



ASSOLOMBARDA

Il trasporto merci via aerea: *il punto di vista di imprese e spedizionieri, rilevato attraverso un'indagine effettuata su un campione di imprese*

Giovanni Costantini
Cargo Senior Manager SEA – Aeroporti di Milano

30 marzo 2021

Presupposti della ricerca

Obiettivo:

Capire quali sono le potenzialità ed i possibili problemi del trasporto aereo delle merci nell'area milanese **secondo il punto di vista delle imprese manifatturiere e degli spedizionieri**

Assunto alla base:

L'area milanese dispone dell'aeroporto di Malpensa che:

- è nella Top 10 dei cargo hub europei
- Nel 2021 movimentata il 70% del traffico merci italiano e si posiziona al 9° posto in Europa per volume di merci gestite
- è il solo aeroporto nella Top 10 europea collocato nell'area centro-sud dell'Europa
- possiede caratteristiche tecniche che ne fanno un aeroporto «Cargo friendly»
- dispone ancora di una buona capacità disponibile per i voli cargo

... e potrebbe contribuire ulteriormente all'internazionalizzazione delle imprese lombarde

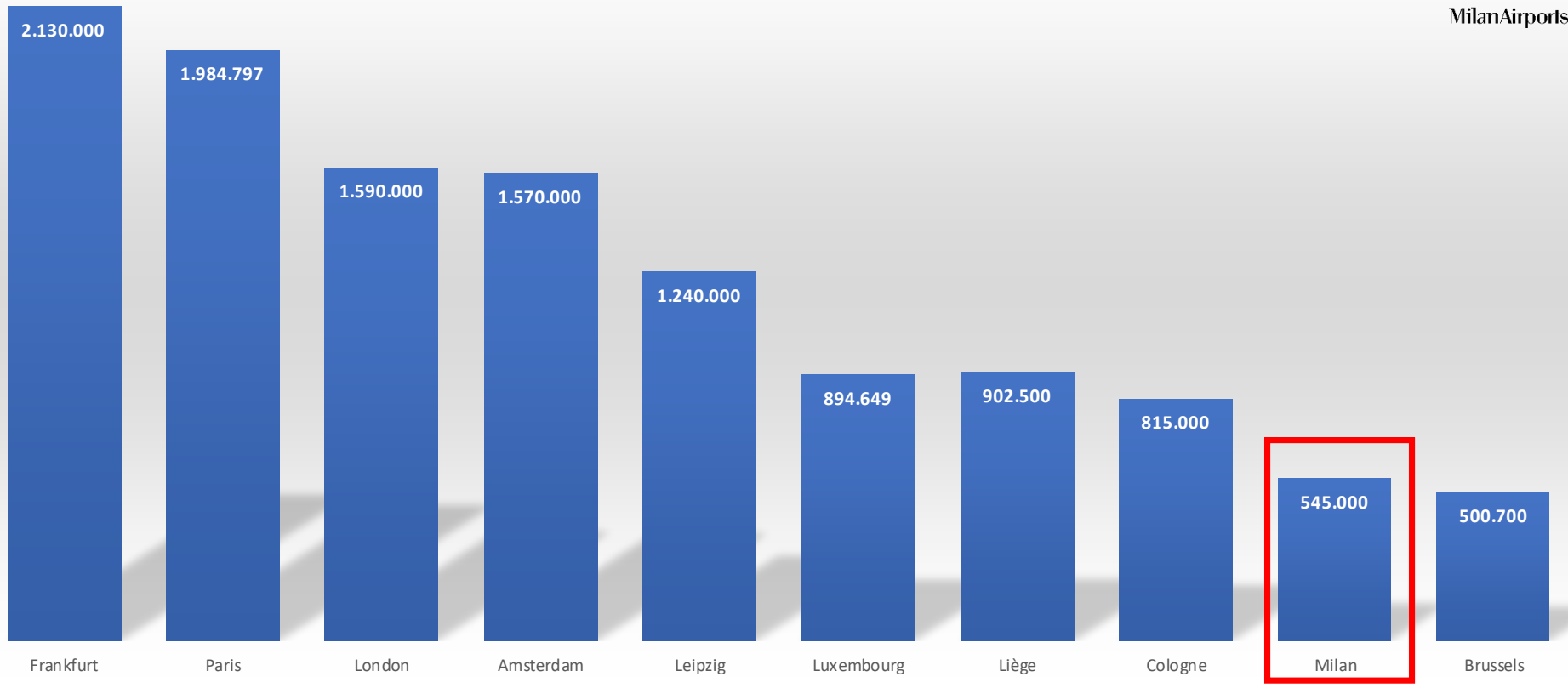
Ranking degli aeroporti Europei per traffico merci

