

Il trasporto merci via aerea

IL PUNTO DI VISTA DI IMPRESE E SPEDIZIONIERI

Ricerca n° 04/2021

A cura di

Centro Studi

Settore Politiche industriali e Competitività del territorio

Settore Organizzazione Sviluppo e Rapporti associativi



ASSOLOMBARDA

La ricerca è stata prodotta in collaborazione con il Gruppo di lavoro Trasporto Aereo di Assolombarda, composto da William Callegari (SEA Milan Airports), Piergiorgio Chisari (Air France KLM Martinair Cargo), Giovanni Costantini (SEA Milan Airports), Alessandro D'Agostino (Alitalia), Pierluigi Dagostino (DHL Express), Elisabetta Sicuro (Emirates SkyCargo).

Indice

Executive summary	5
Introduzione	6
1. La metodologia di analisi	7
Struttura delle interviste	7
Caratteristiche delle imprese e degli spedizionieri	8
2. Le scelte e valutazioni delle imprese manifatturiere	9
a) I criteri che guidano le imprese nella scelta del trasporto aereo	9
b) La valutazione del servizio di trasporto aereo	11
c) Il rapporto tra l'impresa e lo spedizioniere	12
d) Le prospettive future	13
3. La visione degli spedizionieri	14
a) Il ruolo dello spedizioniere e la scelta del vettore aereo	14
b) Sicurezza e digitalizzazione: due aspetti cruciali	15
c) La valutazione e il ruolo dell'hub merci di Malpensa	16
d) Le tendenze degli ultimi anni e le prospettive future	17

Executive summary

Nel panorama della logistica merci, il trasporto aereo svolge un **ruolo strategico** riconosciuto sia dalle imprese manifatturiere sia dagli spedizionieri.

La via aerea è la modalità di trasporto considerata come la **più costosa**, ma indispensabile in determinate situazioni. Infatti, la **velocità** e l'**alta affidabilità nei tempi di consegna** emergono come i motivi principali che indirizzano le imprese verso il trasporto aereo in occasioni di particolare **urgenza** (es. pezzi di ricambio nelle catene di produzione) e nella spedizione di specifiche **tipologie di merce**, come quelle deperibili (es. farmaceutica e alimentare) e quelle ad alto valore (es. moda).

Sia le imprese manifatturiere, sia gli spedizionieri si ritengono soddisfatti del servizio di trasporto aereo. La valutazione è buona sia in termini di **sicurezza** (danni, smarrimenti, furti della merce), sia in termini di **comunicazione delle informazioni** e di **procedure amministrative**. Più nello specifico, per quanto riguarda la **sicurezza**, le imprese manifatturiere pongono l'attenzione sugli **imballaggi**, a volte non sufficientemente robusti; gli spedizionieri invece individuano il momento di maggior rischio nei **transiti via camion**, durante i quali aumenta la probabilità di furti.

In termini di **scambio delle informazioni e procedure amministrative**, la digitalizzazione è ritenuta dagli spedizionieri un obiettivo strategico per il trasporto aereo. Ad oggi, le **piattaforme digitali** non sono utilizzate da tutti gli operatori e da tutte le imprese; spesso i **sistemi di prenotazione** non sono totalmente digitalizzati; l'**e-AWB** è ancora troppo poco diffusa, nonostante i notevoli passi avanti avvenuti negli ultimi anni.

L'**hub merci di Malpensa**, che serve non solo il territorio milanese, ma tutta l'Italia (il 50% delle merci cargo aereo italiane transita da Malpensa), è ritenuto facilmente **accessibile** sia dalle imprese sia dagli spedizionieri. Anche nella **capacità di magazzino** e in termini di **sicurezza** è valutato positivamente.

Da segnalare, tuttavia, la necessità di un **aumento della capacità di carico merce** e della **frequenza dei voli**. Infatti, nonostante un notevole sviluppo dell'aeroporto merci di Malpensa negli ultimi anni, la capacità di carico maggiore si trova negli aeroporti del Nord Europa dove gli spedizionieri "*global*" concentrano le partenze e gli arrivi. È necessaria, dunque, un'**ampia strategia di policy nazionale e territoriale che consolidi il ruolo dell'hub milanese** in termini di **attrattività delle merci**, soprattutto quelle provenienti dai paesi limitrofi del sud Europa. Le **prospettive del trasporto aereo** sono attualmente offuscate dalla pandemia in corso, alla quale, tuttavia, gli operatori hanno reagito dimostrando la loro elevata resilienza.

