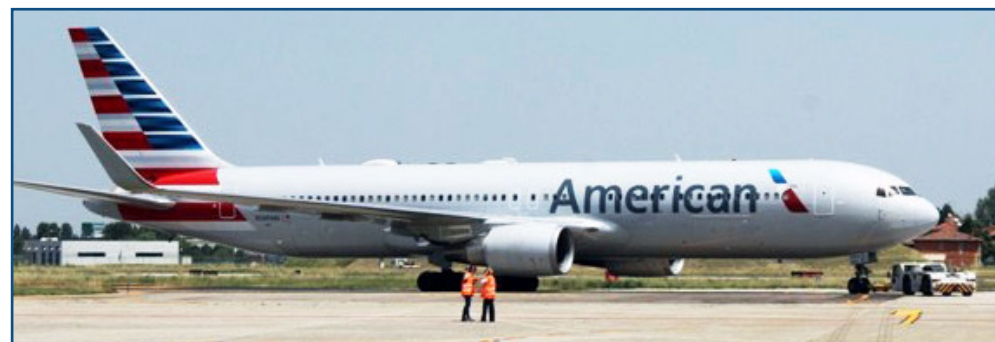
A proposito invece dei trasporti via terra sempre la stessa casa di spedizioni comunica quanto segue: "Nonostante la piena operatività, stiamo verificando dei rallentamenti causati dai maggiori controlli presso i posti di blocco ai confini di Austria e Slovenia e dalla difficoltà di reperire autisti e mezzi disponibili. Sono comunque confermate le partenze settimanali come da schedule".

Anche Jas, altra primaria casa di spedizioni italiana, tiene quotidianamente informati i propri clienti con comunicazioni e informazioni schematiche sullo stato dei servizi. Oggi ad esempio si legge che, per quanto riguarda le esportazioni dalla Cina e da Hong Kong, la domanda di spedizioni aeree "si è impennata a seguito della ripresa industriale ma un numero crescente di voli passeggeri è stato cancellato causando un ulteriore rialzo delle tariffe". Per ciò che riguarda l'export verso l'Estremo Oriente l'operatività crescente di voli charter ha contribuito a calmierare le tariffe di nolo per le spedizioni aeree dall'Europa rispetto alle ultime settimane.

Jas informa infine che, per effetto, delle misure prese dal Governo italiano, una "situazione critica" si registra per l'export dall'Italia a Milano e nella regione Lombardia.

## Voli cancellati: si riduce la capacità cargo belly dall'Italia

**L**a capacità di stiva disponibile per le spedizioni merci nelle pance degli aerei passeggeri (cargo belly) sta subendo una riduzione significativa da e verso molte aeree del mondo, non più solo con la Cina. La causa è ovviamente il Coronavirus e il fatto che in Italia l'emergenza sanitaria ha raggiunto livello preoccupante con la conseguenza che gli italiani si spostano sempre meno e gli stranieri preferiscono non atterrare nel nostro paese. Le compagnie aeree corrono ai ripari riducendo le frequenze o cancellando i collegamenti e questo per il mercato del cargo aereo si traduce in una significativa riduzione dell'offerta di stiva disponibile. Gli ultimi due vettori in ordine di tempo che hanno annunciato la cancellazione di voli con il nostro Paese sono stati Turkish Airlines e American Airlines. Quest'ultima ha fatto sapere di aver sospeso i voli fra Milano e gli aeroporti di New York Jfk e Miami fino al 24 aprile prossimo "a causa della riduzione della domanda". La decisione è arrivata dopo che gli Stati Uniti hanno alzato il livello di allerta per i viaggi in Italia. Anche Delta ha annunciato la chiusura dei suoi voli verso l'Italia fino al 1 maggio. Anche British Airways è intervenuta per affrontare l'emergenza e lo ha fatto cancellando i voli diretti tra Londra e Milano Linate fino a fine marzo mentre quelli con Malpensa per il momento resistono. Saranno però interrotti 56 collegamenti anche con altre destinazioni tra le quali Bologna, Venezia e Torino. Le restrizioni del governo israeliano e il calo della domanda hanno spinto la compagnia El Al a cancellare i voli per l'Italia e nello specifico si parla di tratte per Milano Malpensa (11 collegamenti settimanali), Roma Fiumicino (12 settimanali), Napoli (2 settimanali) e Venezia (2 settimanali). Anche Kuwait Airways e Royal Jordanian Airlines non servono più collegamenti aerei con l'Italia fino a nuove indicazioni. Ridimensionamento importante delle operazioni anche per le sudcoreane Asiana e Korean Air da Seul: la prima ha cancellato i voli per Venezia dal 4 al 28 marzo, mentre riduce da 7 a 4 collegamenti la settimana per Roma. La seconda ha cancellato del tutto dal 7 al 28 marzo i voli con Malpensa. L'emergenza coronavirus costringe anche Alitalia a intervenire pesantemente sulle rotte. La compagnia ufficialmente ha parlato di riduzione della capacità riguardante 38 rotte nazionali e internazionali ma un'indagine del Corriere della Sera basata sul sistema di prenotazione online della compagnia descrive un quadro più nero. Alitalia pare infatti che cancellerà almeno un centinaio di voli al giorno per tutto marzo, pari al 20% dei collegamenti complessivi. Entrando più nel dettaglio del vettore tricolore, delle 38 rotte interessate 23 sarebbero quelle nazionali, 9 quelle internazionali (Europa, Medio Oriente) e 5 intercontinentali. A livello internazionale viene cancellata la rotta Roma - Beirut, la Roma - Tel Aviv (che passa da 8 voli a 2) e la Roma - Tirana (da 6 a 4). Dall'analisi dei sistemi di prenotazione si notano anche delle cancellazioni sporadiche per il mese di marzo su Zurigo, Nizza, Belgrado, Varsavia, Podgorica, Sofia. Qualche limatura si registra anche sui voli intercontinentali. Coinvolte, da Roma: San Paolo del Brasile, Washington, Johannesburg e Città del Messico. Da Milano la rotta per New York.





# Air Logistic Group

The Network GSSA



It seems like only yesterday that Air Logistics Italy was celebrating its 20th anniversary, yet another 5 years have past – how different things are today!

Today Air Logistics Italy is 25. Sadly, we cannot have ‘la festa’ that we would have liked but we raise a glass to our colleagues in Milan & Rome.

Since its inception in 1996 Air Logistics Italy has been a key part of ALG & continues to be at the forefront of developments within the group including special cargo expertise & value-added services.

Air Logistics is proud to be recognised by its customers as the market leader for special cargo products in Italy, with the knowledge, expertise & professional approach to meet even the most complicated of needs.

“This year, more than ever, we would have loved to celebrate this significant milestone with our team in Italy,” comments Stephen Dawkins, CEO ALG, “but the party is just postponed for now & we look forward to celebrating very soon.”

“During the COVID-19 pandemic the team in Italy have worked tirelessly to provide the value-added service that our customers have come to expect. They have been brave, tenacious & creative to find solutions for our freight forwarding clients. A big thank you to Team Italia for all their hard-work & dedication now & over the last 25 years.”



[www.airlogisticsgroup.com](http://www.airlogisticsgroup.com)



Air Logistics



Air Logistics Group



ALG\_Corporate

## Noli aerei tra Italia e Usa a quota 10 euro/kg



**A** seguito dello stop ai voli passeggeri imposto fra Europa e Stati Uniti l'effetto immediato sul mercato delle merci è stato un'impennata dei noli per le spedizioni cargo. Secondo quanto appreso da AIR CARGO ITALY in questi giorni le tariffe per imbarcare merci sugli aerei all-cargo fra il nostro Paese e gli Usa sono infatti arrivate a ridosso di quota 10 euro per ogni kilogrammo di merce spedita. Livelli di prezzo che si erano visti solo a fine 2017 negli ultimi anni e che potrebbero presto interessare anche altre direttrici, soprattutto quella che collega l'Asia all'Europa oltre che l'Europa al Nord America.

Da sabato scorso ad aver annunciato tagli ai voli passeggeri tra Vecchio Continente e USA ci sono British Airways e Virgin Atlantic. La prima ha rivelato a Lloyd's List che nei mesi di aprile e maggio la sua capacità sarà complessivamente ridotta almeno del 75% rispetto allo stesso periodo del 2019, mentre la compagnia del gruppo di Richard Branson taglierà stiva per il 75% entro il 26 marzo e per una quota addirittura pari all'85% in aprile. Secondo Seabury, società di consulenza parte di Accenture, il taglio ai voli passeggeri avrà un impatto importante sui noli poiché la loro capacità belly vale il 65% del totale della stiva normalmente disponibile sulla tratta. Queste nuove restrizioni stanno avendo effetto anche sui noli delle spedizioni da Hong Kong verso USA ed Europa, spingendole in alto del 50% nelle ultime 36 ore.

Probabile peraltro che altri vettori assumeranno decisioni simili nei prossimi giorni, soprattutto dopo che la Commissione Europea si è impegnata a sospendere fino al 30 giugno l'applicazione della regola dello 'use it or lose it' sugli slot aeroportuali, che aveva avuto finora come effetto quello di indurre le compagnie a far volare i propri mezzi anche se vuoti pur di non perdere appunto le tratte assegnate.

Lo scenario resta comunque mutevole, con tendenze di effetto opposto sull'andamento dei noli. Da un lato infatti altri paesi stanno fermando i voli (la Norvegia ha sospeso tutti quelli in ingresso e in uscita dal paese a partire da oggi, la Turchia ha stoppato quelli da e per Germania, Francia, Spagna, Danimarca, Belgio, Austria, Svezia, Olanda nonché quelli da e per la stessa Norvegia), contribuendo a ridurre la capacità di stiva complessivamente disponibile. Dall'altro secondo gli analisti è possibile che la prolungata quarantena messa in atto in svariati paesi europei (e negli stessi Stati Uniti) si traduca in una flessione della domanda di trasporto aereo, aiutando a 'calmierare' la tendenza al rialzo del prezzo del trasporto.

## Primi contagi di Covid-19 alla cargo city di Malpensa



**I**l Coronavirus, com'era quasi scontato che avvenisse, è giunto anche alla cargo city di Malpensa. Lo ha reso noto il sindacato dei lavoratori Cub Malpensa che in una nota scrive: "Venuti a conoscenza che una lavoratrice di Mle di Malpensa sia stata ricoverata all'ospedale di Novara e di conseguenza un altro lavoratore di Alha suo convivente sia stato posto in quarantena preventiva, siamo a chiedervi quali misure state adottando per la prevenzione del contagio in tutta l'area Cargo Malpensa". La domanda è contenuta in una lettera indirizzata a Enac, Ufficio di sanità aerea Malpensa, ispettorato del lavoro e Asl locale. Secondo quanto risulta a AIR CARGO ITALY il contagio interesserebbe almeno un altro handler cargo dell'aeroporto e le prime misure di isolamento di chi nei giorni scorsi è venuto a contatto con questi lavoratori sarebbero già state prese.

Il sindacato Cub nella stessa missiva aggiunge: "Siamo inoltre a ricordarvi che in data 16/3 vi abbiamo chiesto intervento, segnalandovi gravi lacune in materia di sicurezza per il contagio da Coronavirus senza peraltro ricevere risposte e soprattutto senza riscontrare reali interventi da parte vostra. Riservandoci ogni azione in difesa dei lavoratori, vi comunichiamo che la nostra organizzazione dichiara sciopero in mancanza delle disposizioni di legge per la tutela della salute dei lavoratori e dei cittadini".

Il sindacato denuncia che, all'interno del sedime aeroportuale di Malpensa e Linate, nonostante quanto previsto dal protocollo del 14/3 in materia di prevenzione contagio Coronavirus, numerose aziende non hanno predisposto alcun dispositivo di sicurezza per i lavoratori che in questi giorni stanno svolgendo la loro attività lavorativa. Infatti alcune società non hanno provveduto a consegnare ai lavoratori nessun dispositivo protettivo, né guanti e mascherina né altre misure di contenimento se non un generico invito a mantenere la distanza di un metro tra lavoratori".

## Appello agli handler sulle soste delle merci



Considerato il delicato momento di crisi generato dall'emergenza sanitaria Coronavirus, gli spedizionieri chiedono agli handler aeroportuali e a quelli off-airport un po' di tolleranza in merito alle soste delle merci. In una nota della federazione nazionale Fedespedit si legge: "In questo scenario è auspicabile che, similmente a quanto avvenuto in Cina, gli operatori dello shipping, del terminalismo portuale e dell'handling aeroportuale valutino, con senso di responsabilità, alla luce del carattere eccezionale della situazione in corso, di estendere le franchigie per la sosta delle merci".

Dunque la richiesta avanzata dagli spedizionieri ai terminalisti è quella di non speculare sulla pelle delle controparti applicando rigidamente la tradizionali condizioni commerciali e concedendo agli spedizionieri un po' di tempo in più per prelevare la merce una volta sbarcata dagli aerei negli aeroporti italiani.

Il messaggio di Fedespedit è inserito all'interno di una nota in cui si chiede al Governo di mantenere aperti i magazzini delle aziende per evitare che, a seguito del decreto del 22 marzo scorso che impone la sospensione delle attività produttive di beni non essenziali, le merci si accumulino in porti e aeroporti.



## L'orgoglio degli spedizionieri aerei italiani



**M**ai come in questa delicata fase di emergenza per la pandemia globale di coronavirus il mestiere dello spedizioniere ha mostrato al grande pubblico quanto e come il trasporto delle merci sia essenziale nella vita di tutti i giorni.

Tanto più lo è in un momento in cui a viaggiare via aerea sono soprattutto merci di primissima necessità come prodotti medici, apparecchiature biomedicali e dottori che da ogni parte del mondo atterrano in Italia per fronteggiare l'emergenza sanitaria in atto.

Gli spedizionieri, oggi più che mai, riscoprono l'orgoglio di svolgere un mestiere che rappresenta anche una missione per il proprio Paese e per questo sul web e nei messaggi che dai piani alti delle aziende vengono circolati ai reparti operativi viene evidenziata tutta la soddisfazione e la gratitudine per lo svolgimento di un'attività che è anche di pubblica utilità.

A questo proposito ci è parso particolarmente significativo e toccante il messaggio postato su LinkedIn da Alice Arduini, managing director di Etex Logistic, in cui è scritto: "Oggi è successo: ho gestito la spedizione di un charter di ventilatori polmonari e monitor per gli ospedali italiani. Tra questi l'Ospedale S. Anna di Como, che mi ha visto nascere.

È atterrato stamattina alle 11.10, è andato tutto bene, ma non era così scontato.

Grazie a Laser agenzia doganale, allo staff di Alha Group Malpensa e SR Group. Sono felice e fiera di essere uno spedizioniere".

Un pensiero davvero ricco di orgoglio e soddisfazione che riteniamo racchiuda in sé i sentimenti che molti altri suoi colleghi e vari addetti del cargo aereo stiano provando in queste settimane.

## Poste rinnova con GDA a Brescia



**P**oste Italiane ha rinnovato il rapporto di collaborazione con GDA nell'aeroporto di Brescia Montichiari, scalo in cui l'operatore agisce come fornitore unico dei servizi di handling.

