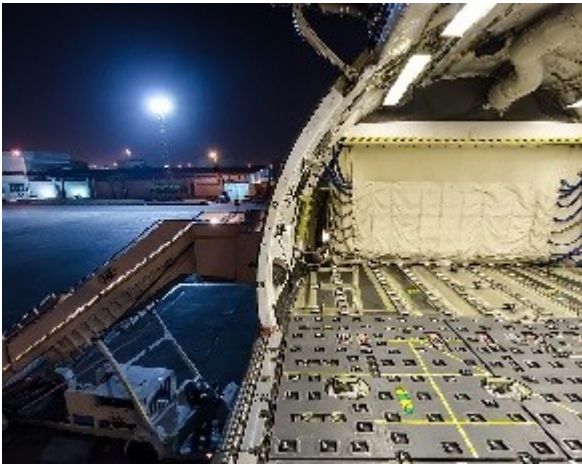


Secondo Studio Cargo aereo-TRT: forza e criticità di un settore che movimentata il 25% dell'export italiano extra Ue



Il cargo aereo rappresenta il 25% del valore dell'export italiano extra Ue, confermandosi un settore fondamentale per l'economia del Paese. L'Italia, infatti, è tra i primi dieci esportatori al Mondo, grazie alla vendita sui mercati internazionali di prodotti che si caratterizzano per la loro qualità e l'elevato valore aggiunto, come ad esempio quelli del settore del Made in Italy, la meccanica fine e il farmaceutico. Si evidenzia, inoltre, un potenziale ancora inespresso per l'agroalimentare, un comparto di punta dell'export italiano, che sconta, però, difficoltà a viaggiare per via

aerea.

Il sistema aeroportuale italiano movimentata, tuttavia, il 7% del cargo aereo europeo, contro ad esempio il 30% della Germania, seguita da Francia e Olanda. L'Italia negli ultimi anni ha comunque migliorato le proprie performance e nel 2019 ha superato il Belgio, raggiungendo il 5° posto a livello europeo.

Questi gli elementi principali che emergono dal Secondo Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo di Anama e del Cluster Cargo Aereo, realizzato in collaborazione con TRT (Trasporti e Territorio) con l'obiettivo di approfondire le dinamiche e i punti di forza che caratterizzano i principali aeroporti italiani – Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Roma Fiumicino, Venezia e Bologna – nel confronto con gli aeroporti europei di Francoforte, Monaco, Parigi-Charles De Gaulle, Amsterdam-Schiphol, Lussemburgo

Dall'analisi qualitativa mirata su imprese manifatturiere e di spedizioni emerge come gap da colmare per potenziare le risorse del cargo aereo italiano in termini di affidabilità del servizio e transit time – fattori di scelta rilevanti per le merci ad alto valore aggiunto o con caratteristiche di deperibilità – il miglioramento dei collegamenti per capillarità e frequenza da/per gli hub aeroportuali. Da questo punto di vista, Malpensa, il principale aeroporto cargo italiano, sconta, però, l'assenza di una forte compagnia di bandiera di cui sia hub di riferimento. Ne consegue un livello inferiore di connettività dell'aeroporto. La numerosità delle destinazioni degli aeroporti di Parigi e Francoforte deriva proprio dal loro ruolo di hub internazionale per le rispettive compagnie di bandiera Air France e Lufthansa.

Un altro punto critico è lo sviluppo di infrastrutture più adeguate alle esigenze delle aziende, quali poli logistici aeroportuali di consolidamento dei flussi e sviluppo di infrastrutture aeroportuali dedicate. Il gap infrastrutturale con i principali aeroporti europei si è però nel tempo ridotto, grazie agli ingenti investimenti per lo sviluppo di Cargo City.

“L'emergenza ha attirato l'attenzione della politica e dei media sul nostro settore – ha sottolineato in

apertura dei lavori, il presidente di Anama, Alessandro Albertini, a nome del Cluster Cargo Aereo –. Stiamo lavorando con determinazione affinché il mondo dei trasporti in generale e quello del cargo aereo in particolare, assurgano agli onori della cronaca poiché trasporti efficaci ed efficienti sono alla base di una economia solida e in salute. Ribadiamo l'importanza di riprendere al più presto i lavori del Tavolo sul Cargo Aereo per aggiornare il Position Paper del 2017 sottoscritto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da tutte le Associazioni componenti il Cluster”.

L'analisi sul campo e l'appendice dedicata all'impatto del Covid-19 evidenziano le peculiarità di un settore, che in un momento di gravissima crisi come quello attuale, ha dimostrato grandi capacità di resilienza. Gli spedizionieri aerei, in collaborazione con gli altri attori della filiera, rivestono un ruolo strategico nell'internazionalizzazione della supply chain dei prodotti italiani, rispondendo in modo adeguato ai cambiamenti in atto nelle reti di distribuzione derivanti dall'innovazione tecnologica e dallo sviluppo dell'e-commerce.

“Abbiamo capacità di recupero, se introduciamo strumenti adatti – ha aggiunto Alessio Quaranta, direttore generale Enac –. Due temi principali: fare sistema e ripartire dal Position Paper del 2017 insieme anche al mondo aeroportuale con cui dobbiamo dialogare per favorire lo sviluppo del cargo negli aeroporti italiani. Lo studio ci mostra, infatti, le nostre carenze nell'intercettare le potenziali filiere italiane che oggi si servono di altri aeroporti. Per questo sono fondamentali gli investimenti infrastrutturali e progetti di specializzazione per i singoli hub”.

Nel corso del Convegno è intervenuto anche Fabio Lazzerini, Amministratore Delegato di Alitalia che ha sottolineato la centralità che il cargo aereo avrà per la newco, e che, proprio per questo, nella realizzazione del piano operativo della nuova Alitalia saranno coinvolti tutti gli attori del Cluster Cargo Aereo.

“Quest'analisi ci porta a riconoscere che in fondo un vero e grande investimento su questa modalità di trasporto delle merci il nostro Paese non lo ha ancora compiuto – ha dichiarato in un videomessaggio a conclusione dei lavori la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli –. Per questo nel piano Italia Veloce, parzialmente finanziabile probabilmente con i fondi del Recovery Fund, abbiamo introdotto una serie di infrastrutture che possano rendere gli aeroporti intermodali. Dal punto di vista del sistema delle autorizzazioni, la presenza del Direttore di ADM Minenna conferma oggi una nuova attenzione all'importanza di velocizzare e rendere più efficiente e efficace l'iter autorizzativo del cargo aereo. In un momento così difficile dal punto di vista economico e sanitario rappresenta una finestra di opportunità di sviluppo del cargo, anche grazie agli investimenti che sul trasporto merci dovrà fare la newco Alitalia”.