Portando lo sguardo più in là, nel lungo periodo, tre sono le tendenze individuate: 1) l'**e-commerce**, considerato come una grande sfida per gli spedizionieri, in quanto esso si sviluppa bypassando i canali tradizionali di cargo aereo; 2) la **sostenibilità ambientale**, sempre più in cima alle priorità delle grandi imprese e degli spedizionieri; 3) il **trasporto ferroviario**, ad oggi non ritenuto un concorrente diretto del trasporto aereo, ma contraddistinto da vantaggi interessanti anche nelle lunghe percorrenze.

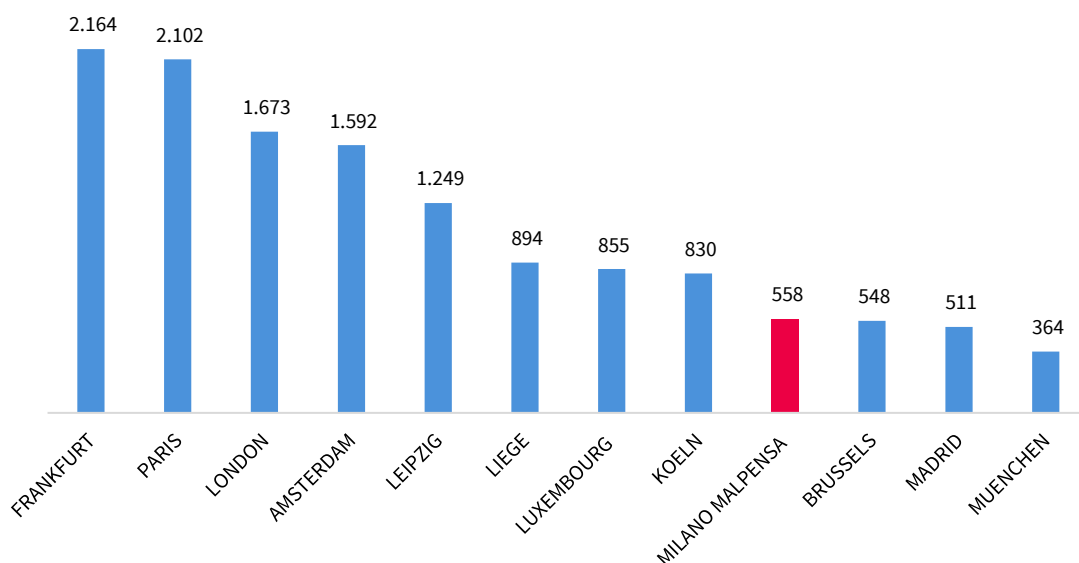
Introduzione

La presente ricerca esplora le dinamiche sottostanti all'utilizzo del trasporto merci via aerea da **due punti di vista**: da un lato, quello delle imprese manifatturiere milanesi, dall'altro quello degli spedizionieri.

L'analisi nasce dall'esigenza di comprendere in maniera più approfondita le potenzialità del settore del trasporto aereo operante sul territorio milanese, individuando quali i suoi **punti di forza e di debolezza**.

Il traffico merci negli aeroporti italiani nel 2019 è stato pari a 1,1 milioni di tonnellate, di cui l'**hub di Milano** ha movimentato 558 mila tonnellate, ovvero il **50% del totale italiano**. **Nel panorama europeo**, Milano Malpensa si colloca al **nono posto** per volume di merci gestite, in linea con gli aeroporti di Bruxelles e Madrid.

→ Fig.1 - Traffico merci nei principali aeroporti europei (in migliaia di tonnellate, 2019)



Fonte: Eurostat

Lo studio si struttura come segue: nel capitolo 1 si illustra dapprima la metodologia che ha caratterizzato l'analisi; nel capitolo 2 si analizzano i criteri che guidano le imprese manifatturiere milanesi nella scelta del trasporto aereo e le valutazioni in merito al servizio offerto; nel capitolo 3 si presenta il ruolo dello spedizioniere e le sue valutazioni sul trasporto aereo, con focus sugli elementi strategici che lo caratterizzano.