In base al nuovo appalto, GDA fornirà i suoi servizi per tre anni per un corrispettivo di circa 5,94 milioni di euro. Nell'avviso di aggiudicazione viene evidenziato che "è probabile" che il contratto "venga subappaltato".

GDA - al secolo Gabriele D'Annunzio Handling SpA - è una società interamente controllata da Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca Spa; oltre che nello scalo veneto è attiva, appunto come fornitore unico di questo servizio, a Brescia, dove Poste Italiane ha il suo hub.



## Via i sedili, spazio alle merci



Il fenomeno della 'conversione' di voli passeggeri al trasporto di merci sta prendendo sempre più piede, e ora diverse compagnie non si accontentano più di utilizzare lo spazio nelle stive.

Sia Lufthansa che El Al e Air Canada stanno infatti riadattando diversi aerei delle rispettive flotte rimuovendo i sedili per fare ancora più spazio alle spedizioni cargo.

Il vettore tedesco insieme alla compagnia sorella Austrian Airlines in questi giorni sta estendendo il suo network di connessioni introducendo 51 nuovi collegamenti tra Europa e Asia. Dal giorno di Pasqua in particolare ha aggiunto 35 voli effettuati con mezzi passeggeri, che in media dispongono di una capacità di 30 tonnellate, ma è sua intenzione appunto rimuovere i sedili da quattro di questi per accogliere ancora più carichi, in particolare di mascherine.

Lo stesso ha fatto El Al: la compagnia israeliana ha infatti rimosso i sedili da alcuni dei suoi B777-200, che così possono accogliere fino a 50 tonnellate di merce. Questi mezzi in particolare saranno utilizzati dalla divisione cargo tra New York, Hong Kong, Pechino e Shanghai.

Identica mossa quella di Air Canada, che ha annunciato la 'riconfigurazione' di tre Boeing 777-300ER (i più grandi della sua flotta), che potranno così raddoppiare la capacità di carico in modo da trasportare merce per 89,63 tonnellate.

La compagnia ha spiegato che la conversione, curata da Avianor, società di manutenzione che ha uno stabilimento a Montreal-Mirabel, ha comportato la rimozione di 442 sedili e il riallestimento dell'abitacolo con l'individuazione di alcune aree di carico in cui disporre contenitori leggeri assicurati tramite reti. La riconfigurazione del primo dei tre aerei è stata completata nel giro di sei giorni, e nei prossimi giorni verrà il lavoro verrà portato a termine anche sugli altri due.

## Pivetti, l'import di Dpi e l'indagine sulla sua Only Logistics



Irene Pivetti, amministratrice della società Only Logistics oltre che presidente dell'associazione di categoria Assofer, è finita indirettamente nel mirino della Procura di Savona che indaga su una possibile violazione dell'articolo 515 del codice penale per frode nell'esercizio del commercio. L'ipotesi di reato attorno a cui verte l'indagine riguarda migliaia di mascherine Ffp2 in arrivo dalla Cina e sequestrate dalla guardia di finanza all'aeroporto di Malpensa, dove sono ora custodite.

Il caso, anticipato da Repubblica, era partito dal sequestro dei dispositivi in una farmacia a Savona con il marchio Ce contraffatto. Andando a ritroso nella catena della distribuzione si è risaliti alla società che li distribuisce in Italia, che da quanto emerso è appunto la Only logistics Italia di cui è amministratrice unica l'ex presidente della Camera, nel 1994, Irene Pivetti. La Procura di Savona guidata dal procuratore Ubaldo Pelosi sta continuando a indagare andando a ritroso nella filiera per risalire al produttore e ai primi distributori. Al Corriere della Sera la Pivetti spiega che la sua società "ha

iniziato a importare questa partita sulla base della legislazione prevista dal decreto legge del 2 marzo, che poi è stata recepita in senso assai restrittivo nel Cura Italia.

Noi abbiamo rispettato quanto previsto dal contratto con la Protezione civile, soltanto che poi le regole sono cambiate in corsa, affidando all'Inail la competenza di certificare i dispositivi di protezione". Certificazioni che poi non sono state ritenute consone. Pivetti ancora aggiunge: "Abusivamente si pensa che una persona che venti anni fa ha fatto politica non possa fare l'imprenditrice: sono stata colpita per il mio cognome, mi fossi chiamata Rossi non sarebbe successo nulla. Ma nel mio lavoro ho profuso anni di impegno e sacrifici".

A onor del vero sono stati moltissimi i sequestri messi in atto dell'Agenzia delle Dogane nelle ultime settimane per forniture di Dpi che non rispettavano gli standard minimi previsti dalle norme italiane e comunitarie.

Il Corriere ricorda che nel 2018 la Only Logistics ha fatturato 72 mila euro, con un utile di appena 2.300 euro. Poi però il business è decollato con un affare da 30 milioni.



## Il tributo di Fedespedi al lavoro degli spedizionieri nel lockdown



“Non ci siamo mai fermati. Siamo pronti a sostenere la ripartenza del paese al fianco della produzione e del commercio internazionale”. E' questo uno dei messaggi messi ben in evidenza all'interno del video emozionale che Fedespedi, la federazione nazionale delle associazioni locali degli spedizionieri, ha voluto dedicare alle aziende e ai professionisti che durante tutta la fase di lockdown non hanno mai smesso di lavorare per garantire il flusso regolare delle merci essenziali. All'interno del video anche alcuni passaggi delle parole che la presidente Silvia Moretto ha utilizzato per descrivere il lavoro della categoria durante la fase d'emergenza in alcune video interviste.



## Dal DL Rilancio 3 miliardi per la 'nuova' Alitalia



Decreto Rilancio arrivano i 3 miliardi di euro per la 'nuova' Alitalia. È scritto nero su bianco all'articolo 206 della bozza circolata finora e che verrà esaminata poi esaminata dal Consiglio dei ministri. Con una modifica all'art. 79 del decreto Cura Italia, che prevedeva una newco con una dote di 500 milioni, si aggiunge ora che il futuro azionista di maggioranza, ovvero il Ministero dell'Economia (direttamente o indirettamente), “è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al presente comma con un apporto complessivo di 3.000 milioni di euro, da sottoscrivere nell'anno 2020 e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica”. Si sollecita però, da parte di Alitalia, “un piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta, che include strategie strutturali di prodotto”. La newco, a sua volta, “può costituire una o più società controllate o partecipate per la gestione dei singoli rami di attività e per lo sviluppo di sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri”. Dunque teoricamente anche nel cargo. “La società”, si legge inoltre nel testo, “è altresì autorizzata ad acquistare e prendere in affitto, anche a trattativa diretta, rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria”. Questo passaggio potrebbe riguardare il salvataggio di Air Italy. A questo punto non resta che attendere la versione definitiva del testo che uscirà dopo l'approvazione del Governo attesa questa settimana, e nei prossimi giorni verrà il lavoro verrà portato a termine anche sugli altri due.

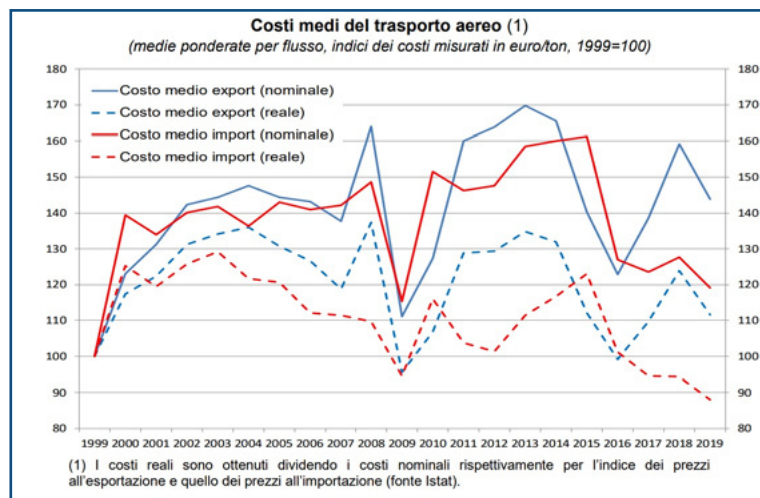
## Incidenza del trasporto aereo sul valore delle merci altalenante in Italia

L'ultima 'Indagine sui trasporti internazionali di merci' appena pubblicata dalla Banca d'Italia mostra che prosegue la riduzione dell'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate nel nostro Paese. "Nel 2019 è stata pari, rispettivamente, al 2,9 e al 3,8 per cento (escludendo quelle movimentate tramite condotte). I costi medi a tonnellata del trasporto stradale sono rimasti mediamente stabili, con un incremento in quelli a carico completo e una riduzione nelle tariffe relative ai carichi parziali. Nel settore ferroviario i noli sono invece diminuiti, in particolare nel settore bulk. Nel trasporto aereo la riduzione dei costi medi è stata significativa, soprattutto per le esportazioni, in relazione al calo dei volumi trasportati. Nel comparto marittimo si è registrato un moderato aumento dei costi in euro a tonnellata, anche a causa del deprezzamento in media d'anno del tasso di cambio euro/dollaro (le tariffe navali sono generalmente denominate in dollari)" spiega l'indagine che è stata condotta nel 2019, ha riguardato 160 imprese di trasporto operanti in Italia e sono state rilevate oltre 5.600 'spedizioni tipo'.

La bilancia dei pagamenti dell'Italia ha registrato nel 2019 un deficit dei trasporti mercantili di 5,9 miliardi di euro, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente. "Il miglioramento è dovuto alla riduzione del disavanzo nel settore marittimo, legato alla ripresa dell'attività estera degli armatori italiani" si legge ancora nell'indagine. "Nell'ambito dei servizi di trasporto, che includono anche la movimentazione internazionale dei passeggeri e della posta, la componente mercantile ha rappresentato nel 2019 circa il 60 per cento del deficit complessivo".

Per ciò che riguarda la composizione per modo di trasporto dell'interscambio commerciale dell'Italia nel 2019, la ricerca mostra che la nave nel complesso è la modalità principale se si considerano i volumi importati ed esportati (52%, contro il 27% della strada e il 12% della ferrovia), ma dal punto di vista dei valori la sua incidenza scende al 29%, contro il 44% della strada e il 15% ferrovia. L'aereo registra un peso significativo solo sul valore dell'interscambio, il 10%, mentre per le condotte (importazioni di gas metano) vale il contrario (9% delle quantità). Rispetto all'inizio delle serie storiche disponibili si sono ridotte le incidenze della ferrovia, dei gasdotti e del comparto marittimo; è quindi diminuito il peso delle materie prime nell'ambito degli scambi con l'estero. Di converso, è aumentata la rilevanza dei trasporti stradali.

L'indagine, a proposito del trasporto aereo, rileva che nell'ultimo decennio i costi, soprattutto all'esportazione, hanno registrato un andamento piuttosto altalenante. Negli anni più recenti per i beni importati i noli mostrano una tendenza significativamente discendente, tanto da collocarsi in termini reali al minimo dal 1999. I costi deflazionati per le merci esportate si mantengono invece al di sopra del minimo registrato nel 2009. In un contesto di volumi movimentati in calo rispetto all'anno precedente i costi aerei (comprensivi dei servizi ausiliari) sono diminuiti in misura significativa, soprattutto per le esportazioni; tale riduzione ha riguardato quasi tutte le destinazioni, con l'eccezione della Russia, e spesso con tassi superiori al 10 per cento



## Confetra spiega al premier Conte l'esigenza della logistica merci italiana

Mercoledì 17 giugno Confetra incontrerà il presidente del Consiglio Giuseppe Conte e il Governo nell'ambito degli Stati Generali dell'Economia. "Sarà un'importantissima occasione per discutere del futuro logistico del Paese" commenta il presidente Confederale, Guido Nicolini. "Lo scenario del commercio globale post emergenza Covid si arricchisce di ulteriore incertezza. Dinamiche già pesantemente condizionate negli ultimi 18 mesi da guerra dei dazi, Via della Seta, Brexit, rotta artica, ora dovranno fare i conti con una riduzione prevista di circa il 20% nell'interscambio Italia - resto del mondo. Parliamo di circa 90 milioni di tonnellate di merce in meno movimentate, tra import ed export. Discuteremo di infrastrutture, certo, a partire da Italia Veloce, il Documento di Programmazione voluto dalla Ministra De Micheli. Ma non solo". Nicolini preannuncia poi quale ricetta per la ripartenza (ispirata al modello della Germania) suggerirà al premier Conte: "Siamo interessati ad aprire con il Governo una riflessione su come irrobustire l'industria logistica nazionale: capitalizzarne le imprese, sostenerne gli investimenti innovativi, aiutarne il salto dimensionale, favorire aggregazioni, incentivare i contratti di trasporto 'franco destino'. Le 95 mila imprese logistiche che operano in Italia sono le braccia, le gambe e la mente del nostro import ed export". Più nel dettaglio il numero uno di Confetra aggiunge: "Solo facendo crescere il comparto tutto, attraverso campioni nazionali e un tessuto più forte di Pmi, l'Italia potrà giocare un ruolo davvero forte e autonomo sui mercati globali. Si pensi alla Germania: Db Schenker nel cargo ferroviario, DHL su gomma corriere e spedizioniere internazionale, Eurokai nel terminalismo portuale, Hapag Lloyd come grande shipping line contenitori globale, Lufthansa Cargo leader nel trasporto aereo merci. Il primato logistico europeo e globale, di quel Paese, non è casuale. E non è fatto solo di ottime infrastrutture, vedi i porti di Amburgo e Brema, ma anche di grandi imprese tedesche multinazionali che sostengono legittimamente gli interessi dell'economia tedesca nel mondo. E che sono a loro volta considerate da quel Governo come patrimonio e asset strategico nazionale. Discorso simile potrei fare per Francia o Svizzera, per non parlare della Cina. Attorno a questi due temi, infrastrutture e profilo industriale del settore, avvieremo il confronto con il Governo".





# LA SALUTE IL BENEFIT PIÙ IMPORTANTE

**Le persone sono la risorsa più preziosa  
per il successo della tua azienda.**  
Proteggi la loro salute.



**Se non l'hai ancora fatto  
iscrivi a Sanilog i tuoi dipendenti**  
per assolvere a un obbligo contrattuale del settore  
**"logistica, trasporto merci e spedizione".**  
Garantisci a chi lavora con te i migliori servizi  
di Sanità integrativa.  
Scopri di più su [www.sanilog.info](http://www.sanilog.info)



*Le prestazioni  
sono erogate da*

**UniSalute**  
SPECIALISTI IN POLICASSURAZIONE SALUTE



## Gli effetti del Covid-19 sulla logistica italiana

**L**a pandemia di Covid ha avuto e sta ancora avendo un impatto significativo sugli scambi commerciali e quindi sul trasporto delle merci. Alcuni settori, come ad esempio l'e-commerce, ne ha in qualche modo beneficiato, mentre comparti come l'abbigliamento e l'automotive sono stati fra quelli che per ora pagano le conseguenze più pesanti. L'advisor immobiliare World Capital ha condensato in un documento intitolato "Le prospettive della logistica italiana" gli impatti attuali e futuri di questa emergenza pandemica sul mondo del trasporto merci e su magazzini.