Per quanto attiene ai volumi di merci gestite, Malpensa si colloca al 9° posto in Europa

Cargo volumes 2019 at «top ten» European Cargo Airports



MilanAirports

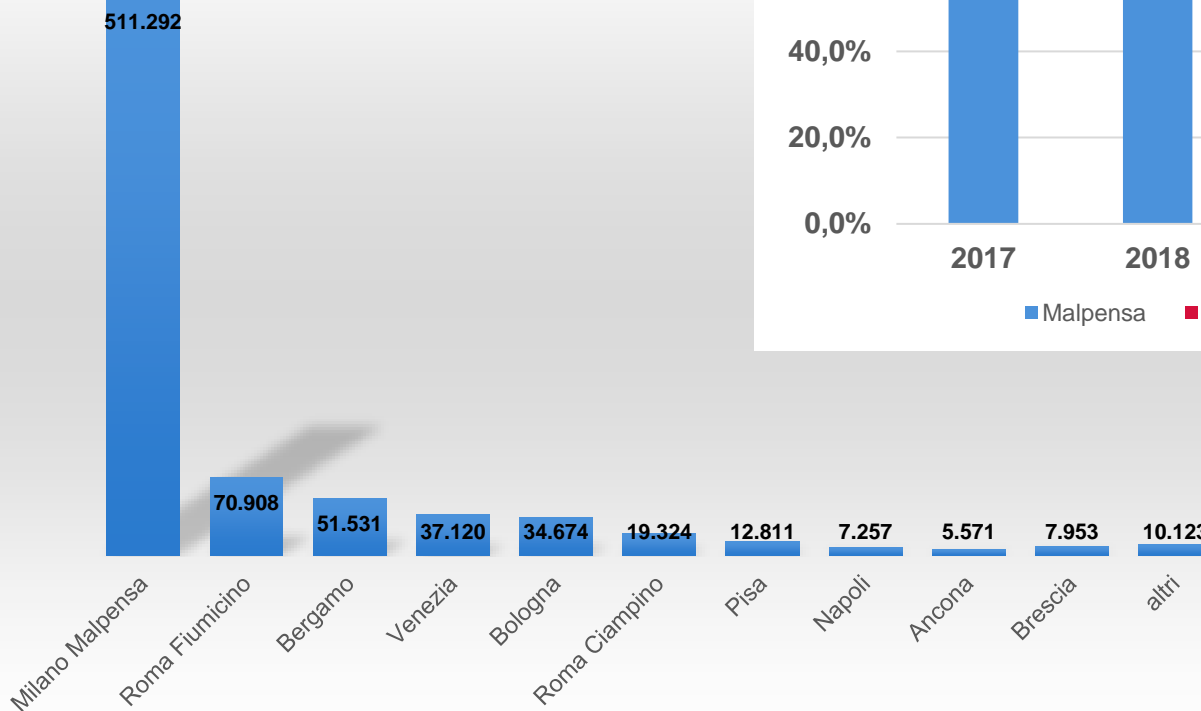


La posizione di Malpensa rispetto agli altri aeroporti italiani

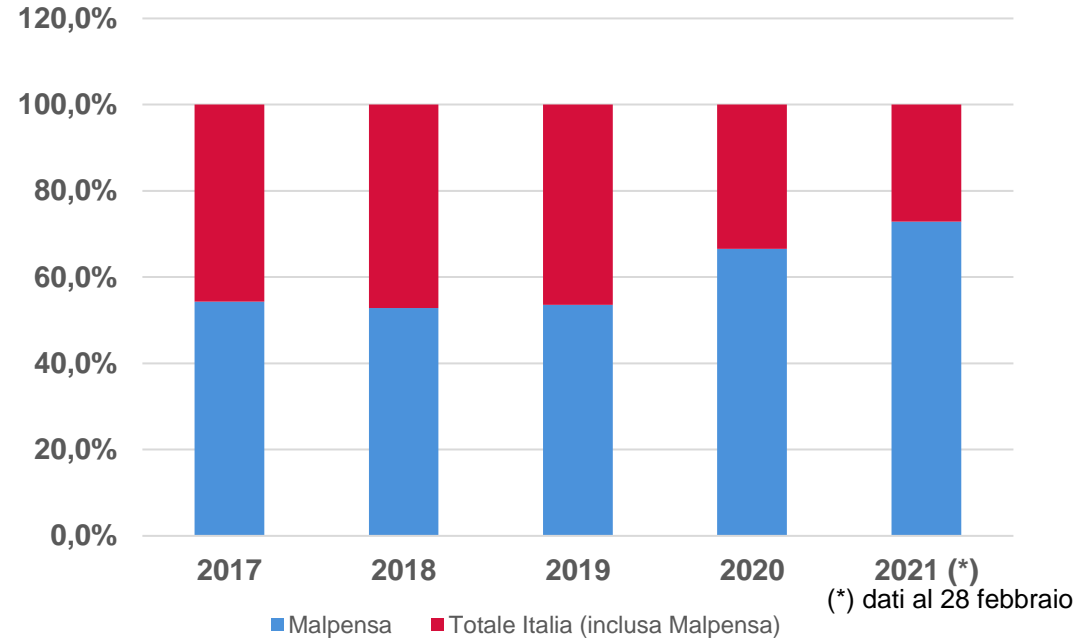


MilanAirports

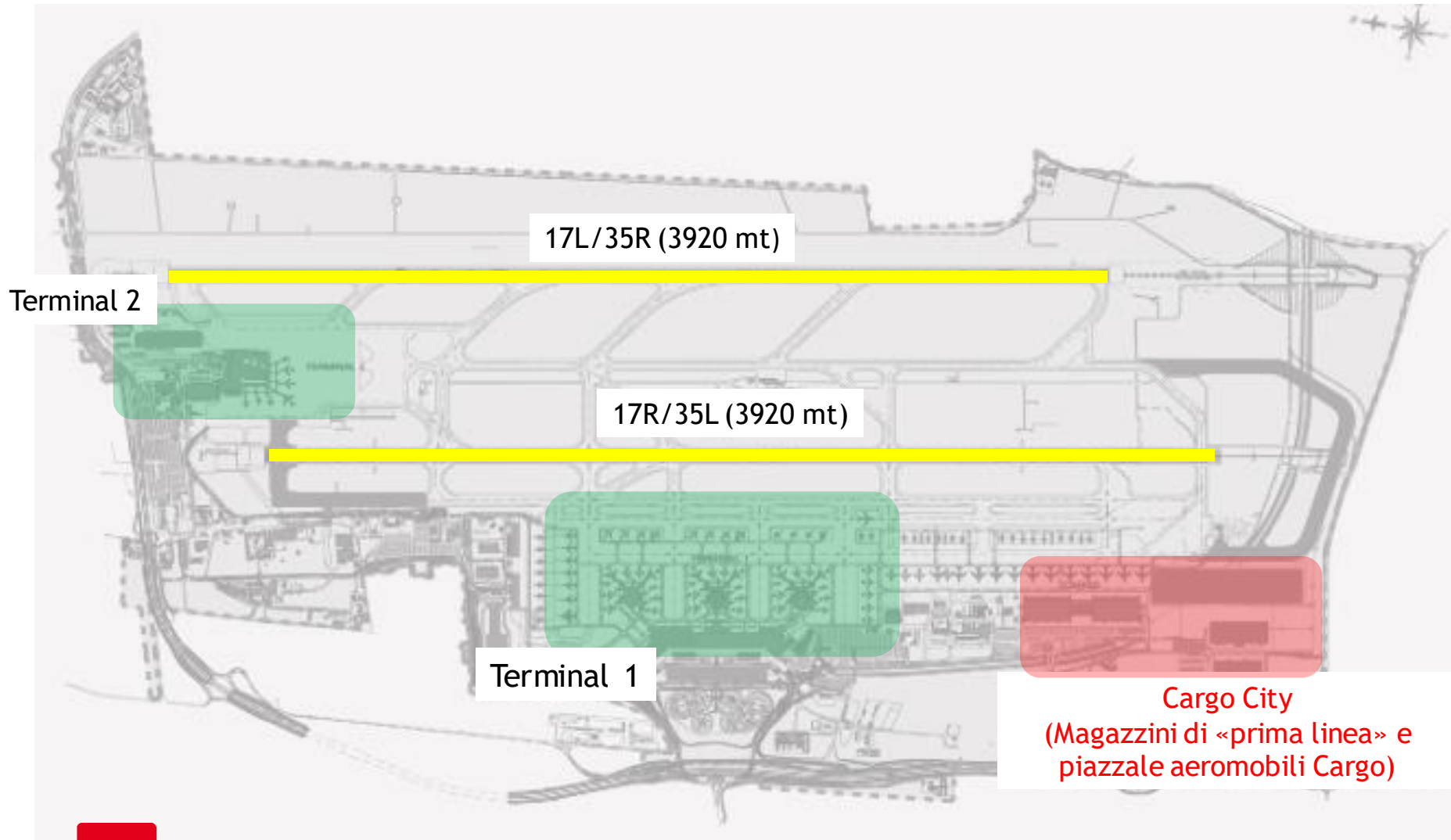
Titolo merci aeroporti italiani 2020



Mkt share traffico merci MXP su tot Italia



L'aeroporto di Malpensa



MilanAirports

Milano **Malpensa** Cargo

Le strutture della Cargo City di Malpensa



Superficie totale della Cargo City:	500.000 mq
Piazzali aeromobili (sino a 20 posizioni per aeromobili cargo)	250.000 mq
Cargo Terminals (magazzini di prima linea)	100.000 mq
Uffici (Dogana, Compagnie aeree, spedizionieri, doganalisti ecc.)	10.000 mq
Viabilità ed aree di manovra (landside)	150.000 mq

Principali caratteristiche operative dell'aeroporto di Malpensa

24 hour opening: no curfew

194 aircraft stands + 10 deicing stands

Two runways each 3,920 m long (CAT 4F)