La metodologia di analisi

L'analisi condotta ha coinvolto inizialmente **13 imprese manifatturiere** del territorio di Milano, Monza e Brianza, Lodi attraverso interviste telefoniche qualitative tenute tra gennaio e febbraio 2020. Le figure intervistate sono state (a scelta dell'azienda) l'amministratore delegato oppure gli addetti degli uffici logistica, spedizioni, import/export o acquisti.

In seguito, tra luglio e settembre 2020 sono stati intervistati **5 spedizionieri** operanti nel territorio lombardo e milanese, coinvolgendo i vertici dell'azienda o della specifica divisione "*air freight*".

STRUTTURA DELLE INTERVISTE

L'intervista alle imprese manifatturiere è così strutturata: la prima parte riguarda i criteri che stanno a capo della scelta sulla modalità di trasporto delle spedizioni; la seconda parte approfondisce la modalità aerea chiedendo un giudizio del servizio; la terza parte esplora il rapporto tra l'impresa e lo spedizioniere; la quarta parte guarda alle prospettive future del trasporto aereo secondo le imprese.

L'intervista agli spedizionieri è così strutturata: la prima parte esamina il rapporto con il cliente (l'impresa manifatturiera) nella gestione delle spedizioni; la seconda parte si concentra sulla valutazione del servizio di trasporto aereo, dalla compagnia aerea ai servizi aeroportuali; la terza parte indaga le dinamiche presenti e future che interessano il trasporto aereo.

CARATTERISTICHE DELLE IMPRESE E DEGLI SPEDIZIONIERI

La selezione delle imprese è avvenuta a favore di quelle fortemente internazionalizzate (oltre il 50% del fatturato prodotto all'estero) e che effettuano esportazioni (e importazioni) per (e da) Paesi fuori dai confini europei. Delle 13 aziende intervistate, 3 hanno ottenuto la certificazione AEO (*Authorised Economic Operators*).

Le aziende coinvolte rispecchiano i principali settori dell'economia milanese e lombarda. Infatti, 5 aziende appartengono al settore meccanico, 4 al chimico e le restanti al settore dell'elettronica, dell'alimentare, dell'automotive, dell'arredamento e del tessile.

In termini di dimensione aziendale, sono state intervistate 5 piccole imprese (con un numero di addetti inferiore a 100), 4 medie imprese (inferiore a 500) e 4 grandi imprese (superiore a 500).

Gli spedizionieri coinvolti nell'analisi sono tutti agenti IATA, prevalentemente consolidatori e si interfacciano sia con PMI sia con grandi imprese.

2

Le scelte e valutazioni delle imprese manifatturiere

Dai risultati delle interviste, è possibile individuare quattro macro-temi:

- a) I criteri che guidano le imprese nella scelta del trasporto aereo
- b) La valutazione del servizio di trasporto aereo
- c) Il rapporto tra l'impresa e lo spedizioniere
- d) Le prospettive future

A) I CRITERI CHE GUIDANO LE IMPRESE NELLA SCELTA DEL TRASPORTO AEREO

Per la maggior parte delle realtà manifatturiere intervistate, **la modalità di trasporto delle spedizioni viene scelta direttamente dall'azienda**, in linea con le esigenze del suo cliente destinatario della merce. Nei restanti casi, è direttamente il cliente a stabilire la modalità di trasporto, indicandola nell'ordine di acquisto. Lo spedizioniere interviene successivamente, nella fase operativa di ritiro merce e trasporto. Accade talvolta che lo spedizioniere consigli all'impresa la modalità più conveniente, ma il potere decisionale resta in capo all'azienda.

Il motivo principale che indirizza le imprese a favore del trasporto merci via aerea è la **velocità**. In occasione di spedizioni a lungo raggio con tempi molto stretti di consegna, la

scelta è quasi automatica. Gli esempi richiamati più volte sono: l'invio di pezzi di ricambio di un macchinario fermo per un guasto e l'urgente necessità di approvvigionamenti. Queste situazioni sono frequenti soprattutto in settori come l'automotive, che necessitano una *supply chain* molto efficiente a livello globale. Si tratta di merci che solitamente utilizzano altre modalità di trasporto (il c.d. "cargo-by-air"), ma che fanno ricorso al trasporto aereo in casi particolari.