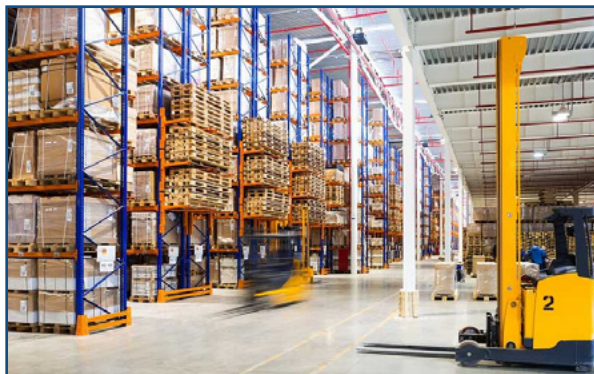
Nelle premesse è riportato che, secondo il Centro Studi Confindustria, i settori più colpiti sono le costruzioni e il turismo, con una probabilità di fallimento cresciuta rispettivamente del 2,5% e 2,6% rispetto alle prospettive precedenti all'emergenza sanitaria. Anche il settore dei trasporti e della logistica, però, ha una maggiore probabilità di fallimento (dal 4,8% al 7,3% fra il prima e dopo-Covid).

World Capital evidenzia come durante l'emergenza sanitaria l'e-commerce sia stato un importantissimo driver per il settore della logistica ed è stato oggetto di una forte crescita. "Dall'inizio del 2020 a oggi sono 2 milioni i nuovi consumatori online in Italia (in tutto 29 milioni), 1,3 milioni dei quali, secondo le stime di Netcomm, sono da attribuire all'impatto dell'emergenza sanitaria del Covid-19. Negli stessi mesi dello scorso anno (da gennaio a maggio 2019), infatti, si registravano 700.000 nuovi consumatori" si legge nell'analisi. Si prevede dunque che proprio l'e-commerce sia il settore che crescerà di più (fino a +55%) a livello mondiale a seguito dell'emergenza Coronavirus, seguito da modern food retail (fino a +23%) e vendita all'ingrosso di prodotti farmaceutici (fino a +15%).

Diversi settori invece, come quello del fashion&lifestyle, sono stati colpiti duramente anche online, ma il 77% dei venditori online ha dichiarato di aver acquisito nuovi clienti durante questa fase di emergenza sanitaria.

Anche da un punto di vista immobiliare, guardando al mercato dei magazzini, la sfida per gli operatori sarà quella di saper rispondere a nuove esigenze dei consumatori e si rivelerà quindi fondamentale proporre spazi in grado di semplificare e ottimizzare l'attività degli operatori logistici.

"La logistica in Italia è sicuramente un settore strategico: quasi 100



mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato nel 2019, il 9% del PIL nazionale. E' ragionevole aspettarsi che nei prossimi due o tre anni, grazie a ciò che è stato possibile apprendere durante la pandemia Covid-19, gli operatori dei settori alimentare, farmaceutico, beni di largo consumo e e-commerce genereranno un forte aumento della domanda di immobili per la logistica, per riuscire a ri-

spondere alla crescita di volumi e-commerce e di inventario" sottolinea il centro studi di World Capital. I nuovi spazi richiesti saranno prevalentemente sull'ultimo miglio, ovvero di logistica urbana, in quanto permettono di ridurre notevolmente i tempi di spedizione e di migliorare la soddisfazione del cliente che acquista online.

Altro aspetto a vantaggio della logistica riguarda quei settori che durante l'emergenza sanitaria hanno visto un boom di acquisti su piattaforme e-commerce, ma che sono ancora in una fase "iniziale" del commercio elettronico. Tra questi settori figurano l'alimentare e il fai-da-te, per i quali la riqualificazione della loro supply chain richiederà investimenti immobiliari consistenti. Anche settori come la vendita al dettaglio e l'elettronica stanno godendo di un'elevata crescita delle vendite online, ma corrispondono a meccanismi già consolidati.

Numerose quindi le nuove fonti di domanda, a vantaggio dell'immobiliare logistico: l'esigenza dei consumatori di accumulare scorte di beni necessari, con un conseguente aumento degli acquisti e delle consegne di generi alimentari; la domanda di forniture mediche e di prodotti farmaceutici; la mobilità limitata, che ha generato una forte crescita delle vendite online e la chiusura delle scuole/luoghi di lavoro, che ha portato a un aumento di consumatori nei settori delle forniture scolastiche e dell'elettronica.

Ci sono però anche alcuni settori che a causa dell'emergenza sanitaria stanno vivendo una fase di crisi. Tra essi emergono in particolare l'automotive, il turismo, la ristorazione, i grandi magazzini, l'abbigliamento e gli articoli sportivi.

Sempre analizzando la domanda di spazi ad uso logistica, confrontando i dati di aprile 2019 con quelli di aprile 2020, per World Capital emerge chiaramente una forte crescita di richieste da parte di operatori legati all'e-commerce (+45%), al settore alimentare (+33%) e a quello farmaceutico (+12%). In calo invece la richiesta di immobili logistici da parte degli operatori dei settori automotive (-10%) e fashion (-25%).

## Amazon Air è atterrata anche a Roma Fiumicino



**G**li aerei cargo di Asl Airlines che operano per conto di Amazon Air da questa settimana hanno iniziato a servire in Italia anche lo scalo romano di Fiumicino, oltre a Malpensa.

Secondo quanto appreso da AIR CARGO ITALY si tratta per ora di un volo giornaliero con lo scalo britannico di Londra Southend, l'aeroporto che da pochi mesi è diventato uno degli hub proprio di Amazon per la distribuzione da e per l'Europa di prodotti acquistati sul proprio marketplace.

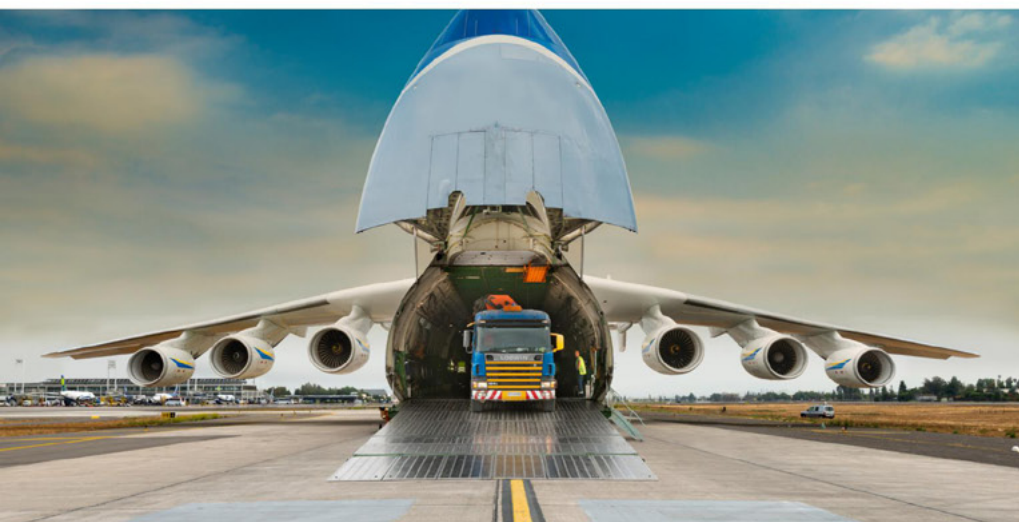
Il programma però è ambizioso perché, sempre secondo quanto appreso dalla nostra testata, già da fine giugno i voli giornalieri diventeranno due e in questo secondo caso l'aereo di Asl Airlines impiegato arriverà da Barcellona e andrà poi a Parigi CDG. Dal prossimo autunno (ottobre) i collegamenti di Amazon Air sullo scalo di Roma dovrebbero diventare tre con un volo proveniente da e diretto a Lipsia, in Germania.

Presso l'aeroporto di Fiumicino l'handler di magazzino che serve Amazon sarà, così come già avviene a Malpensa, Bcube Air Cargo tramite la Fiumicino Logistica Europa, mentre handler di rampa è Aviation Services. Finora la compagnia aerea del marketplace fondato da Jeff Bezos era attiva in Italia sull'aeroporto di Milano Malpensa con voli giornalieri che collegano cinque destinazioni (Londra Southend, Hannover, Colonia, East Midlands e Madrid).





This is us  
**CLOSE BY**  
**INTERNATIONAL**  
**PROFESSIONAL**  
**DEDICATED**



 **LOGWIN**

Contact: [mil.airexport@logwin-logistics.com](mailto:mil.airexport@logwin-logistics.com)

[www.logwin-logistics.com](http://www.logwin-logistics.com)



## Masterplan Malpensa 2035: i dettagli della nuova area cargo

**N**ei giorni scorsi – ha rivelato Malpensa24 – sul sito del Ministero dell'Ambiente è stata pubblicata la documentazione relativa al Masterplan 2035 di Malpensa. Una tappa prevista nell'iter del piano di sviluppo dello scalo per i prossimi 15 anni, che è stato trasmesso lo scorso marzo all'ENAC e approvato dall'ente.

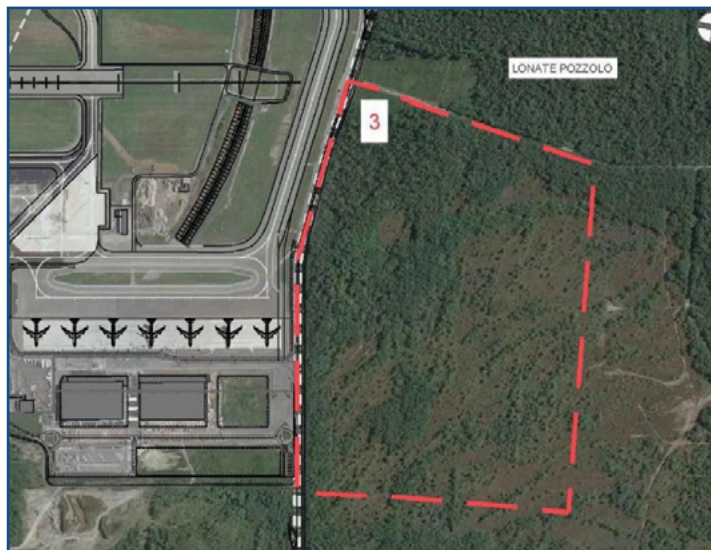
Ampio spazio è dedicato allo sviluppo delle infrastrutture dedicate al traffico cargo. Nella Sintesi Non Tecnica, aggiornata recentemente, si osserva peraltro che per questo segmento la riduzione del traffico causata dalla pandemia di Covid-19 è stata “assai minore come tonnellaggio (rispetto a quella dei voli passeggeri, ndr), mentre i movimenti sono cresciuti per compensare la minore disponibilità delle stive dei voli pax”. Tanto che nel mese di aprile 2020, l'incidenza sul traffico merci nazionale di Malpensa è “salita al 70% contro il 50,8% del 2019”.

Nella relazione generale del Masterplan, datata novembre 2019, si passa poi all'elenco degli interventi previsti. Da notare che tutto il piano di ampliamento dello scalo è “previsto interamente all'interno del sedime esistente”, a eccezione proprio della “limitata espansione” del cargo, che invece avverrà al di fuori di esso. In particolare la soluzione individuata per il traffico merci prevede un'estensione “a sud del sedime, in prosecuzione delle strutture di Cargo City esistenti (Lonate Pozzolo)”, per complessivi 63 ettari.

La premessa è anche qui che si prevede per lo scalo una “significativa crescita del traffico merci nell'orizzonte di piano”, in parte per via dell'incremento dell'attività degli operatori courier che sarà trainato dall'e-commerce. A questo riguardo viene ricordata la realizzazione “attualmente in corso di un nuovo magazzino posto all'estremità sud del sedime attuale” per DHL, che vi trasferirà il proprio centro smistamento attualmente situato a Bergamo, ma anche che l'operatore ha “già opzionato la possibilità di costruire un altro magazzino di dimensioni analoghe più a sud, in tempi relativamente brevi”.

Per assecondare questo sviluppo, il piano prevede la realizzazione di tre nuovi magazzini cargo di prima linea, ognuno con superficie di circa 15mila metri quadrati e altezza massima di 15 metri. Il layout di massima prevede al piano terra le attività di gestione delle merci e un secondo piano da dedicare eventualmente a uffici. La relazione chiarisce che la realizzazione dei fabbricati è prevista nella “fase 2 e nella fase 3” (ovvero rispettivamente nei periodi 2026-2030 e 2031-2035), ma “potrebbe anche venire anticipata qualora specifiche richieste di mercato dovessero evidenziare tale esigenza”.

Il Masterplan prevede anche lo sviluppo di nuove strutture cargo di seconda linea, “adiacenti alle infrastrutture aeroportuali esistenti della



Cargo city”. L'area verrà collegata alla viabilità esterna (SS336) attraverso l'attuale svincolo della stessa Cargo city; sono inoltre previsti una nuova rotatoria e un nuovo tratto viario di accesso. Per questo intervento si prevede nella prima fase (anni 2019 – 2025) l'avvio della costruzione di sette fabbricati con superficie di 41.000 mq e altezza massima tra 8 e 10. Nella seconda fase (2026 – 2030) potranno essere realizzati gli ultimi due edifici, anch'essi con altezza massima di 10 metri e superficie di circa 10.000 metri quadrati. Ogni fabbricato sarà dotato di un piazzale antistante per la movimentazione, la sosta dei mezzi pesanti, le operazioni di carico/scarico e di un piccolo parcheggio operatori.

Terzo grande ambito di intervento sarà poi la costruzione di un nuovo centro servizi destinato agli autotrasportatori, con la presenza di parcheggi, officine meccaniche e punto di ristoro.

Lo schema di sviluppo prevede la realizzazione, già durante la prima fase, di tre fabbricati di dimensioni contenute (due con superficie di 400 mq e il terzo di 880 mq) a un piano, direttamente collegati alla viabilità di accesso all'area cargo, e di un vasto piazzale di sosta dei veicoli pesanti, dotato di circa 150 stalli.

Ultimo punto di intervento è quello chiamato altri magazzini cargo. Il piano prevede infatti la realizzazione di tre edifici dedicati alla movimentazione delle merci, “al fine di aumentare la capacità complessiva della Cargo City e poter ospitare nuovi operatori specializzati che intenderanno aprire delle proprie strutture a Malpensa, già nel breve-medio periodo”.

Gli interventi consistono nella realizzazione di tre nuovi terminal merci “di prima linea”, con superficie rispettivamente di circa 10.000 m<sup>2</sup>, 3.000 e 6.800 metri quadrati.

## A Pisa un elicottero dentro un Antonov

**V**enerdì scorso nell'aeroporto Galilei di Pisa era atteso l'arrivo di un carico particolare.

Pochi giorni prima Erickson Inc., casa produttrice di velivoli statunitense, aveva annunciato con un post (e un video pubblicato sui suoi canali social) l'avvio, in direzione dello scalo toscano, della spedizione di un elicottero antincendio destinato a diventare il quinto di questo tipo in forza alla flotta nazionale dei Vigili del Fuoco.

Il mezzo, parte di una fornitura che comprende in totale sei unità, è stato caricato a bordo di un Antonov, aeromobili spesso utilizzati per il trasporto di elicotteri. Come spiegato dal Coordinamento Volontariato antincendi boschivi Toscana gli S-64 Air Crane di Erickson sono mezzi notevoli, “pensati per trasportare pesanti carichi e, in configurazione antincendio boschivo, sono in grado di eseguire lanci da 9000 litri di acqua” ovvero “3000 litri in più di un canadair”.