ILS CAT IIIB

Full cargo facilities to support all operation requirements

4 Cargo handler operating in dedicated cargo terminals

2 Express Couriers hubs

1 Express Courier Gateway

Perishable warehousing facilities with cold rooms and livestock areas

3 Pharma centres (3.000 sqm)



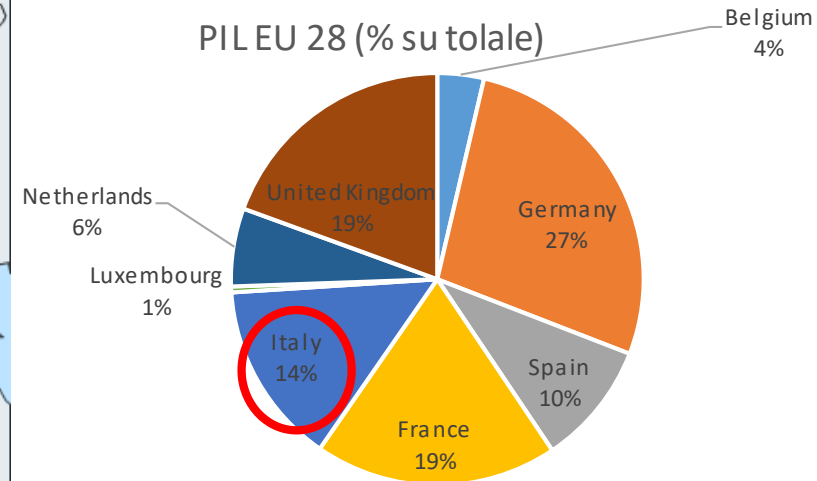
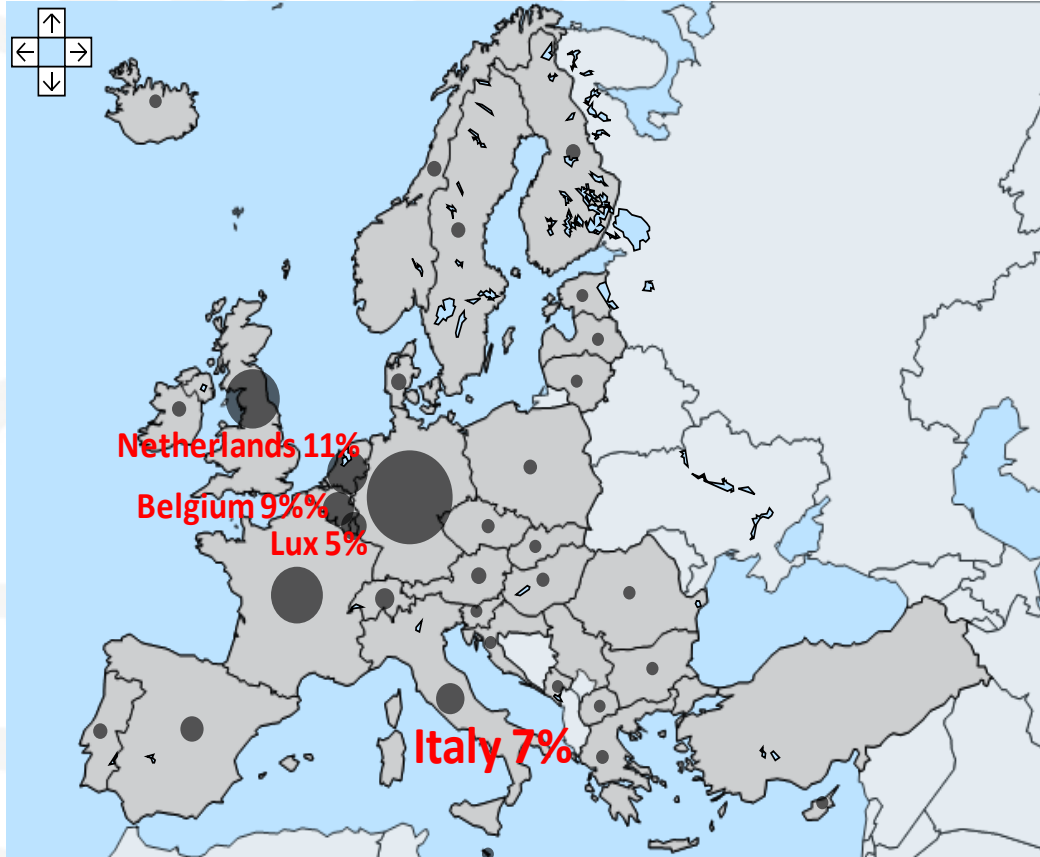
Dogana e controlli di frontiera

- 24 hour import/export custom clearance operations and toll and tax payment
- Cross border health inspections with veterinary and phytohealth services
- Cargo handlers TAPA certified and CEIV Pharma certified
- “Single window” procedure for custom and health control allowing time and cost savings

Esiste un notevole spazio per crescere: Market share del traffico Cargo EU vs % di PIL dei singoli paesi

Volume di Cargo Aereo gestito nei Paesi Europei (%sul totale)

Milano Malpensa Cargo



Ancora oggi una quota significativa di merci aeree con origine o destinazione Italia vengono imbarcate o sbarcate in altri aeroporti Europei a cui il nostro Paese è collegato con tratte camionistiche (il cd «aviocamionato»)

Finalità della ricerca

In questo contesto di «opportunità» e «punti di attenzione», nell'ambito del Gruppo di lavoro dedicato al cargo aereo, è stata promossa una ricerca che aiutasse a capire:

- in che misura il trasporto aereo è sotto-utilizzato (o utilizzato in modo non efficiente, es «aviocamionato») e perchè;
- quali siano gli elementi che lo mantengono in questa situazione;
- cosa si possa fare per renderlo più attrattivo ed utile per le imprese manifatturiere.

Metodo di analisi e caratteristiche del campione intervistato

L'obiettivo è stato perseguito effettuando interviste dirette ad un campione di aziende associate rappresentative della **committenza del trasporto** (mondo della produzione) o **dell'organizzazione del trasporto** per conto dei committenti (mondo degli spedizionieri).

