

Approvato il Masterplan 2035 di Malpensa ma per l'attività cargo l'ampliamento potrà avvenire solo all'interno del sedime aeroportuale: **questo il parere della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale che richiama ANAMA** (Associazione Agenti Merci Aeree, aderente a Fedespedi e Confetra) a condividere le proprie considerazioni con riferimento alla **mancanza di pianificazione strategica** per la logistica e in particolare **per il settore cargo aereo**.



Alessandro Albertini, Presidente di ANAMA, commenta: “Non vogliamo entrare nel merito del parere della Commissione Tecnica perché non è questo il nostro compito. Il nostro ruolo di rappresentanza di settore ci impone, tuttavia, di segnalare che la battuta d’arresto allo sviluppo della Cargo City (l’area dedicata alle merci nell’hub aeroportuale) dimostra una grave assenza di una visione sistemica della politica a supporto dello sviluppo del sistema logistico e del commercio internazionale.

Malpensa è il **primo aeroporto cargo in Italia** (concentra **oltre il 65% del cargo nazionale** come emerge dall'ultimo Fedespedit Economic Outlook) e l'hub principale per il trasporto aereo nel Nord Italia: è stato realizzato da poco più di 20 anni **in un'area che ne limita fortemente le potenzialità di sviluppo** e questo ha determinato un **vantaggio degli hub e dei sistemi logistici del Nord Europa** (oggi oltre il 30% della merce italiana via aerea parte o arriva nel nostro Paese tramite gli scali del Nord Europa). Questo genera **esternalità negative ambientali** (pensiamo al traffico via strada per raggiungere gli aeroporti europei) a scapito della capacità di arrivare come Sistema-Paese nei mercati internazionali con voli diretti dall'Italia. Ci si dimentica che l'Italia deve oltre il 30% del suo PIL all'export e che per via aerea viaggia oltre il 25% delle merci in valore per destinazioni Extra UE - sebbene rappresenti solo il 2% in volume."

"Esistono altre strategie per supportare parzialmente la crescita del traffico cargo a Malpensa - prosegue Albertini - a partire dalla **razionalizzazione degli spazi** già oggi a disposizione e tramite il **processo di digitalizzazione delle procedure** per cui siamo al lavoro **in stretta sinergia con il gestore aeroportuale SEA**. Ma questi strumenti non potranno sopperire se non in parte all'impossibilità di ampliamento della Cargo City. Ci tengo a ricordare, infatti, che già a dicembre 2021 all'apice del boom dei traffici post pandemia, a Malpensa si sono registrati gravissimi problemi di congestionamento."

"Chiediamo quindi alla politica e alle istituzioni competenti - chiude il Presidente - di **lavorare a un piano per supportare le strategie di crescita delle imprese italiane per esportare via aerea la nostra produzione con sistemi efficienti e sostenibili**. Auspichiamo che il **Piano Nazionale Aeroporti** a cui stanno lavorando **Enac e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti** possa individuare soluzioni a questo problema. ANAMA è a disposizione per studiare soluzioni che quali rappresentanti della merce che viaggia via aerea potremmo suggerire."

Conclude Alessandro Albertini: "È importante sapere che il **trasporto aereo merci non può svilupparsi in aeroporti dedicati solo al cargo** poiché molta parte dei carichi viaggia nelle 'panche' degli aerei passeggeri e dunque occorre lavorare a strategie di crescita coordinate per il traffico cargo e il traffico passeggeri. Puntare su uno sviluppo differenziato tra Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Brescia può essere un percorso, sebbene frammentato. Oggi vediamo in Aeroporti di Roma (ADR) un interlocutore attento al cargo e questa disponibilità merita di essere approfondita in una riflessione a tutto tondo sul futuro del cargo aereo che oggi diventa doverosa."