Il Galilei di Pisa peraltro ha visto transitare sulle sue piste degli Antonov anche durante il lockdown. Lo scorso marzo un aeromobile modello 124-100 ha infatti lasciato lo scalo toscano alla volta di Abu Dhabi con un volo charter per conto della casa di spedizioni Vector.



## Impatto Covid sul cargo aereo italiano: il report di Fedespedi

**F**edespedi, la Federazione nazionale delle imprese di spedizione merci, ha appena pubblicato un report elaborato dal proprio Centro studi e intitolato "L'impatto del Covid-19". Si tratta di un'analisi degli effetti economici e delle conseguenze sul trasporto merci della crisi innescata dalla pandemia di Covid-19 con focus su trasporto marittimo e cargo aereo.

Nel report viene evidenziata la portata economica della crisi, che ha stravolto completamente lo scenario a livello mondo. L'ultimo World Economic Outlook del Fondo Monetario Internazionale – FMI rivede al ribasso le previsioni per il 2020 e stima un recupero, dopo la fase più acuta dell'epidemia, più lento a causa anche del perdurare e dell'aggravarsi della situazione in Paesi dal peso economico rilevante, quali Stati Uniti e Brasile. La performance peggiore è quella prevista per l'Unione Europea con un -8,3% di Pil nel 2020. Le conseguenze economiche della pandemia sono ben visibili per l'Europa già nei primi tre mesi dell'anno. Secondo i dati diffusi da Eurostat sul primo trimestre, il Pil dell'Unione Europea – senza Regno Unito – ha registrato un -2,6% rispetto al primo trimestre del 2019. Gli Stati Uniti, invece, hanno registrato una debole crescita (+0,3%). Per gli Usa, colpiti più tardi dall'epidemia, saranno decisivi i dati sul secondo trimestre. Più positivo il quadro per i Paesi asiatici che dovrebbero riuscire a contenere gli effetti della crisi. Per quanto riguarda l'Italia, nell'Outlook del Fmi è stimata una contrazione del -12,8% del Pil, il dato peggiore a livello globale. Il nostro Paese, tuttavia, è stato tra i primi coinvolti nell'emergenza e a superare la fase di lockdown.

L'Istat, infatti, ha registrato per maggio e giugno i primi segnali economici positivi tra cui spicca un aumento della vendita al dettaglio del +24,3% rispetto ad aprile e una crescita della produzione industriale del +42,1% su aprile 2020 come conseguenza della riapertura delle attività. Rispetto a maggio 2019 la produzione è comunque al -20,3% in uno scenario caratterizzato da debolezza della domanda aggregata che comporta un clima deflazionistico con una diminuzione dei prezzi del -0,2% da giugno 2019 a giugno 2020.

Gravissime le ripercussioni della pandemia sul commercio internazionale. Il commercio italiano con i paesi Extra Ue nei primi 5 mesi del 2020 ha subito una forte contrazione: -16,8% per l'export, -19,2% per l'import. Il mese di maggio ha segnato una prima svolta con un deciso aumento delle esportazioni (+37,6%) rispetto al mese di aprile, mentre le importazioni (-2,4%) risentono ancora della debolezza della domanda interna.

Il crollo degli scambi internazionali si riflette, naturalmente, sul traffico container che ancora a maggio ha registrato una flessione a livello globale del -11,4%. Per quanto riguarda il traffico marittimo, i principali porti italiani hanno registrato una flessione del -8,2% nel periodo gennaio-maggio 2020. Il risultato negativo è imputabile in particolare ai mesi di aprile e maggio, in cui si sono registrati valori intorno al -30%, come nel caso di Genova.

L'andamento della crisi è osservabile anche dal trend del costo dei noli che, dopo una decisio-



ne diminuzione fino a maggio, hanno iniziato a risalire concordemente alla ripresa del traffico marittimo.

Il settore del cargo aereo è quello più colpito con una stima al -16,8% per il 2020 in termini di CTK (cargo & mail t-Km). In Italia il trasporto aereo, nei primi 5 mesi del 2020 è calato del -26,7% con punte del -51,8% a Roma FCO e del -41,3% a Bergamo Orio al Serio. A partire dal mese di maggio è cominciata una rilevante inversione di tendenza. Infatti, pur rimanendo ben al di sotto dei valori raggiunti nel maggio 2019 (-40,1%), rispetto al mese di aprile ha registrato una crescita del +31,8%.

La presidente di Fedespedi, Silvia Moretto, ha commentato: "Il quadro economico che emerge è preoccupante ma conoscerlo ci consente di essere più preparati davanti alle sfide che ora si pongono.

Non sarà un percorso facile: il commercio internazionale è stato penalizzato moltissimo dalla fase delle chiusure e l'Europa uscirà da questa crisi con danni maggiori di altri, penso alla Cina e all'Asia in generale.

Ci sono, però, segnali positivi importanti da non trascurare.

Innanzitutto, il fatto che l'Italia è uscita dal lockdown prima di molti altri Paesi e la produzione industriale sta riprendendo.

L'asimmetria della crisi colpisce l'import-export ma questo tempo può essere utilizzato per pianificare e guadagnare vantaggio rispetto ai competitor.

L'Europa, inoltre, si è mostrata coesa nella risposta all'emergenza. I risultati dei negoziati in Consiglio Europeo sono importanti e aprono la strada per un'Europa più forte e competitiva anche dal punto di vista economico.

Tornare più forti nello scenario del commercio internazionale è vitale per l'Europa e soprattutto per l'Italia, il cui Pil è trainato dall'import-export. Sostenere la logistica, le spedizioni e il trasporto merci è fondamentale per consentire alle aziende produttrici di internazionalizzare e dare nuovo impulso, dunque, agli scambi economici".

## La riscoperta importanza del cargo aereo in Italia

**L'**emergenza sanitaria Coronavirus dalla quale lentamente l'Italia sta uscendo ha messo in chiara evidenza, soprattutto nel periodo coincidente con il lockdown economico, quanto strategico e indispensabile sia il trasporto aereo delle merci. Immagini e video delle spedizioni di mascherine e Dpi scaricati dagli aerei noleggiati ad hoc e provenienti dalla Cina hanno per giorni occupato le prime pagine dei giornali e i servizi televisivi dei telegiornali. Basti pensare che anche a livello di Governo centrale il cargo aereo è tornato prepotentemente d'attualità nella discussione di Alitalia con la Ministra dei trasporti, Paola De Micheli, che più volte ha sottolineato quanto sia importante che la nuova Alitalia investa direttamente e in maniera più convinta rispetto al passato sul trasporto merci.

Questo tema è stato uno degli argomenti dibattuti durante il Forum di esperti che Bcube Air Cargo ha organizzato recentemente attraverso un webinar cui hanno preso parte i maggiori esponenti del comparto a livello nazionale. La sensazione, però, è che una volta superata la fase d'emergenza l'attenzione dell'opinione pubblica e della politica nazionale tornerà ad abbassarsi sul trasporto aereo merci. Spetterà dunque agli stakeholders e, in particolare, alle associazioni di categoria, far sentire la propria voce e mantenere alta l'attenzione sull'importanza di questa modalità di trasporto per l'import/export delle merci e quindi per l'economia nazionale. L'emergenza Covid ha mostrato in maniera evidente quanto indispen-

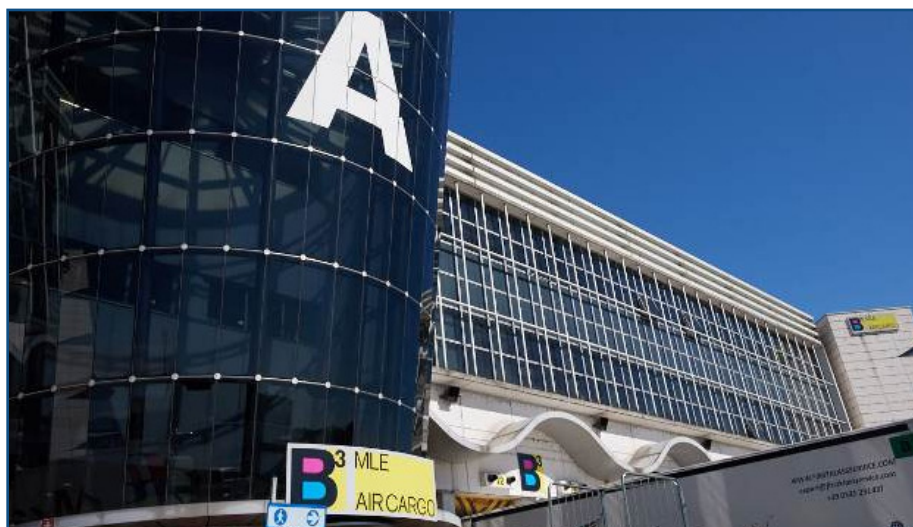


sabile sia un'efficiente catena logistica in grado di far arrivare nel nostro Paese o di far partire prodotti farmaceutici, Dpi, prodotti alimentari e altro.

Mauro Grisafi, General Manager di Bcube Air Cargo che ha ospitato il Forum ha ribadito: "Sono convinto che se dialoghiamo al nostro interno, a questi aspetti negativi dell'emergenza sanitaria, che ha impattato in maniera estremamente forte il settore del cargo aereo, si possono trovare delle soluzioni. Il rimedio sta nella collaborazione e contributo di tutti gli attori della filiera. Dobbiamo unire le forze per valorizzare il nostro settore e lanciare un messaggio forte a livello Paese, cogliendo le opportunità che offre il sistema produttivo del Made in Italy. È questo l'approccio che ci deve far traghettare verso un sistema che guardi al nuovo contesto che stiamo vivendo. Infatti, il secondo passo, nel medio e lungo periodo, è pensare alla logistica in modo differente, in maniera più integrata e collaborativa. È necessario mettere immediatamente in pista delle azioni che portino ad un cambiamento, che creino delle opportunità di business nuove, che provochino il mercato, facendo emergere l'attrattività del sistema aeroportuale italiano rispetto ai competitor europei".

Il presidente di Anama, Alessandro Albertini, uno dei relatori che ha preso parte al Forum di esperti organizzati da Bcube Air Cargo, ha pubblicamente segnalato al Governo quanto importate sia la volontà politica di puntare sul trasporto aereo merci arrivando a chiedere che la nuova Alitalia investa anche in una flotta di aerei all-cargo. Un altro aspetto interessante emerso dal Forum è quello che certamente ad aver compreso l'importanza del segmento cargo sono state le compagnie aeree. La speranza, anche in questo caso, è quindi che in futuro le compagnie aeree ribilancino un pochino più a favore delle merci l'attenzione che normalmente è sbilanciata a favore del trasporto passeggeri.

È grazie al trasporto delle merci, infatti, se nel 2020 e nel 2021 i vettori aerei potranno dire di avere almeno parzialmente limitato i danni economici e finanziari indotti dal lockdown e dall'emergenza Covid-19.



## Il covid ha fatto decollare l'avio-camionato



**D**iversi operatori del trasporto stradale al servizio del cargo aereo hanno riferito a AirCargoNews di aver vissuto un certo incremento delle attività durante la crisi sanitaria.

Un rappresentante della lussemburghese Road Feeder Service ha parlato di un aumento di km percorsi pari al 19% in marzo e al 22% in aprile, a causa del duplice effetto del boom della richiesta di prodotti medici e farmaceutici e della drastica riduzione dei voli operati, in particolare di quelli passeggeri dove spesso queste merci viaggiano.

Una valutazione che coincide con quella di Stefano Craviotto, branch manager della cooperativa CTV2000, che in un post su LinkedIn ha spiegato come nelle fasi più acute dell'emergenza sia stato "necessario sfruttare al massimo tutte le coincidenze tra i pochi voli disponibili, per questo il trasporto su gomma ha ricoperto un ruolo da protagonista. I camion hanno colmato le distanze tra gli aeroporti, rendendo possibili trasferimenti che con i soli aerei non sarebbero stati realizzabili".

Craviotto ha poi aggiunto che CTV 2000 in particolare ha risposto a queste difficoltà "rinforzando le linee dall'Italia verso i principali scali merci del nord Europa come Zurigo Francoforte Amsterdam e Bruxelles, sia per materiale perishable che general cargo".

Altri operatori hanno detto anche di avere riscontrato una variazione delle merceologie trasportate. Sempre su AirCargoNews la società britannica Cranleigh Freight Services, solitamente attiva nei trasporti di macchinari per l'industria dell'oil&gas, ha detto di essersi dedicata, durante l'emergenza, al trasporto di DPI per gli ospedali del paese.



## Virgin Atlantic Cargo atterra a Malpensa

**V**irgin Atlantic Cargo ha esteso il suo network cargo globale all'Italia lanciando servizi bisettimanali che collegano gli aeroporti di Londra Heathrow e Milano.

Lo ha annunciato lo stesso vettore spiegando che a partire dal primo volo programmato per sabato 12 settembre, la compagnia avvierà ogni giovedì e domenica, con partenza da Londra, i voli Airbus A350 e Boeing 787 che offriranno fino a 50 tonnellate di capacità cargo per ogni volo da e per Milano Malpensa.

Ai clienti statunitensi Virgin propone quindi collegamenti rapidi e facili su Londra e su Milano con consegne da New York alla Lombardia in un giorno.

Virgin Atlantic Cargo prevede di trasportare un'ampia varietà di carichi che vanno dall'abbigliamento e calzature, all'enogastronomia e ricambi per auto di lusso, ai prodotti farmaceutici, elettronici e tessili.

La capacità di carico sul nuovo servizio Virgin Atlantic sarà commercializzata da Adp, Gsa per l'Italia, mentre l'handler Bcube Air Cargo si è aggiudicata il contratto di movimentazione merci per le spedizioni in esportazione e importazione.

“Abbiamo scelto Milano come nostra ultima rotta per il solo trasporto merci perché il profilo del nostro business si adatta così bene alla nostra rete nel Regno Unito e negli Stati Uniti, e non vediamo l'ora di poter far crescere i nostri rapporti di lavoro con i clienti in Italia” ha commentato Dominic Kennedy, managing director di Virgin Atlantic Cargo.

Il network cargo della compagnia include gli scali di Atlanta, Barbados, Bruxelles, Chicago, Delhi, Dublino, Johannesburg, Lagos, Miami,



Mumbai, New York JFK, Los Angeles, Hong Kong, Shanghai e Tel Aviv. Carlo Gonzato, amministratore delegato di Adp in Italia, ha dichiarato: “L'avvio di frequenze bisettimanali verso Malpensa dimostra il sostegno di Virgin Atlantic Cargo al mercato italiano. L'aeroporto di Malpensa è un hub primario per l'import-export e, poiché l'Italia continua a crescere, è una notizia particolarmente gradita ai clienti che ora potranno accedere alla capacità diretta da e per il Regno Unito con Virgin Atlantic, oltre a collegamenti veloci verso le principali città americane. Entrambi i mercati offrono alla comunità imprenditoriale italiana importanti opportunità commerciali”.



## Cargolux ha messo la mascherina anche al suo aereo cargo



**L**a compagnia aerea lussemburghese Cargolux sta facendo parlare di sé in queste ore per un'azzeccata azione di marketing. Il vettore ha infatti 'messo' anche a un suo aereo per il trasporto merci la mascherina protettiva per prevenire la trasmissione di coronavirus.