Le **tipologie di merci** che invece vengono spedite tipicamente via aerea (il c.d. "air-cargo") perché necessitano di minimizzare il *transit-time* sono:

- quelle **di alto valore**, in modo da abbassare la probabilità di subire danneggiamenti o furti; inoltre, capita che le compagnie marittime applichino un sovrapprezzo per le merci che superano una certa soglia di valore in euro, rendendo quindi il trasporto aereo più conveniente.
- La **merce deperibile**, in quanto il trasporto aereo consente un notevole risparmio in termini di tempo di validità della merce (es. preparati farmaceutici, alimentari a scadenza limitata).

In determinati casi, inoltre, **la velocità impatta positivamente anche sul cash flow**: infatti il trasporto via mare potrebbe significare un flusso di cassa in entrata posticipato di circa 30 giorni rispetto al trasporto via aereo. Lo *shift* a favore dell'aereo potrebbe dunque essere conveniente, soprattutto nel caso di merci di alto valore, in quanto il maggiore costo del trasporto verrebbe compensato da un ritorno finanziario.

Il trasporto aereo - sempre per la velocità che lo caratterizza - permette anche una **maggiore flessibilità di magazzino** per le aziende che lavorano a scorte zero. Il costo maggiore del trasporto aereo viene infatti compensato dal minore capitale impegnato nelle scorte.

Oltre ad essere veloce, il trasporto aereo è anche **altamente affidabile nei tempi di consegna** (in particolare quando si tratta di voli passeggeri "belly"), caratteristica indispensabile nel caso di spedizioni a **scopi commerciali**: dalla consegna delle merci in occasione di fiere internazionali, ai campionari che devono raggiungere la destinazione già il giorno successivo e/o a orari definiti; e altro ancora.

Il motivo per cui, nonostante i vantaggi descritti finora, l'aereo non è la prima scelta tra le modalità di trasporto è senza dubbio il suo **costo**, considerato elevato. Per le aziende intervistate è questo il principale ostacolo - se non spesso l'unico - che sposta la preferenza su altre modalità di trasporto.

Per tenere sotto controllo il costo, il parametro fondamentale considerato con molta attenzione è l'**ingombro aereo** (ovvero il volume e il peso della merce), che deve essere il più possibile ridotto. Per questo prevale la scelta di spedire merci non troppo voluminose (es. ricambi dei macchinari) oppure ordini solo parziali per coprire le urgenti necessità (e poi spedire il restante via nave).

B) LA VALUTAZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO AEREO

Nella valutazione del servizio, la **velocità** e l'**affidabilità nelle tempistiche di consegna** sono gli aspetti del trasporto via aerea che maggiormente soddisfano le imprese.

Anche in termini di **sicurezza** delle merci (danni, furti, smarrimenti, ...) si registra un'elevata soddisfazione da parte delle imprese intervistate, che dichiarano di aver subito pochi episodi di danneggiamento. Da un lato, si rileva una particolare attenzione alle merci che devono rimanere a una **temperatura controllata** durante tutto il tragitto, mentre qualche critica si raccoglie in merito agli **imballaggi**. Alcune imprese, infatti, hanno dichiarato di aver registrato qualche danno alle merci che non sono state posizionate in casse di legno (più robuste) bensì in bancali incellofanati. Gli episodi di furti e smarrimenti della merce sono molto rari e, nel caso, prontamente gestiti.

In termini di **procedure amministrative**, emerge un giudizio generalmente positivo, anzi, alcune imprese reputano la modalità aerea la più veloce e snella. Sicuramente i controlli per le merci pericolose sono più stringenti, ma è possibile velocizzare grazie alle opportune certificazioni (IATA, AEO, ...).

Tuttavia, è stata richiamata una criticità in merito all'ottenimento del **certificato di origine**, in quanto le autorità di competenza lo rilasciano in tempi talvolta superiori al *transit-time* della spedizione aerea della merce, che resta così bloccata all'aeroporto di destino senza poter essere sdoganata. In questi casi, non potendo guadagnare in termini di velocità, per le aziende è dunque più conveniente scegliere la modalità marittima, meno costosa.

Sempre in tema di procedure amministrative, si segnalano alcuni episodi che denotano una **standardizzazione delle informazioni** non ottimale tra i diversi aeroporti/compagnie aeree nel mondo, per quanto riguarda sia la dimensione consentita del bancale, sia le procedure doganali e le informazioni da inserire nei documenti di accompagnamento, costringendo le aziende a fare da tramite tra gli uffici.

