

Allargare la riflessione sullo stato di salute del settore cargo aereo coinvolgendo direttamente i rappresentanti dell'industria produttiva del Paese: questo lo scopo della Survey realizzata da TRT - Trasporti e Territorio e presentata al 5° Convegno dell'Osservatorio Cargo Aereo (progetto di analisi del settore nato per iniziativa dell'omonimo Cluster costituito da ANAMA, Assaeroporti, Assohandlers e IBAR) che si è tenuto il 18 maggio presso il Crowne Plaza di San Donato (Milano) davanti a una platea di quasi 200 stakeholder e imprese del settore.

TRT ha condotto, infatti, nel 2023 una doppia survey qualitativa destinata a imprese di spedizioni aeree e imprese dell'industria produttiva per valutare la qualità del servizio reso dalla filiera dell'air cargo a beneficio del mercato italiano in termini di capacità di risposta alle esigenze - in termini di velocità, sicurezza, economicità, sostenibilità - della produzione di raggiungere i mercati di destinazione in tutto il Mondo.

L'indagine presentata da Giuseppe Galli (Senior Partner di TRT) ha evidenziato un fattore particolarmente interessante e in controtendenza rispetto alle evidenze degli anni passati: la centralità del fattore "security" per la valutazione di una spedizione, un'eredità probabilmente dell'esperienza pandemica che ha reso più evidente la necessità di poter contare su servizi sicuri e di qualità oltre che su transit time ridotti e su cui occorre puntare per costruire strategie di crescita di medio-lungo periodo del settore.

Imprese di spedizioni e industria produttiva sono, inoltre, concordi nel considerare il sistema aeroportuale italiano buono ma evidenziano alcune carenze a partire dalla mancanza di infrastrutture adeguate (che ci penalizza rispetto agli hub competitor europei) che si inseriscano in progetti di sviluppo strategico che facciano fare al settore logistico e all'economia del Sistema-Paese un salto di qualità, come ben evidenzia la necessità di lavorare su infrastrutture e strumenti per costruire una strategia di intermodalità del settore aereo anche in ottica di riduzione dell'impatto ambientale dei servizi. Inoltre, è emersa la carenza di voli diretti e di frequenze nei voli dagli aeroporti italiani.

I lavori, moderati dalla giornalista Paola Cambiagli, sono stati aperti in rappresentanza del Cluster Cargo Aereo da Alessandro Albertini, Presidente di ANAMA: *"Lo scopo di questi studi, ci tengo a sottolinearlo, non è soltanto valutare il livello di avanzamento del settore del cargo aereo in Italia secondo una logica che rischierebbe di essere autoreferenziale, ma misurare la qualità che il cargo aereo in Italia può offrire a vantaggio del sistema logistico nazionale e quindi dell'economia del Paese (per cui, sappiamo bene, il commercio internazionale gioca un ruolo di traino fondamentale). In questo senso lo Studio realizzato ha coinvolto non solo gli operatori del settore ma anche l'industria produttiva del Paese insieme a cui crediamo debbano essere costruite le strategie di crescita del sistema logistico*

puntando sul valore che la supply chain rappresenta per la produzione. Questo è il concetto che vuole richiamare il titolo del Convegno "Trasporto aereo: costo o parte di una strategia competitiva e sostenibile?". La logistica e in particolare il trasporto aereo non devono essere considerati un mero costo (in termini economici o di impatto ambientale!) dall'industria e dal nostro Paese ma un elemento strategico di penetrazione dei mercati esteri e un volano per la crescita del Paese."

Dopo la presentazione dei risultati della survey, è stato il momento della Tavola Rotonda in cui i rappresentanti degli operatori del trasporto merci (ANAMA e Assohandlers) hanno potuto commentare i risultati della survey e individuare insieme punti di lavoro e strategie di crescita per il settore cargo aereo.

Simone Ghelardini, Vicepresidente ANAMA ha evidenziato come il ricorso alla resa Ex-Works sia ancora uno dei gap principali che ancora sconta il sistema logistico nazionale e su cui occorre puntare per valorizzare il ruolo delle imprese di spedizioni come partner numero uno dell'industria produttiva: *"Dall'indagine è emerso che più della metà (53%) delle spedizioni aeree sono gestite in esclusiva dalle imprese di spedizioni. Per potenziare questo nostro ruolo di partners strategici della produzione occorre lavorare - tuttavia - sulla scelta dei termini di resa incoterms. Secondo l'indagine di TRT il 24% delle spedizioni aeree avviene su resa Ex-Works (vs 55% dato generale su tutte le modalità) ma anche questo risultato non è abbastanza ed è probabilmente viziato in positivo da un campione "scelto" di rispondenti che rappresentano l'eccellenza della produzione del Paese. Portare la logistica a casa significa poter controllare le strategie di internazionalizzazione e approvvigionamento del Paese e, inoltre, valorizzare, puntare, investire negli scali logistici - in questo caso aeroportuali del Paese - acquisendo competitività rispetto agli hub del Nord Europa."*

Alessandro Cappella, Assohandlers ha sottolineato *"L'importanza di un coinvolgimento delle associazioni della filiera nella progettazione ed implementazione di spazi aeroportuali destinati al cargo oltreché nella attivazione dei servizi di sistema e digitali. Mi preme sottolineare l'assoluta necessità di rendere maggiormente appetibili i nostri aeroporti moltiplicandone i collegamenti intercontinentali, garantendo la connettività delle nostre imprese con le aree produttive del Sud-Est asiatico, non solo cinesi. Allo stesso modo oggi risulta necessaria una semplificazione delle procedure e un'accelerazione verso una totale digitalizzazione dei processi di filiera utile all'erogazione di servizi di maggior qualità e di minor impatto ambientale"*.

A chiudere i lavori **Edvino Corradi**, membro Executive Board IBAR e Cluster Cargo Aereo con un focus sulla sostenibilità del settore aereo: *"Contrariamente a molti paesi del Nord Europa, in Italia l'aspetto della sostenibilità non è ancora considerato fondamentale, come*

emerge anche dalla Survey condotta da TRT ma è un dossier su cui non è più possibile rimandare e occorre costruire strategie che garantiscano la continuità della connettività globale (nuove possibilità per il Made in Italy) mentre si lavora per ridurre in maniera significativa l'impatto ambientale. In questo senso mi preme ricordare che il trasporto air cargo è parte del piano d'azione di IATA 'FlyNetZero' il cui obiettivo è il raggiungimento del target zero emissioni entro il 2050 tramite alleggerimento degli aeromobili e del carico e utilizzo di carburanti sostenibili. Infine, la digitalizzazione dei processi aiuta non solo a semplificarli rendendo quindi i nostri aeroporti più competitivi, ma anche ad evitare che la carta venga trasportata. A tal fine è di fondamentale importanza sottolineare che il concetto di digitalizzazione da perseguire è quello che abilita la piena condivisione dei dati tra tutti gli attori della filiera secondo il modello 'data-centric'. Su questo tema, anche il settore pubblico in tutte le sue declinazioni può svolgere un ruolo decisivo: questi argomenti, oltre la discussione sul nuovo Piano nazionale degli aeroporti saranno oggetto dell'incontro del Cluster Cargo Aereo con il Viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Bignami previsto entro il mese di maggio."

[Scarica il PDF dello Studio dell'Osservatorio Cargo Aereo "Il sistema del trasporto aereo italiano: la parola agli operatori"](#)

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER



© riproduzione riservata pubblicato il 19 / 05 / 2023