Sulla livrea dell'aereo è stata anche aggiunta la scritta: “Not without my mask”. Tradotto: “Non senza la mia mascherina”.

Cargolux ha così commentato la foto postata sui social network: “Uno dei nostri aerei B747-8 merci ha ricevuto la propria mascherina sul suo naso anteriore riflettendo l'impegno della compagnia aerea nella lotta contro il Covid-19”.

Altri operatori hanno detto anche di avere riscontrato una variazione delle merci trasportate. Sempre su AirCargoNews la società britannica Cranleigh Freight Services, solitamente attiva nei trasporti di macchinari per l'industria dell'oil&gas, ha detto di essersi dedicata, durante l'emergenza, al trasporto di DPI per gli ospedali del paese.



## Classifica logistica merci in Italia: ancora Savino Del Bene al vertice

L'ultima classifica dei primi mille operatori della logistica merci in Italia si apre con un podio identico rispetto a quello dell'anno precedente. Medaglia d'oro a Savino Del Bene, medaglia d'argento a Dhl e medaglia di bronzo al corriere espresso Brt. La "classifica dei primi mille" (edizione 2020) come ogni anno viene pubblicata da Il Giornale della Logistica e si basa in quest'ultima edizione sui dati di bilancio del 2108 comparati a quelli del 2017.

Dallo scorso anno uno spedizioniere, Savino Del Bene appunto, guida questa speciale graduatoria con un fatturato di 1,55 miliardi di euro (in crescita rispetto a 1,48 miliardi di un anno prima) e un utile di 28,9 milioni (in calo da 33 milioni).

Al secondo posto si conferma un operatore logistico a 360° come il gruppo tedesco Dhl il cui fatturato nel 2018 è salito in Italia a 1,53 miliardi di euro (da 1,42 miliardi) mentre il risultato netto è stato pari a 36,8 milioni (in crescita da 28,1 milioni).

In terza posizione il corriere espresso Brt che può vantare un volume d'affari pari a 1,41 miliardi (da 1,37 miliardi dodici mesi prima) e un utile di 21,1 milioni (in discesa da 28,6 milioni).

A lunga distanza insegue in quarta posizione il gruppo altoatesino Fercam che a livello consolidato ha generato un fatturato pari a 814 milioni di euro (in aumento da 754 milioni) e un risultato netto pari a 9,3 milioni (dai 7,8 milioni di un anno prima).

Al quinto posto di questa speciale classifica è salita Arcese Trasporti con 687 milioni di fatturato (da 667 milioni) e un risultato netto positivo di 19,3 milioni (da 18,6 milioni), superando Ups Italia il cui volume d'affari è sceso da 713 milioni a 684 milioni mentre l'utile è salito da 13,8 a 22,1 milioni di euro.

Scambio di posizioni anche fra Dsv e Schenker Italiana: quest'ultima è salita al settimo posto con quasi 677 milioni di euro di fatturato (da 631 milioni dell'anno precedente) e un utile sostanzialmente stabile a 7,2 milioni di euro. Costante è rimasto anche il volume d'affari di Dsv in ottava posizione con 663,5 milioni di euro di fatturato e un risultato netto in crescita a 24,4 milioni, da 17,2 di un anno prima.

Al nono posto della classifica dei mille si conferma Kuehne Nagel con poco meno di 643 milioni di fatturato (da 622 milioni) e un utile in calo a 8,2 milioni di euro (da oltre 12 milioni).

La top 10 degli operatori della logistica merci in Italia si chiude con Gls Italy (che scala ben tre posizioni scalzando B Cube Holding dai primi dieci) che nel 2018 ha ottenuto un fatturato di 552 milioni (da quasi 473 milioni) e un significativo utile di 74 milioni (dai 62,5 dell'anno prima) che la rende la società con il migliore risultato netto in assoluto fra le prime dieci.

Nelle successive dieci posizioni si classificano Sda Express Courier, Havi Logistics, Bcube Holding, Jas Jet Air Service (che a livello di gruppo vanta un fatturato consolidato simile a quello di Savino Del Bene ma la testa finanziaria è negli Stati Uniti per cui non è riportato in questa classifica limitata al mercato italiano), Transmec, Geodis, Ceva Logistics Italia, Contship Italia, Gruber e Dhl Exel Supply Chain Italy.

Merita una nota a parte la rapida scalata di Amazon Italia Logistica (dalla 29ma alla 26ma posizione in classifica) che nel 2017 fatturava 199 milioni e un anno più tardi era già salita a 265 milioni con un risultato netto positivo rispettivamente di 6,8 e 8,6 milioni di euro.



## Emirates affida al CoolBox di Alha i suoi carichi pharma a Fiumicino

Alha Group ha annunciato la fornitura alla compagnia aerea Emirates SkyCargo del proprio CoolBox per l'erogazione dei servizi premium per le spedizioni farmaceutiche.

In una nota l'handler aeroportuale scrive: "In questo periodo così delicato, dopo le cancellazioni dei voli dovute all'emergenza Covid-19, è importante osservare il positivo ritorno all'operatività di Roma Fiumicino, scalo in cui i volumi del cargo aereo stanno progressivamente aumentando. A partire dal 15 luglio 2020, Emirates ha ripreso a volare regolarmente da e per Roma Fiumicino e le operazioni cargo sono tornate in pista, con un focus primario sui servizi a temperatura controllata per i prodotti farmaceutici".

Alha CoolBox è uno speciale dolly che garantisce perfette condizioni di controllo della temperatura durante le operazioni aeroportuali e pieno mantenimento della catena del freddo, creando un collegamento diretto tra il pharma centre e l'aeromobile. "Alimentato da motori ibridi di ultima generazione, CoolBox è il più grande cool dolly presente sul mercato: le sue due celle di raffreddamento con sistemi di refrigerazione separati offrono massima flessibilità e la possibilità di impostare intervalli di temperatura differenziati" aggiunge infatti Alha, precisando che è dotato di un sistema di controllo integrato che fornisce funzioni avanzate, tra cui il monitoraggio della temperatura in tempo reale, allarmi in caso di deviazione della temperatura e registrazione dei Kpi. Progettato per l'operatività durante tutto l'anno e testato tra -20°C e +50°C, CoolBox garantisce infatti un perfetto controllo della temperatura anche in condizioni climatiche estreme.

Danilo Bonfanti, cargo manager di Emirates per l'Italia, ha dichiarato: "Siamo lieti di lavorare con Alha, nostro partner di lunga data in Italia, per fornire la massima protezione per le merci sensibili alla temperatura, compresi i prodotti farmaceutici di alto valore. Emirates SkyCargo è fermamente impegnata nello sviluppo di infrastrutture adeguate al trasporto di merci speciali nei mercati in cui operiamo e i cool dolly forniti da Alha ci aiuteranno a garantire l'integrità dei prodotti durante il trasporto tra il magazzino e l'aereo".

Emirates SkyCargo offre soluzioni di trasporto specializzate per prodotti farmaceutici sensibili alla temperatura attraverso il suo servizio Emirates Pharma. In collaborazione con i suoi partner di assistenza a terra, il vettore ha anche sviluppato corridoi dedicati al prodotto farmaceutico tra diverse importanti stazioni di origine e destinazione, tra cui Roma e Milano.



## Record per il 2020: spedito da Fracht Italia un rotore FOMAS da 42 tons



**A** dodici mesi di distanza dal precedente pezzo simile spedito sempre dall'Italia verso la Cina, la FOMAS di Osnago (Lecco) è stata protagonista nel week end, insieme allo spedizioniere Fracht Italia, di quella che senza dubbio sarà la spedizione record del 2020 dall'aeroporto di Malpensa per il peso e la complessità delle operazioni di carico a bordo. È stato infatti spedito un rotore destinato a una centrale nucleare in Cina lungo 9,45 metri e del peso di 36,5 tonnellate (record) che con attrezzature, sella e altro equipaggiamento raggiungeva un totale di oltre 42 tonnellate. FOMAS Group è una multinazionale attiva nella produzione di forgiati, anelli laminati e polveri metalliche destinati a molteplici mercati, in particolare l'industria energetica, l'oil & gas, l'automotive e l'aerospaziale. L'imbarco su un aereo di CargoLux Italia è avvenuto nella notte fra sabato 12 e domenica 13 settembre dopo che il rotore, poche ore prima, era arrivato allo scalo di Malpensa direttamente dallo stabilimento produttivo FOMAS SpA a bordo di un camion di Bonanomi Trasporti. La scelta di optare per la via aerea è stata dettata dall'urgenza con cui il carico doveva arrivare alla centrale Xiapu, nella provincia di Fujian, dopo la tratta aerea da Malpensa all'aeroporto di Zhengzhou in Cina. Alla partenza dallo scalo varesotto, oltre allo staff di Alha (che ha curato la pallettizzazione per il posizionamento del carico in stiva), Airport Handling (che ha agito come handler di rampa), Forti sollevamenti (presente con due autogru) e il vettore aereo CargoLux, ad assistere personalmente in piazzale a tutte le delicate operazioni di arrivo, sollevamento e imbarco del rotore (che hanno richiesto diverse ore) c'erano Vincenzo Mappa e Laura Voria (rispettivamente branch manager e airfreight manager di Fracht Italia) e Francesca Cambiaghi per FOMAS SpA (addetta alla logistica). Alle 3:30 di domenica mattina le attività di sollevamento, inserimento e posizionamento del rotore al centro della stiva dell'aereo sono state completate con successo e un lungo applauso da parte di tutto il team che ha preso parte ai lavori ha suggellato un'altra missione compiuta per Fracht Italia.

## Il nuovo hub di Dhl Express a Malpensa è entrato in attività



**A** l momento comunicazioni né riscontri ufficiali dai piani alti del gruppo ancora non ne arrivano ma secondo quanto appreso da AIR CARGO ITALY il nuovo hub aeroportuale di Dhl Express a Malpensa da pochi giorni è entrato in attività. Il "go live" precisamente dovrebbe essere stato venerdì scorso e già nel corso del week end i primi aerei gialli e rossi hanno iniziato ad arrivare sul piazzale antistante il nuovo magazzino.

Fino a ieri, infatti, Dhl operava in un magazzino nei pressi del terminal 2 mentre da adesso le attività verranno progressivamente trasferite nella nuova e più ampia struttura sorta presso la cargo city dell'aeroporto varesotto.

L'anno scorso Nazzarena Franco, amministratore delegato di Dhl Express in Italia, ad AIR CARGO ITALY aveva spiegato che il nuovo impianto permetterà di "raddoppiare l'area operativa, passando dagli attuali 24.000 metri quadri ai futuri 55.000 metri quadri. Il nuovo magazzino sarà certificato LEED, per garantire gli alti standard di sostenibilità energetica ambientale. Il sistema di smistamento all'avanguardia permetterà di triplicare la capacità attuale e, grazie alla nuova tecnologia, saranno gestiti contemporaneamente servizi internazionali e nazionali". Poi aveva aggiunto: "Malpensa diventerà un hub fondamentale, all'interno di un network europeo di 85 hub e gateway, a fianco degli impianti principali di Lipsia, East Midlands e Bruxelles. La nuova centralità di Malpensa, snodo verso l'Europa, aumenterà il vantaggio competitivo per le imprese italiane".

Il piano d'investimenti Dhl Express in Italia prevede investimenti complessivi per circa 400 milioni di euro, di cui circa un quarto erano dedicato al progetto di Malpensa che apre i battenti con alcuni mesi di ritardo anche a causa dell'emergenza Covid-19.

## Agroalimentare, ecommerce e aviocamionato: le tre scommesse del cargo aereo italiano

Esiste un'importante fetta di mercato che 'decolle' dall'Italia attraverso servizi di trasporto aviocamionato da poter recuperare, così come l'ecommerce contribuirà a rendere maggiormente utilizzata la spedizione aerea mentre un settore merceologico da far salire a bordo degli aerei sarà l'agroalimentare.

Questi sono alcune delle risultanze più evidenti e interessanti riportate nelle conclusioni del Rapporto intitolato "Il trasporto merci aereo in Italia – Secondo studio Osservatorio Cargo Aereo" curato da Trt Trasporti e Territorio e commissionato dal Cluster Cargo aereo di cui fanno parte le associazioni di categoria Anama, Assohandlers, Assaereo e Ibar.

Fra gli spunti di carattere generale viene evidenziato che "anche lo sviluppo del trasporto passeggeri nei principali scali europei ha permesso di estendere il network di collegamenti a servizio del trasporto merci". Infatti "l'incremento del trasporto passeggeri su determinate relazioni, e la corrispondente crescita del cargo aereo ospitato nella stiva degli aerei passeggeri, favorisce il raggiungimento di masse critiche di merce, tali da favorire l'attivazione di voli regolari al cargo su relazioni prima non servite da vettori cargo".

Un ulteriore elemento che può favorire lo sviluppo di determinati scali, in Italia e in Europa, è rappresentato dal contesto produttivo e dei servizi in cui l'aeroporto si inserisce. "Lo sviluppo di determinati poli produttivi e logistici, in particolar modo nel Nord Italia e nel Nord Europa, ha rappresentato un volano per l'economia dei servizi di trasporto e logistica atti a soddisfare una domanda crescente del mondo industriale" si legge nel rapporto.

"Negli aeroporti con più elevate quantità di traffico – spiega la ricerca – l'insufficiente offerta di collegamenti intercontinentali diretti tra l'Italia e alcune aree a più forte crescita economica nel mondo è in gran parte compensata dall'ampia disponibilità di tratte aeree che consentono alle merci di raggiungere la destinazione finale transitando negli hub di vettori stranieri (Germania, Francia e Olanda), dove vengono trasbordate su altri aeromobili, così come emerge anche dal confronto tra le principali rotte dirette e i principali mercati di destinazione finale".

Accanto a questi transiti 'aereo-aereo' (fenomeno fisiologico e che non sottrae traffico agli aeroporti italiani ove comunque le merci vengono imbarcate sugli aeromobili), il mercato del cargo aereo italiano evidenzia una significativa quota di traffico cosiddetto 'aviocamionato', vale a dire che dall'Italia viene trasportato su gomma verso scali esteri da cui decolla. "Studi condotti in materia stimano in oltre 300.000 tonnellate annue il volume di merci aeree con origine/destinazione Italia che utilizzano tratte aeree in arrivo e in partenza nei

Tabella 12 – Filiera analizzate e ruolo del cargo aereo in Italia (export extra UE, dati 2019)

| Filiera        | Quantità (mgl ton)<br>Nave + Aereo | Valore (mld euro)<br>Nave + Aereo | % Quantità<br>Aereo | % Valore<br>Aereo | Rapporto<br>valore/quantità<br>Aereo (euro/kg) |
|----------------|------------------------------------|-----------------------------------|---------------------|-------------------|------------------------------------------------|
| Farmaceutica   | 83                                 | 9,1                               | 13%                 | 79%               | 655                                            |
| Agroalimentare | 5.471                              | 11,3                              | 0,4%                | 3%                | 13                                             |
| Moda           | 129                                | 13,4                              | 40%                 | 88%               | 227                                            |
| Meccanica      | 2.557                              | 42                                | 4%                  | 24%               | 91                                             |
| Elettronica    | 522                                | 9,4                               | 5%                  | 36%               | 121                                            |
| Automotive     | 838                                | 9,7                               | 1%                  | 7%                | 64                                             |

Fonte: Elaborazioni TRT su dati Eurostat, 2020

grandi aeroporti europei, percorrendo via camion il tragitto tra questi scali e il nostro paese; tale valore è pari a circa un terzo del totale delle merci che poi vengono spedite tramite aereo e indica come ci possa essere spazio per crescere nella via aerea in Italia se si riuscissero a cogliere le opportunità" sottolineano gli autori della ricerca. "Questo fenomeno è dovuto ad una molteplicità di fattori, che sono anche conseguenti, per una parte significativa, alle criticità del settore del cargo aereo italiano (insufficienza dei collegamenti diretti, inefficienze operative, amministrative e strutturali, ecc.)."