Come già segnalato precedentemente, le imprese valutano il **costo** delle spedizioni via aerea particolarmente elevato. Inoltre, in alcuni casi il costo totale non è facile da prevedere. Il motivo principale, oltre alla classica volatilità del carburante, è l'**ingombro aereo**, che risulta non facile da stimare con esattezza prima della spedizione e si scontra con la scarsa flessibilità degli operatori al momento dell'imbarco. Infatti, a detta delle imprese manifatturiere intervistate, una minima variazione dell'ingombro aereo determina una variazione considerevole di prezzo.

Infine, in termini infrastrutturali, tutte le imprese considerano gli **aeroporti** milanesi facilmente accessibili. Nel caso di utilizzo di voli passeggeri (c.d. *belly freight*), risulta più diffusa l'ipotesi di partenze da hub esteri, in base alla disponibilità di voli. In questi casi è previsto il trasferimento tramite camion (c.d. *aviocamionato*) all'aeroporto prescelto.

C) IL RAPPORTO TRA L'IMPRESA E LO SPEDIZIONIERE

Le aziende intervistate utilizzano sia spedizionieri tradizionali (specializzati per modalità di trasporto e/o tratta commerciale), sia spedizionieri globali (che dispongono di tutte le modalità di trasporto).

Il rapporto impresa-spedizionario è principalmente di due tipi:

- nella maggior parte dei casi, l'azienda utilizza più spedizionieri, scelti attraverso gare periodiche in cui si definiscono preventivamente i tariffari per flussi costanti di traffico merce verso specifiche destinazioni;
- in casi più rari, soprattutto tra le imprese di più piccole dimensioni (< 20 addetti), l'azienda ha un unico spedizionario, con cui ha un rapporto di fiducia.

Per spedizioni spot, alcune aziende richiedono preventivi a più spedizionieri per ottenere il prezzo più vantaggioso, anche con l'aiuto di un *broker*.

I preventivi forniti dagli spedizionieri vengono considerati da parte dell'azienda sufficientemente **trasparenti**: nella maggior parte dei casi, infatti, lo spedizionario indica nel preventivo le singole voci che compongono il costo totale e, nei casi in cui mostra soltanto il totale "*all-in*", è in accordo con l'azienda.

Le imprese sono generalmente soddisfatte del loro rapporto con gli spedizionieri. In particolare, è molto positivo il giudizio in termini di **assistenza**. L'azienda confida nell'esperienza dello spedizionario soprattutto nelle fasi di carico e scarico della merce, per evitare il più possibile danni, e nelle procedure amministrative, dalla preparazione dei documenti alle fasi di sdoganamento.

Le imprese intervistate si affidano molto allo spedizionario anche per avere **informazioni tempestive sul tracking della merce e sul timing di consegna**. La maggior parte delle aziende utilizza la piattaforma digitale messa a disposizione dallo spedizionario, altre usano metodi più tradizionali, come la mail e il telefono. Non emerge una relazione tra il metodo di comunicazione del *tracking* e il tipo di rapporto azienda-spedizionario: infatti, anche in caso di una relazione di fiducia con un referente specifico, capita che l'azienda utilizzi piattaforme digitali perché le reputa più efficaci. Al contrario, si registrano casi in cui l'azienda, nonostante abbia rapporti con più spedizionieri, preferisca comunicare con ciascuno di essi via telefono o via mail.

Le **piattaforme digitali** attive nel trasporto aereo sono considerate particolarmente evolute. Resta comunque preferibile avere anche a disposizione un referente specifico dello spedizionario che garantisca la continuità dell'informazione anche nelle fasi di sdoganamento a destino e che risponda in breve tempo nel caso in cui la merce non risulti consegnata.

D) LE PROSPETTIVE FUTURE

Per i prossimi mesi le aziende si aspettano senza dubbio un **aumento delle tariffe** del servizio di trasporto aereo. E questa previsione non gioca a favore di un maggior utilizzo di questa modalità di spedizione delle merci.

Infatti, il **costo** elevato è il principale aspetto che le imprese chiedono agli operatori del settore di migliorare, in particolare per le spedizioni di merci voluminose. Da qui si deduce un secondo aspetto ritenuto un forte ostacolo: la limitata **flessibilità** in termini di ingombro aereo.