A cura del Centro Studi di Assolombarda sono dunque state effettuate Interviste telefoniche qualitative rivolte a:

- **13 imprese manifatturiere** di Milano, Monza e Brianza, Lodi
 - Fortemente **internazionalizzate** (> 50% fatturato estero)
 - Export e import da e verso **Paesi extra-Ue**
 - Operano nei **settori** che rappresentano il 60% dell'export extra-Ue del territorio
- **5 spedizionieri**
 - Agenti **IATA**
 - Prevalentemente **consolidatori**
 - Operano **sia con PMI sia con grandi imprese**

I temi indagati presso i gruppi target

Committenti (imprese manifatturiere)	Organizzatori del trasporto (Spedizionieri)
Gestione della regia della filiera logistica	Ruolo dello spedizioniere rispetto alla scelta della modalità di trasporto
Criteri che guidano le imprese per la scelta del trasporto aereo	Requisiti del trasporto aereo ritenuti più rilevanti dagli Spedizionieri
Valutazione del servizio di trasporto aereo e grado di soddisfazione delle imprese	Grado di soddisfazione nei confronti Malpensa o di altri aeroporti
Rapporto tra impresa e spedizionieri	Le evoluzioni del settore e le tendenze in atto

Le opinioni della imprese manifatturiere - 1

La gestione della «regia» della filiera logistica

- Nella maggior parte dei casi la modalità di trasporto viene scelta direttamente dall'azienda in linea con le esigenze del cliente
- Permane comunque una quota di spedizioni per le quali il cliente indica la modalità di trasporto nell'ordine di acquisto

Criteria che guidano le imprese nella scelta del trasporto aereo



Velocità



Affidabilità (tempistiche e sicurezza)



Valore della merce



Specificità della merce

Le opinioni della imprese manifatturiere - 2

Valutazione del trasporto aereo da parte delle imprese

Aspetti positivi

Generale soddisfazione rispetto alle attese rispetto ai criteri che hanno guidato la scelta dell'aereo



Effetti indotti dalla velocità e dalla tempestività del trasporto:

- Flessibilità gestione scorte e supply chain
- Miglioramento del cashflow

Procedure amministrative in generale veloci e snelle, seppure con aspetti da migliorare



Elementi di criticità e aspetti da migliorare

Costi di trasporto elevati e modalità/criteri per la loro determinazione con difficoltà nella Previsione esatta del costo (rapporto peso e volume eccessivamente rigido con frequenti «sorprese» all'atto dell'applicazione della tariffa)

Necessità di utilizzo aeroporti stranieri (con road feeder service) per maggiore presenza di collegamenti «belly»

Scarsa standardizzazione delle informazioni da fornire a Compagnie Aeree ed Paesi importatori

Velocità di alcuni processi amministrativi non coerente con velocità di trasporto (es. emissione del certificato d'origine)

Le opinioni della imprese manifatturiere - 3

Rapporto tra Imprese manifatturiere e Spedizionieri

- Scelta dello spedizioniere:
 - Ricerca di mercato (procedure competitive) e utilizzo di più di un fornitore, per medie e grandi imprese
 - Rapporto fiduciario per piccole imprese
- Preventivi in genere trasparenti
- Informazioni tempestive sul tracking della merce e sulla consegna
- Variabilità delle modalità di acquisizione delle informazioni (piattaforme digitali e contatto diretto con spedizioniere)

Prospettive future e tematiche ambientali

- Al momento delle interviste (pre-COVID e inizio pandemia) le imprese prefiguravano un aumento dei costi di trasporto (cosa poi avvenuta in modo certamente maggiore delle attese)
- Le imprese intervistate non prevedevano incrementi nelle spedizioni per via aerea (questo orientamento potrebbe essersi modificato)
- Rilevato interesse per il trasporto ferroviario intercontinentale Cina – Europa
- Solo grandi imprese sensibili al tema della sostenibilità ambientale nelle loro scelte di trasporto

Le opinioni degli Spedizionieri - 1

Ruolo dello Spedizioniere e scelta della modalità di trasporto

- Gli Spedizionieri confermano che la modalità di trasporto viene scelta direttamente dall'azienda manifatturiera, ma le decisioni sulle modalità con cui effettuarlo (routing, aeroporto, Vettore aereo) vengono prese dallo Spedizioniere in base alle esigenze del suo cliente
- Gli spedizionieri di maggiori dimensioni utilizzano un gruppo di «preferred courier» scelti in base a criteri di affidabilità qualità del servizio e anche efficienza energetica. Per spedizioni particolari effettuano scelte ad hoc sulla base del costo e/o della specializzazione della Compagnia