A proposito della competizione tra paesi e specificità di filiera, lo studio dice: "Esaminando più nel dettaglio la crescita a valore, di maggiore rilevanza per il settore aereo, si evidenzia come l'Italia mostri una crescita importante nel farmaceutico, comparto nel quale sopravanza gli altri paesi. I tassi relativi più bassi si registrano per elettronica e automotive". Poi ancora: "A fronte di un elevato valore per farmaceutico e moda, che, già utilizzano intensamente il trasporto aereo, emerge una potenzialità inespressa, in particolare per il settore agroalimentare, che rappresenta peraltro uno dei settori di punta del made in Italy, ma che sconta un valore medio del prodotto più basso".

Le caratteristiche della merce (intese come deperibilità e necessità di corretta conservazione) "costituiscono fattori determinanti per quanto concerne il settore dell'agroalimentare e del farmaceutico", mentre "la meccanica e l'automotive sono maggiormente influenzati dall'efficienza dei servizi forniti dallo scalo aeroportuale, oltre ovviamente all'effettiva origine e destinazione della merce, essendo questa in generale più consistente sia in termini di peso che di volume". La sicurezza e l'affidabilità del servizio vengono in particolar modo indicati per i settori a maggiore valore unitario della merce, quali moda ed elettronica, settori in cui per gli stessi motivi rileva anche la preferenza espressa dal committente.

Come confermato dall'indagine qualitativa effettuata, le aziende evidenziano come la scelta del trasporto aereo derivi spesso dalla necessità di gestire spedizioni urgenti (ordini inattesi, gestione dei ritardi nelle consegne, ricambistica) o per ridurre il transit time, anche in base alle richieste del cliente.

La costante crescita dell'ecommerce, che sempre più richiede di essere gestito secondo una logica di forte specializzazione e di efficienza della catena logistica, costituisce un'ulteriore opportunità per il settore aereo, "a supporto di un comparto, trasversale rispetto alle filiere merceologiche, che fa della rapidità della consegna al destinatario finale (sia questa azienda o consumatore privato) uno dei principali fattori competitivi nell'ambito del proprio modello di business". Altro elemento interessante emerso dall'analisi riguarda le principali strategie che le aziende indicano per accrescere il contributo del cargo aereo per favorire lo sviluppo della filiera. "Tra i fattori maggiormente presi in considerazione, si segnala il miglioramento dei collegamenti, per capillarità e frequenza, oltre allo sviluppo di un'infrastruttura aeroportuale più orientata alle esigenze delle aziende (hub logistici di consolidamento dei flussi e sviluppo di infrastrutture aeroportuali dedicate)". Rispetto al ruolo del trasporto aereo in relazione ai principali trend di mercato, questo viene visto dalle aziende come "un modo per espandere la propria rete commerciale verso mercati internazionali, oltre che permettere l'approvvigionamento da mercati esteri, contribuendo all'internazionalizzazione della catena logistica".

Anche rispetto al commercio elettronico, il trasporto aereo sta, negli ultimi anni, favorendo una crescita importante di tutto il settore, che trova nell'efficienza dei servizi offerti e nella velocità di consegna i principali punti di forza del proprio business.

In conclusione il rapporto sostiene che "le indagini sul campo hanno rilevato come, pur in presenza di specificità di filiera, alcuni elementi strategici comuni meritino di essere presi in considerazione, in quanto possibili portatori di vantaggi per il sistema del cargo aereo nel suo complesso. La collaborazione tra i vari soggetti coinvolti nell'ambito della filiera del cargo aereo è in grado di portare benefici per l'intero sistema, grazie a scelte di ottimizzazione e di efficienza che evolvono dall'interesse della singola azienda a vantaggio di tutti i soggetti coinvolti". In questo senso "il ruolo dell'impresa di spedizioni risulta centrale nei processi di scelta (da un livello più generale a valutazioni più specifiche in relazione agli scali da utilizzare) e costituisce pertanto un elemento da tenere nella debita considerazione, in quanto può contribuire a orientare in modo significativo le scelte delle aziende".



# say where and when

una piattaforma logistica ad alto valore aggiunto



## Le certificazioni

Significative le certificazioni ottenute da Freschi & Schiavoni: dalle Gdp in compliance con Ceiv, alla Tapa Fsr 2020 "classificazione A" per il magazzino di Vignate e Tapa Tsr 2020 "level 1 - massima sicurezza" per i servizi di trasporto erogati dalla flotta di automezzi di proprietà. Particolare attenzione è posta ai fornitori che sono selezionati e qualificati attraverso criteri di controllo stringenti. Il costante orientamento a migliorare le proprie prestazioni in tema di qualità, ambiente, salute e sicurezza sul lavoro rappresenta la strategia aziendale che operativamente si declina attraverso il perseguimento dell'effettiva soddisfazione dei clienti, la prevenzione degli infortuni e dell'inquinamento, la tutela della salute e del benessere dei propri lavoratori, la sostenibilità e la riduzione degli impatti ambientali connessi alle proprie attività e servizi.

## Dove siamo:

**Milano (Vignate e Liscate)**

**Malpensa (VA)**

**Bologna**

**Firenze**



Freschi & Schiavoni effettua trasporti nazionali e internazionali di linea, trasporti ad hoc in tutta Italia, servizi di ritiri e consegne, servizi di trasporto espressi e dedicati, movimentazione merce, controlli di sicurezza con i raggi X.

La società provvede alla gestione documenti di trasporto per merce industriale, via mare e via aerea import ed export, servizi personalizzati per compagnie aeree, spedizionieri.

Le attività sono gestite attraverso processi integrati al proprio sistema di qualità Uni En Iso 9001:2015 da cui radicano procedure di gestione su attività sempre più specifiche, al fine di rendere servizi con un alto grado di efficienza, valore aggiunto e sicurezza perseguendo la massima soddisfazione della propria clientela.

Attraverso le competenze su attività e servizi "speciali" legati al pharma, agli alimentari, alle merci "dangerous" e ai "vulnerable goods", Freschi & Schiavoni gestisce le commesse dei clienti in compliance alle certificazioni ottenute nel tempo, che ben si sposano con la crescente necessità di professionalità in un settore in continua evoluzione. Eroga servizi ai committenti con competenza e cortesia da parte di tutto lo staff, in primis da parte degli operatori documentali, dall'ufficio trasporti e dal personale viaggiante.

Il team annovera un'ampia gamma di specificità professionali raggiunte attraverso la formazione continua che l'azienda promuove con costanza.



**Freschi & Schiavoni**

**Via Monzese, 34**

**20060 Vignate (MI)**

**Tel. 02 959395211**

**[www.freschieschiavoni.eu](http://www.freschieschiavoni.eu)**

## Lazzerini: “Ecco come e perché Alitalia punterà sul cargo”

**L** amministratore delegato di Alitalia, e prossimo vertice della nuova Italia Trasporto Aereo, Fabio Lazzerini, è intervenuto in occasione della presentazione del secondo studio sul Cargo aereo in Italia per raccontare cosa la compagnia di bandiera intende fare per offrire al mercato delle merci un servizio migliore.

Nel suo intervento Lazzerini è partito dicendo: “Stiamo cercando di creare un'azienda nuova, che diventi un soggetto attivo e possibilmente leader nel mercato del trasporto aereo. Un paio di dati dicono bene quale sia la situazione del nostro mercato che si riflette sui passeggeri ma ovviamente anche sul mondo cargo: in un anno normale, prendiamo il 2019, noi come Alitalia abbiamo il 76% dei sedili sul mercato domestico e soltanto il 24% che serve il mercato internazionale e intercontinentale. L'altro dato è il dato dei collegamenti diretti intercontinentali: in Italia (non la Alitalia) per ogni 100 passeggeri che possono prendere un volo intercontinentale diretto ce ne sono 62 che devono andare su un hub estero (europeo tipicamente), mentre negli altri Paesi questa percentuale è decisamente sotto il 100. Quindi una volta soddisfatta tutta la domanda locale per collegamenti intercontinentali rimane dal 30 al 40% di posti disponibili per i mercati limitrofi o comunque europei.

Questo è uno dei problemi strutturali che scontate anche voi del mondo cargo. Cioè un aeroporto come Francoforte beneficia di una compagnia che collega veramente qualsiasi angolo del mondo e lo stesso succede negli aeroporti principali dei grossi vettori europei”.

L'a.d. della nuova Italia Trasporto Aereo ha poi aggiunto che l'emergenza pandemica in atto sta creando dei disastri incalcolabili ed epocali ma presenta anche delle opportunità.

“Per il nostro Paese è quello di fare una compagnia aerea che parte più o meno da zero” ha detto. “Parte in un momento in cui il mercato è fondamentalmente fermo.

Abbiamo la possibilità dunque di ridisegnare la compagnia che vogliamo fra 5 anni, che ha bisogno di ribaltare la proporzione fra lungo raggio e corto raggio, sia perché c'è la domanda, sia perché per noi è anche il modo di spostarci dalla concorrenza principale sul medio e breve raggio rappresentata da compagnie low cost, treno ad alta velocità, ecc. Tra 5 anni noi dovremo avere una compagnia che avrà una pesante proporzione



di voli di lungo raggio. Dovremo sapere bilanciare e guardare bene dove vogliamo arrivare. Di collegamenti intercontinentali ne ha bisogno il mondo dell'imprenditoria, chi esporta ed importa e anche il mondo del turismo”.

Entrando ancor più nello specifico della propria divisione dedicata alle spedizioni di merci Lazzerini ha ricordato che Alitalia Cargo, “con il nostro team guidato da Antonio Temporini, ha lavorato quest'anno da febbraio ad aprile, e anche dopo, per essere l'asse portante di un Paese che era totalmente chiuso. Asse portante per l'emergenza medica, sanitaria, ma anche per l'esigenze di vita quotidiana delle famiglie che avevano necessità di ricevere prodotti di uso quotidiano nelle proprie case o nei supermercati. Per noi l'importanza del cargo è chiara già da un po' di tempo. Io sono arrivato in Alitalia tre anni fa e con Temporini abbiamo di fatto fin da subito creato una startup per riportare il cargo interamente all'interno di un vettore che l'aveva lasciato andare”.

La consapevolezza sull'importanza del trasporto aereo merci in Italia trae origine da alcuni trend evidenti sul mercato: “Sappiamo l'importanza di questo settore in questa fase storica e diventa ancora maggiore se si pensa all'esplosione dell'e-commerce che ormai è diventata evidente anche in un comparto che aveva approcciato questo settore con un po' di attenzione verso il mercato italiano.

L'Italia ripartirà dai suoi asset principali che sono prodotti a valore aggiunto, prodotti che si sposano perfettamente con il comparto del cargo aereo”.

Fra questi, come spiegato dallo studio condotto per conto del Cluster cargo aereo, la meccanica, l'automotive, il pharma, il fashion e in futuro sempre di più anche l'alimentare.

“Dunque nei piani di Alitalia, che non vi posso illustrare perché semplicemente dobbiamo ancora iniziare a fare il piano industriale (la nuova società dovrebbe essere costituita questa settimana o al massimo la prossima), il cargo è parte integrante e strategica della Alitalia che stiamo pensando” ha concluso il manager.

“Abbinata ai collegamenti fondamentali che sono fondamentali per riuscire ad accompagnare il settore a una crescita che possa consentirci di mantenere il più possibile le merci trasportate direttamente dal nostro Paese senza passare da altri hub europei”.

Alla richiesta di Andrea Cappa, segretario generale di Anama, di un confronto non appena elaborato il piano della nuova Alitalia, l'a.d. della compagnia ha rivolto un invito a partecipare in qualche modo alla redazione del nuovo business plan. “Il piano industriale lo faremo con un management dell'azienda che allestiremo nei prossimi giorni e utilizzando advisor di vario tipo. Io però ci tengo molto che sia un piano partecipato e nel nostro team cargo guidato da Antonio Temporini ci sono conoscenze estremamente approfondite e importanti” sono state le parole di Lazzerini.

“Nella preparazione del piano cargo cercheremo anche, qualora voi abbiate voglia e ci diate la possibilità di farlo, anche di coinvolgervi non dopo averlo preparato ma di avere un'interazione che ci consenta di costruire un piano industriale che viene visto dagli stakeholder esterni come un piano che ha senso per un settore che ognuno di noi rappresenta. Per cui il vostro è un invito che anticiperemo a prima che il piano sia pronto”.

## “Il 70% dell’export italiano in mano a operatori logistici esteri”

**D**al palco della Naples Shipping Week, intervenendo durante i lavori dell’assemblea generale 2020 di Assoporti, il direttore generale dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha lanciato un monito sui necessari, ma eccessivamente frammentati controlli, controlli alla merce e sul fatto che la distribuzione mondiale del Made in Italy è in mano a operatori logistici e case di spedizione straniere. Secondo Marcello Minenna serve insomma “uno sforzo innovativo” e le Dogane stanno cercando di fare la loro parte. Oggi esistono “133 controlli distribuiti su 17 pubbliche amministrazioni. Se prendiamo tutta la filiera logistica di merci e vet-

tori i controlli diventano 400 su 27 pubbliche amministrazioni” ha detto il direttore. Aggiungendo poi che “se ci spostiamo in Olanda i controlli su tutta l’intera filiera logistica di merci e vettori sono 80”.

I controlli sono garanzia di salute pubblica e di benessere generale ma una loro semplificazione e razionalizzazione sarebbe doverosa anche secondo l’Agenzia delle Dogane. Oltre ai controlli, però, c’è un altro aspetto che Minenna ha messo in risalto e sono le rese commerciali delle vendite internazionali da parte degli esportatori italiani. “Nel settore delle importazioni la filiera tutto sommato è integrata, ma non va

bene che nella fase dell’esportazione il 70% non lo sia. Non ci sono campioni nazionali in grado di intercettare quando si va in uscita con la merce. In altri termini vengono a prendersi la merce presso la nostra struttura di trasformazione, produzione o distribuzione soggetti che spesso e volentieri non sono nazionali” ha sottolineato il direttore delle Dogane. “Guardate – ha proseguito – che questa è una gran parte dell’internazionalizzazione. La catena del valore fa un giro, e questo giro include la parte dell’export. Per questo dicevo che ci troviamo di fronte a un trilemma logistica – Pil – commercio globale su cui bisogna mettere la testa e intervenire”.