Questi sono gli aspetti che più interessano alle imprese intervistate, che - alle condizioni attuali¹ - non prevedono nei prossimi mesi di aumentare la loro quota di trasporto via aerea.

Per le spedizioni a lunga distanza, il maggiore competitor della modalità aerea si conferma essere il trasporto via nave. Tuttavia, alcune imprese stanno guardando con interesse alle nuove opportunità del **trasporto via treno**, soprattutto nel tratto Europa-Cina con la *Belt and Road Initiative* (o Nuova Via della Seta). Per alcune imprese essa rappresenta un'opzione valida, posizionandosi nel mezzo in termini di timing tra la modalità navale e la modalità aerea: la via ferroviaria ci impiegherebbe meno della metà del tempo (indicativamente 12 giorni dal Nord Europa alla Cina) rispetto alla via marittima (35 giorni), avvicinandosi di più alle tempistiche della via aerea, che comunque restano imbattibili (2-3 giorni).

Per il momento, non si coglie una chiara direzione sul fronte della **sostenibilità ambientale** nella scelta dei trasporti. Infatti, nonostante una sempre più diffusa attenzione al tema, non si delineano iniziative strutturate a favore dell'efficienza energetica nei trasporti, ad eccezione per le grandi imprese che si dimostrano più proattive.

¹ Il periodo di riferimento è gennaio-febbraio 2020



La visione degli spedizionieri

Dai risultati delle interviste, è possibile individuare quattro macro-temi:

- a) Il ruolo dello spedizioniere e la scelta del vettore aereo
- b) Sicurezza e digitalizzazione: due aspetti cruciali
- c) La valutazione e il ruolo dell'hub merci di Malpensa
- d) Le tendenze degli ultimi anni e le prospettive future

A) IL RUOLO DELLO SPEDIZIONIERE E LA SCELTA DEL VETTORE AEREO

Gli spedizionieri intervistati confermano quanto dichiarato dalle imprese manifatturiere: l'impresa sceglie la modalità di trasporto e **lo spedizioniere definisce di conseguenza i dettagli**, ovvero la scelta del vettore aereo, dell'aeroporto da cui parte la merce, del *routing*, ecc.

Nella **scelta del vettore aereo** solitamente gli spedizionieri più strutturati individuano una rosa di “**preferred carriers**”, con i quali stipulano contratti periodici al fine di assicurarsi spazi riservati per flussi costanti di traffico merce verso specifiche destinazioni. La scelta si basa principalmente sull'**affidabilità**, misurata periodicamente da KPI specifici (es. *flown as booked*). Anche l'**efficienza energetica** (aeromobili moderni a basso consumo, meno scali possibili, ecc.) è ormai diventato un criterio per gli spedizionieri,

grazie anche alla spinta delle grandi imprese che si dimostrano sempre più sensibili alle tematiche ambientali.

Il rapporto “preferenziale” permette un filo diretto anche nel flusso informativo, rendendo **più agevoli le procedure amministrative e gli aggiornamenti sui movimenti delle merci**.

In caso di spedizioni sporadiche, la scelta della compagnia aerea avviene secondo criteri specifici: **costo, transit-time, frequenza di voli della compagnia** (in caso di imprevisti, i “voli di *backup*” diventano risolutivi), specifiche esigenze del cliente che richiedono una **specializzazione della compagnia** (es. trasporto di oro o contante), ecc.

B) SICUREZZA E DIGITALIZZAZIONE: DUE ASPETTI CRUCIALI

Tra le massime priorità dello spedizioniere, sicurezza e digitalizzazione sono in primo piano. Infatti, lo spedizioniere - figura posta nel mezzo tra imprese manifatturiere e operatori aeroportuali - deve da un lato, movimentare la merce in sicurezza limitando al minimo la probabilità di danni e furti e dall'altro, ha bisogno di comunicare e gestire le procedure amministrative in maniera rapida ed efficiente con strumenti digitali.

Per quanto riguarda la sicurezza, gli spedizionieri considerano il trasporto aereo molto affidabile, soprattutto nell'evitare **danni** alla merce, con qualche eccezione nei periodi di “picco” delle spedizioni (prima delle vacanze estive e delle vacanze natalizie). L'entità dei danni è per la maggior parte dei casi limitata all'imballo.