Requisiti del trasporto aereo ritenuti più importanti dagli Spedizionieri



Sicurezza della merce (danneggiamenti e furti)

→ Accurata scelta degli operatori, preferenza voli diretti, misure di sicurezza superiori nel transito stradale, standard elevati di imballaggio e device per monitorare la merce durante il trasporto (es. «data logger»)



Digitalizzazione

- sistemi di prenotazione/accettazione → *deve essere 100% digital*
- e-AWB/e-freight → *elementi strategici, incrementare la diffusione*

Le opinioni degli Spedizionieri - 2

Grado di soddisfazione nei confronti Malpensa

Valutazioni positive



Capacità di magazzino



Sicurezza della merce



Accessibilità aeroportuale

Da migliorare



Tempi di attesa di carico/scarico della merce



Orario dogana (estensione h24)



Numero destinazioni collegate

Il ruolo dell'hub nel panorama europeo



Aumentare l'attrattività dell'hub

- miglioramenti dei processi (*digitalizzazione, tempi di attesa, dogana, ecc.*)
- **azione di policy**: piani di sviluppo del trasporto e della logistica che concentrino gli sforzi su **un unico aeroporto nazionale**

Le opinioni degli Spedizionieri - 3

Le evoluzioni del settore e le tendenze in atto

- Secondo gli Spedizionieri, nei prossimi anni potrebbe accentuarsi lo shift modale tra via aerea e trasporto marittimo anche per talune tipologie di beni che privilegiavano l'aereo
- A causa della ridotta capacità di stiva per la sospensione di molti voli passeggeri, è sempre più frequente l'organizzazione diretta da parte degli spedizionieri di voli charter con noleggio di interi aeromobili
- A causa della pandemia, anche il cargo «tradizionale» ha dovuto utilizzare, in numerose occasioni, i servizi dei Corrieri Espresso e questa tendenza potrebbe continuare in futuro
- Lo sviluppo dell'e-commerce potrebbe modificare in modo sensibile anche una parte del business degli spedizionieri che utilizzano il trasporto aereo
- Gli spedizionieri dedicano sempre maggiore attenzione alla sostenibilità ambientale del trasporto
- Contrariamente alle imprese di produzione, gli spedizionieri non ritengono che il trasporto ferroviario intercontinentale possa essere un competitor importante per il trasporto aereo, almeno nel breve-medio periodo, a causa della scarsa capacità disponibile

Tendenze e temi generali che emergono dalla ricerca

- Importanti conferme sui punti di forza del cargo aereo: velocità, affidabilità, sicurezza
- Forte attenzione delle imprese per gli aspetti di customer care da parte delle CNA e degli spedizionieri
- Permane ancora la tendenza a lasciare la scelta sulle modalità di trasporto al cliente
- Insufficiente propensione all'utilizzo di nuove tecnologie da parte delle piccole e medie imprese con preferenza di contatti diretti con lo spedizioniere (via telefono o e-mail)
- Maggiore attenzione agli aspetti ambientali
- Evoluzioni di mercato con importanti ricaduti sui modelli di business (es. e-commerce)
- Possibili rischi di «Modal shift» con trasporto ferroviario inrecontinentale e con trasporto marittimo

Punti di attenzione per favorire un maggiore utilizzo del Cargo Aereo

- Sistema di pricing del nolo aereo: il rapporto peso/volume (*l'ingombro aereo*) può trovare un nuovo punto di equilibrio tra le esigenze del Vettore e quelle del cliente?
- Scarsa offerta di capacità belly (problema strutturale del nostro Paese per l'assenza di un home carrier di grandi dimensioni e con molti aeromobili Wide body). L'offerta belly è molto importante per maggiore capillarità frequenze regolari che rappresentano i punti di forza del settore aereo citati dagli intervistati (velocità, affidabilità, sicurezza).
- Aspetti amministrativi (es. certificato di origine) e orari di funzionamento delle autorità di controllo (attuazione del S.U.Do.Co.)
- Miglioramento di alcuni processi aeroportuali di Malpensa anche attraverso una maggiore digitalizzazione ed un più efficiente scambio delle informazioni
- Incremento dei collegamenti diretti con un maggior numero di paesi di sbocco delle nostre esportazioni o di approvvigionamento di beni intermedi e materie prime