## La rete aeroportuale italiana di Amazon e il nuovo hub di Lipsia

I big dell'e-commerce Amazon ha annunciato l'avvio delle operazioni di trasporto aereo merci in Europa dopo mesi di speculazioni. La novità è rappresentata dal fatto che saranno operate dalla propria compagnia aerea Amazon Air che inizialmente utilizzerà due aeromobili Boeing 737-800 di marca Gecas che saranno operati da Asl Airlines. L'hub per l'Europa sarà presso l'aeroporto di Lipsia.

“La struttura cargo di 20.000 metri quadrati all'aeroporto di Lipsia/Halle creerà un ulteriore collegamento all'interno della rete di distribuzione di Amazon in Europa, portando una maggiore selezione e opzioni di consegna più flessibili a un prezzo più basso per i clienti Prime” ha fatto sapere Amazon.

I trasporti aerei del noto marketplace americano sono già operativi tra Colonia, Madrid e Milano, con scali anche a East Midlands nel Regno Unito e a Katowice in Polonia. In Italia oltre a Malpensa vengono offerti voli quotidiani anche su Fiumicino.

Da tempo ci si aspettava che Amazon lanciasse una propria compagnia aerea dedicata in Europa, soprattutto da quando era stata annunciato l'intenzione di aprire un proprio hub aeroportuale a Lipsia. La società di e-commerce è nota per aver lavorato negli ultimi anni con Asl Airlines, così come con DHL, che utilizza proprio Lipsia come uno dei suoi hub continentali.

Entro la fine dell'anno i due nuovi aerei si uniranno alla flotta esistente di Amazon, composta da oltre 70 aerei che operano all'interno della rete globale di Amazon Air dedicata al trasporto aereo di merci.

Amazon Italia Logistica è la società che nel nostro paese si occupa in concreto dell'import/export e della distribuzione dei prodotti compravenduti sul più noto marketplace mondiale (quantomeno per i consumatori occidentali). L'azienda, nel più ampio panorama degli operatori logistici attivi in Italia, è quella che sta facendo segnare tassi di crescita più elevati come dimostra anche l'ultima “Classifica dei primi mille della logistica” redatta appena pochi mesi fa. Stando ai risultati del 2017 il braccio logistico di Amazon nel nostro paese era salito dalla 29ma alla 26ma posizione in classifica grazie a un fatturato di 265 milioni e un risultato netto positivo di 8,6 milioni.

Secondo un'indagine condotta da SUPPLY CHAIN ITALY sull'ultimo bilancio disponibile, Amazon Logistica Italia nel 2019 ha generato un volume d'affari pari 369 milioni di euro, un Margine operativo lordo di 59,4 milioni, un risultato ante-imposte di 19,2 milioni e un utile netto pari a 13,1 milioni. L'azienda spiega che “l'espansione dell'attività (a servizio del commercio elettronico di Amazon Eu Sarl, ndr) ha avuto luogo per l'arricchimento dei volumi e delle linee di prodotto esistenti quali, a titolo esemplificativo, Media, Casa, Libri,



Elettronica, Giocattoli e Sport. Dal 2018 al 2019 il valore della produzione è aumentato di 100 milioni e il risultato netto di 4,5 milioni. Nel 2020, anche a causa del Covid che ha accelerato la diffusione dell'e-commerce, le previsioni sono di risultati ulteriormente in forte crescita.

A proposito del network distributivo e logistico di Amazon in Italia, che solo negli ultimi giorni si è arricchito con le nuove aperture di due centri di smistamento a Genova (7.000 mq) e a Pisa (10.000 mq), merita particolare attenzione il fatto i principali hub distributivi siano operativamente collegati al più vicino aeroporto. Il centro di distribuzione di Castel San Giovanni (Piacenza) è ad esempio denominato Mxp5 (dove Mxp sta per Malpensa), Passo Corese (Rieti) è denominato Fco1, Colleferro (Roma) Fco2, Vercelli Mxp3, Torrazza (Torino) è Trn1 e Castelguglielmo (Rovigo) denominato Blq1 (Blq è la sigla Iata dell'aeroporto di Bologna).

Nella relazione sulla gestione al bilancio 2019 Amazon Logistica Italia dice per l'anno 2020 che “prevede di proseguire nel positivo trend di crescita e perseguire ulteriore sviluppo delle capacità di gestione dei flussi di merce a supporto dell'attività di commercio elettronico del gruppo”. Poi ancora si legge: “A tal fine gli obiettivi prevedono di continuare a fare leva sul centro di distribuzione denominato Mxp5, consolidare i centri di Passo Corese, Vercelli e Torrazza, investire nel lancio dei nuovi siti Blq1 e Fco2, il primo previsto a tecnologie robotica e il secondo per la gestione dei prodotti ‘voluminosi’. La società proseguirà inoltre nello sviluppo del business ‘Print on demand’”. Quest'ultimo servizio è dedicato al mercato dell'editoria e consiste nella stampa e fornitura di pubblicazioni proposte da Amazon se e quando vengono acquistate dal l'utente finale.

Fra le altre curiosità che emergono dalla lettura del bilancio di Amazon Logistica Italia ce n'è una che riguarda il personale impiegato. A proposito del contratto di lavoro si apprende infatti che il Ccnl Commercio è stato applicato ai lavoratori del centro Mxp5 mentre il contratto della logistica nei siti denominati (Fco1, Mxp3 e Trn1).

## Alitalia si riaggiudica il trasporto valori di Bankitalia



Sarà ancora Alitalia il vettore incaricato di effettuare il servizio di trasporto “aereo e aeroportuale” di valori tra le banche centrali nazionali dell'Eurosistema per conto della Banca d'Italia. La compagnia ha vinto infatti la gara europea indetta nel dicembre dello scorso anno, che prevedeva l'affidamento dell'attività per due anni a fronte di un compenso di circa 5,6 milioni di euro. Unica partecipante alla nuova procedura che si è svolta in forma di asta elettronica, Alitalia si è aggiudicata il contratto con un'offerta pari a circa 3,936 milioni. Non proprio una sorpresa: la compagnia era infatti già titolare del servizio, che nel 2016 le era stato affidato sulla base di una procedura negoziata che non aveva previsto la pubblicazione del bando, un iter adottato perché il vettore era stato ritenuto “l'unico operatore in grado di garantire i livelli di sicurezza e segretezza stabiliti dalla Banca Centrale Europea”.

## Il cargo aereo italiano si aspetta una ripartenza nella seconda metà del 2021

Nessuno ha la sfera di cristallo ma tutti si aspettano una lenta ma progressiva ripartenza del trasporto aereo nel corso del 2021 con un cambio di passo probabilmente già durante i mesi estivi. Questo è quanto emerso ieri durante i Quality Award Italy organizzati da Anama, l'associazione nazionale degli agenti merci aeree.

Interpellati dal presidente dell'associazione, Alessandro Albertini, sul loro sentiment di mercato per i mesi a venire, tutti i premiati (a cui è stata data la parola per un breve intervento) hanno concordato sul fatto che non ridurranno la loro attività nel nostro Paese e che bisognerà tenere duro ancora per alcuni mesi. Soprattutto per ciò che concerne la capacità di stiva belly, cargo, poiché il resto del mercato general cargo ha rallentato ma non si è praticamente mai fermato.

Antonio Sulis, direttore commerciale di Qatar Airways Cargo, ha sottolineato che la compagnia "da inizio 2020 ha deciso di rimanere e con forza sul mercato italiano" nonostante l'emergenza pandemica. "Anche se non esserci starebbe stata la cosa più semplice". Poi ha aggiunto: "Ci sono timidi segnali di ripresa, sul mercato si vede un pochino di fermento; dobbiamo essere positivi".

Sulla stessa lunghezza d'onda anche Andrea Sanfelici, country manager per l'Italia di Cargolux, per cui l'unica previsione certa è quella che il mercato nazionale "potrà continuare a contare sulla nostra compagnia aerea anche nel 2021". Nessun pensiero di

ritiro e riduzione dei servizi dunque. Danilo Bonfanti, cargo manager di Emirates SkyCargo, ha affermato che "ci vorrebbero non una ma due sfere di cristallo per sapere cosa succederà nel 2021. Di certo non sarà un anno facile. La riduzione dei voli passeggeri ha comportato un calo della capacità di stiva anche cargo ma per i prossimi mesi ci sono i presupposti per aumentare un po' i voli". Bonfanti ha sottolineato che Emirates "crede nel mercato italiano e lo dimostra il fatto che abbiamo ripreso a volare anche fra Bologna e Dubai con tre voli a settimana dove sono impiegati aerei passeggeri interamente utilizzati per carico cargo".

Sauro Martinelli, vertice commerciale di Atc / Adp e della controllante Ecs Group, si è detto "fiducioso sul 2021" e ha evidenziato come ci sia in atto "un'evoluzione, contraddistinta ad esempio da una sempre maggiore spinta verso la digitalizzazione". Poi, pur ammettendo che "il mercato va a singhiozzo", ritiene anch'egli che "dalla seconda metà del prossimo anno dovremmo essere in una situazione migliore poiché la ripresa sarà graduale". Per tornare ai livelli pre-Covid "ci vorranno 3 o 4 anni" ha concluso.

Infine Alessandro Cappella, direttore generale di Alha Group, ringraziando (così come è stato fatto anche dagli altri premiati) tutti i lavoratori rimasti ininterrottamente in servizio anche durante il primo lockdown totale, ha detto di aspettarsi per il prossimo futuro "un mondo nuovo, con aggregazioni fra quelli che resistono. Noi investiremo ancora".

## Dhl avvia un nuovo volo cargo diretto tra Malpensa e Cincinnati

Il Made in Italy può ora contare su un canale in più per raggiungere il mercato nordamericano. Ha infatti preso il via oggi (17 novembre 2020, ndr) un nuovo collegamento cargo diretto operato da Dhl tra Malpensa e Cincinnati, la capitale dell'Ohio dove si trova uno dei tre hub mondiali dell'operatore (gli altri due sono a Lipsia e Hong Kong). Il servizio, su cui è impiegato un Airbus A330-200 con capacità di carico di circa 55 tonnellate, prevede cinque partenze a settimana dallo scalo lombardo: precisamente il decollo è previsto da Malpensa alle 10 dal martedì al sabato, mentre il rientro è programmato per le 8 dal mercoledì al sabato. "Mentre il mondo intorno a noi cambia il sostegno di Dhl al processo di internazionalizzazione del tessuto industriale nazionale è una costante, anzi si potenzia" ha commentato Nazzarena Franco, amministratore delegato di Dhl Express Italy. "Con il nuovo volo intercontinentale diretto Malpensa-Cincinnati, Dhl potrà infatti supportare ancor più tutte quelle aziende che hanno rapporti commerciali con gli Stati Uniti", un mercato che - ha evidenziato ancora Franco - rappresenta il principale mercato di sbocco del Made In Italy e che nel primo semestre 2020 ha rappresentato tra i Paesi Extra-Ue una quota del 21%. Lieto per l'avvio del collegamento si è detto anche Armando Brunini, Amministratore Delegato di SEA, che lo ha descritto come "una grande opportunità per Malpensa, che diventa sempre più un punto di riferimento per il trasporto merci nel Sud Europa".



## Anama Quality Awards 2019: ecco tutti i vincitori

Anche quest'anno Anama, l'associazione italiana degli agenti merci aeree presieduta da Alessandro Albertini, ha assegnato i propri 'oscar' in occasione dei Quality Award Italy che si sono tenuti in streaming per evidenti ragioni legate all'emergenza pandemica ancora in atto nel Paese.

Il vettore aereo Qatar Airways ha fatto il pieno di riconoscimenti e si è aggiudicato, ex aequo insieme a Cargolux, il premio più ambito.

Di seguito il dettaglio dei premi e dei premiati:  
MIGLIORE GSA 2019 (General Sales Agent)

1. ATC/ADP

2. Cargolux

3. Air Logistics

MIGLIORE HANDLING AGENT IN & OFF AIRPORT 2019

1. Alha

2. Beta Trans

3. Freschi & Schiavoni

PREMIO FLOWN AS BOOKED 2019

1. Emirates SkyCargo

2. Qatar Airways

3. AirBridgeCargo

CUSTOMER SATISFACTION 2019

1. Qatar Airways

2. Cargolux - Emirates - Lufthansa Cargo (ex aequo)

3.

PREMIO ALL SERVICES 2019

1. Qatar Airways

2. Lufthansa Cargo

3. Cargolux

QUALITY OVERALL PERFORMANCE 2019

1. Cargolux e Qatar Airways

2.

3. Lufthansa Cargo

Per la prima volta nella storia degli award il consiglio di Anama, cui spetta il voto per il premio 'Quality overall performance', si è spaccato a metà assegnando lo stesso numero di giudizi positivi a Cargolux e a Qatar Airways.





## Ita annuncia l'ipotesi anche di aerei full cargo in flotta

**L**a 'nuova Alitalia', vale a dire Italia Trasporto Aereo Spa, sta considerando attentamente anche l'opportunità di investire in una propria flotta di aerei full cargo. Lo si legge in una nota della compagnia sul nuovo piano industriale che a proposito degli aspetti commerciali dice: "ITA si pone l'obiettivo di diventare la prima scelta sulle destinazioni internazionali da e per Fiumicino e di essere la compagnia di riferimento per il traffico business e leisure da e per Milano Linate. È inoltre previsto lo sviluppo del trasporto cargo attraverso l'utilizzo della capacità belly degli aeromobili ed è in corso di valutazione il possibile avvio di attività full cargo sull'aeroporto di Milano Malpensa".

**Di seguito pubblichiamo la nota completa diramata da Ita Spa:**

Il CdA di Italia Trasporto Aereo SpA, riunitosi oggi sotto la presidenza di Francesco Caio, ha approvato lo schema di piano industriale 2021-2025, predisposto in queste settimane dall'AD e DG Fabio Lazzerini.

In conformità e nei tempi stabiliti con il Decreto-legge n. 104/2020 ("Decreto Agosto"), convertito, con modificazioni, in Legge n. 126/2020, fin dalla prossima settimana lo schema di piano industriale sarà presentato alle Camere e alla Commissione Europea, per le valutazioni di competenza.

Lo schema di Piano, una volta recepiti i feedback delle Istituzioni e integrate le eventuali successive modifiche, sarà oggetto di un'ulteriore disamina per l'approvazione finale del CdA e costituirà la base su cui l'azionista MEF, in linea con la normativa italiana ed europea di riferimento, procederà al secondo aumento di capitale e ITA avvierà la sua attività operativa.

**Lo schema di piano si fonda su tre principali obiettivi:**

- Creare un vettore aereo efficiente, innovativo e competitivo, in grado di offrire al Paese una connettività di qualità in sinergia con i settori strategici del turismo e del commercio internazionale, ponendo al centro della propria strategia il miglior servizio ai clienti – imprese, individui e famiglie – coniugato alla sostenibilità sociale, ambientale ed economica, attraverso un'attenta ed oculata gestione delle risorse.

- Sviluppare una rete di alleanze mirata ad ampliare il raggio di azione di ITA, aumentarne le prospettive di crescita e occupazione, ottimizzarne gli investimenti in flotta e sistemi.

- Ancorare l'avvio della rete, della flotta e delle strutture operative alla realtà dell'attuale contesto e il loro sviluppo, con gradualità e prudenza, alla ripresa del traffico post Covid, per

assicurare all'azionista pubblico un efficiente uso del capitale tale da consentire un ritorno economico su quanto investito, in linea con il mercato. Ciò seppure in un contesto ancora incerto, in cui resta difficile prevedere con precisione l'evoluzione della domanda e il conseguente ritorno degli investimenti.