In merito ai **furti**, gli spedizionieri valutano il rischio nel trasporto aereo in linea con quello del trasporto navale. Il rischio è rilevato soprattutto durante i transiti via camion. Per minimizzare la probabilità, gli spedizionieri mettono in atto una serie di misure, tra cui:

- **scegliere con accuratezza gli operatori** a cui affidare la merce, in particolar modo la compagnia aerea.
- **prediligere voli diretti** rispetto a voli con scalo;
- implementare **misure di sicurezza superiori in caso di transiti via camion** come l'uso di satellitari, l'obbligo di sosta dei camion solo in aree sicure;
- applicare **standard elevati nell'imballaggio** e installare **device per tracciare la merce**.

Per quanto riguarda la comunicazione e la gestione delle procedure amministrative, **la digitalizzazione è l'elemento imprescindibile** per ottimizzare la circolarità e la prontezza dell'informazione con tutti gli attori coinvolti, dalla compagnia aerea al destinatario della spedizione.

Secondo gli spedizionieri, la digitalizzazione del trasporto aereo è ancora parziale. Per esempio, capita che le **procedure di prenotazione non siano totalmente digitalizzate** incidendo sensibilmente sull'ottimizzazione delle fasi operative.

Sul fronte delle **procedure amministrative**, negli ultimi anni l'**e-AWB** si è diffuso notevolmente in Italia, ma gli spedizionieri ritengono siano necessari ulteriori sforzi per rendere più agevole il suo utilizzo, anche sul fronte della **formazione del personale** degli operatori aeroportuali.

Infine, nella comunicazione con i propri clienti, gli spedizionieri ritengono che il livello di digitalizzazione si differenzi nettamente tra piccole e grandi imprese. Con le **PMI** il **canale telefonico e la mail** sono ancora molto utilizzati, anche per comunicare in anticipo i dati di volo, mentre con le **grandi aziende** le **piattaforme digitali** sono lo strumento principale.

L'e-freight è ritenuto un obiettivo strategico per il trasporto aereo, caratterizzato da tempistiche molto strette, che è raggiungibile soltanto attraverso la collaborazione di tutti gli operatori a favore dell'applicazione di piattaforme digitali di scambio dati.

C) LA VALUTAZIONE E IL RUOLO DELL'HUB MERCI DI MALPENSA

I servizi offerti dall'aeroporto di Malpensa in termini di **capacità di magazzino** e di **sicurezza** (es. danni, furti, ammanchi di merce) sono valutati positivamente da parte degli spedizionieri. Anche in termini infrastrutturali, l'aeroporto milanese è considerato facilmente **accessibile**.

Gli spedizionieri sollevano invece due aspetti da migliorare:

- I **tempi di attesa di scarico e carico delle merci** potrebbero essere ridotti, in particolare se si tratta di merce già pallettizzata.
- **La dogana dovrebbe essere attiva anche negli orari notturni** per sdoganare la merce deperibile (es. l'Olanda è diventata leader nel mercato dei fiori anche grazie alla capacità di gestione degli arrivi notturni, con una dogana aperta 24 ore su 24).

Nella scelta dell'aeroporto di partenza e arrivo della merce, gli spedizionieri considerano come criteri fondamentali la **capacità di carico merce** e la **frequenza dei voli**. L'aeroporto di Malpensa ha visto negli ultimi anni uno sviluppo senza precedenti in termini di spazi e di voli cargo. Tuttavia, la capacità di carico maggiore si trova negli aeroporti del Nord Europa (Francoforte, Amsterdam, Parigi) dove gli spedizionieri "*global*" concentrano le partenze riempiendo così i voli sia all'andata sia al ritorno anche di merce proveniente dall'Italia.

Secondo gli spedizionieri, l'aeroporto di Milano è ad oggi considerato il principale aeroporto merci italiano (movimentando oltre la metà del totale cargo aereo italiano), ma a livello europeo deve ancora consolidarsi. E per farlo ha bisogno di **attrarre maggiormente le merci provenienti dai mercati limitrofi, soprattutto quelli del sud Europa**.

L'attrattività dell'hub di Malpensa può essere potenziata sia puntando a un ulteriore miglioramento dei servizi interni all'aeroporto sia, e soprattutto, attraverso un'**ampia strategia di policy nazionale e territoriale**.