Questa impostazione configura lo schema di piano come uno strumento per perseguire, nel corso dei prossimi anni, una graduale e sostenibile crescita di ITA, nel segno di una netta discontinuità rispetto a quanto accaduto in passato. L'avvio operativo della compagnia si baserà su previsioni saldamente ancorate alla realtà, incluse quelle relative ai costi e alla domanda. L'attività, non investendo su rotte non profittevoli, sarà focalizzata su mercati in grado di assicurare una competitività di lungo periodo, in un'ottica di piena sostenibilità, collegata a prospettive solide di occupazione.

Lo schema di piano è stato sviluppato sulla base dello scenario di previsione IATA pubblicato lo scorso ottobre: in particolare, è stato considerato lo scenario intermedio con alcune modifiche ispirate ad una visione più prudente dello sviluppo del traffico aereo post pandemia. In questo scenario, si prevede che il traffico sui settori di rete domestico, internazionale ed intercontinentale sarà, rispetto al 2019, del 50% nel 2021, del 71% nel 2022, dell'86% nel 2023, per tornare allo stesso livello nel 2024 e crescere al 104% nel 2025.

Lo schema di piano è strutturalmente modulare e dinamico, sia al fine di poter efficacemente recepire le istanze di un confronto costruttivo con le Istituzioni italiane ed europee, sia per consentire eventuali revisioni future conseguenti ad una ripresa del traffico post pandemia diversa rispetto all'attuale scenario di previsione, comunque sempre con un'attenta gestione delle risorse, per garantire il rispetto delle regole di mercato e il ritorno dell'azionista.

**Di seguito vengono riportati i principali aspetti industriali, commerciali, economici e finanziari dello schema di piano:**

**Aspetti industriali**

- focalizzazione sull'hub di Fiumicino e sull'aeroporto di Linate;
- struttura societaria con una holding che gestirà il settore volo, dalla quale dipenderanno due società controllate – e dunque con propri bilanci autonomi, che consentano di verificarne costantemente l'andamento e il rispetto dell'equilibrio economico-finanziario – con competenze specifiche nei settori della manutenzio-

ne e dell'handling, inizialmente controllate al 100% da ITA;

- investimenti in sistemi e piattaforme digitali per garantire al cliente una esperienza di viaggio di qualità, quale elemento distintivo della offerta, e per sviluppare una organizzazione flessibile e snella;

- avvio delle operazioni nel 2021 concentrato sulle rotte che, secondo le stime, saranno le prime a recuperare adeguati volumi di traffico e sulle quali si concentreranno anche le attività commerciali. Di queste, circa l'85% sono tratte di breve e medio raggio e il 15% di lungo raggio;

- ammodernamento e razionalizzazione della flotta per ridurre l'impatto ambientale e ottimizzare efficienza e qualità dell'offerta, con l'obiettivo di arrivare, nel 2025, al 32% degli aerei di lungo raggio in flotta e al 75% di velivoli di nuova generazione.

**Aspetti commerciali**

ITA si pone l'obiettivo di diventare la prima scelta sulle destinazioni internazionali da e per Fiumicino e di essere la compagnia di riferimento per il traffico business e leisure da e per Milano Linate.

È inoltre previsto lo sviluppo del trasporto cargo attraverso l'utilizzo della capacità belly degli aeromobili ed è in corso di valutazione il possibile avvio di attività full cargo sull'aeroporto di Milano Malpensa.

La centralità del cliente, elemento fondante della nuova strategia aziendale, sarà perseguita attraverso:

- processi e piattaforme digitali che garantiscano una esperienza best in class in tutte le fasi dell'interazione tra cliente e compagnia;

- servizi personalizzati sulla base delle esigenze e preferenze del cliente;

- migliore accessibilità e semplificazione dei processi.

La strategia di vendita è costruita su un modello commerciale omni-channel che assicuri il miglior equilibrio possibile tra canali di vendita diretti e indiretti, al fine di garantire al cliente la possibilità di acquistare attraverso i canali preferiti e alla compagnia di applicare e sviluppare le tecnologie distributive più efficienti disponibili sul mercato. Al tempo stesso, la strategia terrà conto delle diverse esigenze dei segmenti di riferimento, corporate e leisure, e della diversa ripresa del traffico stimata per i due segmenti. L'alleanza con il partner e la conseguente crescita dei volumi di traffico saranno fondamentali per il miglioramento dell'o-

perativo dei voli e delle frequenze.

Una attenzione particolare viene riservata anche allo sviluppo dei servizi ancillari che, da un lato, consentono di rendere più granulare e personalizzata l'offerta al cliente e, dall'altro, di cogliere l'opportunità di generare ricavi complementari all'attività di volo.

Il posizionamento commerciale della nuova compagnia sarà focalizzato su mercati strategici, con i quali l'Italia ha forti legami economici e turistici, e su un'offerta differenziata da quella dei vettori low-cost, sia per i servizi premium che arricchiranno l'esperienza di viaggio, che per un operativo dei voli stabile, con un numero di frequenze e orari che rispondano al meglio alle esigenze della clientela business e leisure.

#### Il piano di sviluppo si articola in due fasi:

– La prima fase, nel rispetto dei principi di mercato e di sostenibilità di ITA e nell'ottica

del ritorno dell'azionista, è concentrata, attraverso un processo graduale, su:

② acquisizione (tramite un mix di diversi strumenti, come, ad esempio, acquisto o leasing) della flotta;

② sviluppo di nuovi sistemi e piattaforme digitali;

② un numero di rotte congruente con la ripresa dei volumi di traffico attesa e

scelte sulla base della loro profittabilità;

② un numero selezionato di rotte che, anche se non immediatamente redditizie, sono considerate investimenti per assicurare nel medio periodo una presenza sostenibile su mercati di interesse per il Paese;

② definizione dell'alleanza con un vettore (o un gruppo di vettori) internazionale per assicurare le migliori sinergie industriali e rafforzare la connettività sulle direttrici internazionali più richieste dal mercato.

– La seconda fase, che il piano prevede possa beneficiare anche della partnership internazionale, sempre nel rispetto dei suddetti principi, si focalizzerà su:

② completamento del rinnovo della flotta;

② ampliamento della rete di destinazioni.

L'alleanza con il partner e la conseguente crescita dei volumi di traffico aumenteranno la prospettiva di redditività e ridurranno il rischio finanziario degli investimenti.

Lo schema di piano prevede per il primo anno dell'avvio delle operazioni una progressiva evoluzione operativa articolata come segue:

– 61 rotte servite;

– 52 aerei in flotta;

– Fra 5.200 e 5.500 persone assunte nella nuova compagnia.

Queste priorità e le relative tempistiche saranno modulate – nella loro attuazione – sulla base dell'evoluzione del mercato che, a causa della seconda ondata di pandemia, presenta un livello di incertezza mai sperimentato prima nel settore.

Pertanto, se la pandemia da un lato ha creato una flessione della domanda – la cui ripresa è ora prevista in tempi più lunghi di quanto ipotizzato negli ultimi mesi –, allo stesso tempo ha determinato una disponibilità di aeromobili di nuova generazione sul mercato che potrebbe offrire a ITA la possibilità di un rinnovo della flotta anticipato rispetto alle fasi sopra descritte.

#### Aspetti economici e finanziari

Le proiezioni economiche e finanziarie dello schema di piano – che si basano su uno scenario di riferimento in linea con quanto pubblicato da IATA, che proietta un ritorno

del traffico passeggeri a livelli pre-Covid nel 2024 – mirano a far sì che, attraverso un'attenta ed oculata gestione dei costi connessi alle previsioni di sviluppo, ITA possa

affrontare in piena autonomia il mercato, consentendo non solo la prestazione di un

servizio di qualità per i suoi clienti, ma anche un positivo ritorno economico per

l'azionista.

In questo scenario, nell'arco di piano sono previsti:

– un totale di 2,9 miliardi di euro di investimenti, di cui 2,6 miliardi relativi alla flotta e 300 milioni relativi ad investimenti in digitalizzazione ed altro;

– il pareggio a livello di margine operativo prima dei costi relativi alla flotta al 2022;

– una redditività del 7% (EBIT) al 2025, a fronte di un fatturato pari a 3,4 miliardi di euro.

I risultati economici del 2021, sia nella componente di fattura-



to che di costi, saranno fortemente influenzati dalle tempistiche con cui si potrà articolare l'avvio delle attività operative e di volo.

Il Presidente di ITA Spa, Francesco Caio, ha dichiarato: "Desidero esprimere l'apprezzamento per l'impegno e lo spirito di squadra con cui il Consiglio di Amministrazione, l'Amministratore Delegato e il management di ITA hanno lavorato in queste settimane per articolare in tempi molto stretti il piano di impresa oggi approvato.

Si apre ora una fase importante di dialogo con le Istituzioni italiane ed europee per una compiuta definizione del piano, in base al quale poi avviare l'operatività della nuova compagnia".

L'AD e DG di ITA Spa, Fabio Lazzerini, ha dichiarato: "Ringrazio il Consiglio di Amministrazione per il sostegno e l'approvazione del progetto industriale con il quale ci siamo posti l'obiettivo ambizioso di creare un'azienda sostenibile, snella, digitale e fortemente orientata al cliente. Un piano dinamico che segna una forte discontinuità rispetto al passato e grazie al quale la nuova compagnia aerea avrà il potenziale per stare sul mercato con efficacia, cogliere velocemente le opportunità di crescita del settore dopo la pandemia e guardare alle future alleanze da una posizione favorevole".

## Flavio Ghiringhelli è il nuovo presidente di Ibar

Ibar ha un nuovo presidente. L'associazione, che riunisce 54 vettori aerei attivi in Italia, ha eletto oggi Flavio Ghiringhelli, Country Manager per l'Italia di Emirates, che succede così a Benito Negrini. Ghiringhelli assumerà l'incarico ufficialmente il prossimo 1 gennaio e resterà in carica per i prossimi due anni.

Riconfermate le posizioni di vertice dell'associazione: Stefan Lang, ground operations manager di Lufthansa, manterrà il ruolo di vicepresidente, così come Luciano Neri continuerà a ricoprire l'incarico di Segretario Generale. Resteranno in carica anche quasi tutti gli altri componenti del Comitato esecutivo, che continuerà a contare sulla presenza di Alberto Nanni (Cathay), Gianluigi Logiudice (Alitalia), Lorenzo Lagorio (easyJet), Ramzi Zawaideh (Royal Jordanian), Edvino Corradi (Lufthansa Cargo), Stefano Pontiggia (Dhl), così come su quella del presidente uscente Benito Negrini (Luxair). Unica eccezione Hakan Yilmaz, Direttore di Turkish Airlines, che assumerà altri incarichi fuori dall'Italia e sarà rimpiazzato da Fahad Almushaysin di Saudia.

Nel suo discorso di commiato Negrini si è detto certo che sotto la guida di Ghiringhelli Ibar "saprà fornire agli associati un supporto sempre più tempestivo e qualificato" e ha aggiunto di ritenere che in futuro il ruolo delle associazioni sarà sempre più centrale considerando anche l'ulteriore "assottigliamento delle risorse umane dispiegate direttamente dalle compagnie."

Da parte sua il neo presidente ha detto di avere capito che potrà contare "sul pieno supporto di un team dedicato e di un Comitato Esecutivo coeso, determinato e composto da colleghi di grande esperienza". Ghiringhelli ha anche parlato delle prime consegne di vaccini anti-covid, che permetteranno ai soci di Ibar di "ricominciare a programmare il futuro". Ora, ha continuato, "la nostra priorità è il dialogo con le istituzioni nazionali e comunitarie perché si rimuovano, compatibilmente con la sicurezza sanitaria, gli ostacoli alla mobilità che stanno rischiando di riportare un'intera industria indietro di trent' anni."

Il tema della distribuzione dei vaccini è tornato anche nelle parole del segretario generale Luciano Neri che ha affermato: "È il momento di guardare avanti: già da giorni stiamo lavorando insieme alle Associazioni che rappresentano aziende farmaceutiche, trasporti, logistica, handling e infrastrutture aeroportuali per assicurare la gestione ottimale dei vaccini."

Alle 3:30 di domenica mattina le attività di sollevamento, inserimento e posizionamento del rotore al centro della stiva dell'aereo sono state completate con successo e un lungo applauso da parte di tutto il team che ha preso parte ai lavori ha suggellato un'altra missione compiuta per Fracht Italia.



## Pratica di Mare sarà l'aeroporto hub per i vaccini in Italia



L'aeroporto militare Pratica di Mare sarà l'hub logistico nazionale per lo stoccaggio e la successiva distribuzione sul territorio dei vaccini anti-covid che il governo italiano sta approntando. Lo ha annunciato il Commissario Straordinario all'emergenza, Domenico Arcuri.

Si tratta di un hub intermodale militare, di ampie dimensioni, che sorge nel Lazio ed è stato ritenuto ottimale per la successiva distribuzione dei vaccini, in grado di accogliere vettori aerei, elicotteri e baricentrico per la connettività stradale.

Da questo aeroporto i vaccini saranno poi distribuiti, a cura delle Forze Armate con differenti vettori, ai numerosi punti di somministrazione che il piano ha previsto su tutto il territorio nazionale, di nuovo garantendo le condizioni di massima sicurezza.

Le fiale di vaccino verranno concentrate nel sito, in cui sono disponibili shelter di ampie dimensioni, che garantiranno la massima efficacia per la conservazione e i massimi livelli di sicurezza per gli stock.

Pochi giorni fa, durante l'audizione alle commissioni riunite Trasporti e Affari sociali della Camera, Domenico Arcuri, il Commissario per l'emergenza, ha parlato dei vaccini contro il coronavirus Sars-CoV-2 e delle tempistiche del piano di vaccinazione.

"A cavallo tra il secondo e il terzo trimestre del prossimo anno saremo potenzialmente in condizione di vaccinare la totalità della popolazione" ha dichiarato. Arcuri ha poi spiegato che per la somministrazione dei vaccini il governo sta prevedendo il ricorso straordinario a 20mila professionalità, che potranno essere utilizzate per il tempo della campagna.

"Ricercheremo queste professionalità con una richiesta di manifestazione di interesse pubblico che presto emaneremo: ne coordineremo poi l'utilizzo insieme con i punti di somministrazione locali che saranno sostanzialmente le Asl, i presidi ospedalieri e le farmacie ospedaliere" ha spiegato il Commissario per l'emergenza. Parlando nello specifico del vaccino messo a punto da Pfizer-BioNTech (recentemente approvato per l'utilizzo nel Regno Unito), Arcuri ha detto che sono già stati individuati 300 punti di somministrazione.



UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl

Piazza Duca degli Abruzzi 11/11  
16167 Genova P.I./C.F. 02499470991

DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo

cell: + 393347889863

[redazione@aircargoitaly.com](mailto:redazione@aircargoitaly.com)

[capuzzo.nicola@gmail.com](mailto:capuzzo.nicola@gmail.com)

SALES & MARKETING

Sabrina Carozzino

Cell.: + 39 350 0716304

[marketing@aircargoitaly.com](mailto:marketing@aircargoitaly.com)