Infatti, in un servizio di trasporto come quello aereo caratterizzato da economie di scala e dal bisogno di avere massa critica, è necessario che i **piani di sviluppo del trasporto e della logistica** nazionali si concentrino su un solo hub aeroportuale, il principale.

D) LE TENDENZE DEGLI ULTIMI ANNI E LE PROSPETTIVE FUTURE

Il trasporto delle merci è un mercato in continua evoluzione e alcuni settori industriali negli ultimi 5 anni hanno spostato certi prodotti da una modalità a un'altra. Gli spedizionieri hanno individuato le seguenti **tendenze**:

1) alcuni prodotti appartenenti al **settore farmaceutico** si sono spostati dal trasporto aereo al trasporto marittimo, in seguito ai rilevanti miglioramenti nelle spedizioni a **temperatura controllata**. Stessa dinamica è accaduta nel **settore alimentare** che ha limitato le spedizioni aeree ai prodotti deperibili, mentre prima "volavano" quasi tutti i prodotti.

2) il **settore moda**, che utilizza abitualmente l'aereo per consegnare puntualmente i capi all'inizio della stagione, valuta sempre più frequentemente l'uso del trasporto via mare attraverso una pianificazione della consegna compatibile con le tempistiche navali (es. per le spedizioni dirette verso paesi con stagionalità opposte).

Con l'attuale diffusione della **pandemia di Coronavirus**, la situazione per il trasporto merci via aerea è diventata altamente complessa, soprattutto a causa del crollo del "*belly cargo*" effettuato da aerei passeggeri.

Gli operatori del settore hanno reagito dimostrando la loro elevata resilienza. Un esempio è stato lo *switch*, fin dagli inizi della pandemia, dei voli passeggeri in voli merci. Gli spedizionieri hanno compensato il calo della capacità di carico attivando anche **voli charter**.

Inoltre, durante il *lockdown*, uno *shift* importante è avvenuto anche dal trasporto cargo aereo al trasporto via **corriere espresso**, in quanto la crescita del nolo del primo ha reso più interessante l'utilizzo del secondo.

In uno **scenario di lungo periodo**, l'attenzione degli spedizionieri si focalizza su due principali fenomeni:

- il primo è l'**e-commerce**: gli spedizionieri lo ritengono una grande sfida per il futuro. Gli attori dell'e-commerce, infatti, utilizzano canali autonomi (talvolta con loro aeromobili) bypassando i canali tradizionali cargo e "*belly*", che già registrano, secondo alcuni spedizionieri, un calo dei flussi in certi settori (es. moda).
- Il secondo è la **sostenibilità ambientale**. Negli ultimi anni è cresciuta in maniera netta l'attenzione all'ambiente sia da parte degli spedizionieri sia da parte dei loro clienti (in particolare, le grandi imprese). La scelta dei vettori aerei è definita da alcuni spedizionieri in base a criteri specifici di "*carbon foot print*" (consumo di carburante, numero di scali, ecc.). Inoltre, quando è possibile, viene preferito il trasferimento delle merci con mezzi elettrici o a metano.

Un ultimo aspetto da considerare per gli anni a venire è l'evoluzione del **trasporto ferroviario**. Gli spedizionieri non ritengono possa essere in concorrenza né con l'aereo, né con la nave, bensì potrebbe collocarsi come scelta intermedia. Tuttavia, sussistono diverse limitazioni ad oggi, soprattutto dal punto di vista infrastrutturale e di armonizzazione dei binari tra Europa e gli altri Paesi che, una volta superati, potrebbero aprire a scenari diversi.

Elenco ricerche pubblicate

- “La filiera del biometano: strumenti, meccanismi di funzionamento e opportunità” N° 01/2020
- “Platform Economy - Casi studio” N° 02/2020
- “Osservatorio Talents Venture e STEAMiamoci sul Gender Gap nelle facoltà STEM” N° 03/2020
- “Progetto: C.E.R.C.A. 2 Circular Economy come Risorsa Competitiva per le Aziende” N° 04/2020
- “Top500+ Le eccellenze di Monza e Brianza” N° 05/2020
- “Top200+ Le eccellenze di Lodi” N° 06/2020
- “Le professioni del futuro” N° 01/2021
- “L’internazionalizzazione degli atenei di Milano” N° 02/2021
- “Per la ricerca e l’innovazione” N° 03/2021

www.assolombarda.it
www.genioeimpresa.it

