

27/05/2019

## ANAMA VALUTA LO STATO DI SALUTE DELLE INFRASTRUTTURE DEL CARGO AEREO NAZIONALE

Al convegno di presentazione dell' "Osservatorio Cargo Aereo: diamo i numeri!" ANAMA e il Cluster Cargo Aereo hanno presentato lo studio "Il trasporto aereo merci in Italia: efficacia ed efficienza rispetto ai principali competitor europei", realizzato in collaborazione con Ernst & Young con l'obiettivo di raccogliere dati sui due principali aeroporti cargo italiani - Milano Malpensa e Roma Fiumicino – per valutarne la competitività rispetto alle principali realtà aeroportuali europee, quali Amsterdam, Bruxelles, Parigi, Madrid, Francoforte, Monaco, Lipsia, Liegi, Lussemburgo e Zurigo.

Il dato che emerge dal panel analizzato è contrastante: **il cargo aereo rappresenta il 22,6% del valore dell'export italiano extra UE e, dunque**, si conferma un settore fondamentale per l'economia dell'Italia, Paese tradizionalmente vocato all'export e che fa della qualità dei propri prodotti la chiave del proprio successo commerciale. Tuttavia, è ancora grande il gap tra il sistema aeroportuale italiano e quello dei principali competitor europei: **Milano Malpensa e Roma Fiumicino, infatti, movimentano solo il 7% delle merci europee, mentre i primi tre aeroporti - Amsterdam, Parigi e Francoforte ne movimentano il 55%.**

Dove origina questo dato? Lo studio dell'Osservatorio Cargo Aereo cerca di dare una risposta a questa domanda, analizzando e approfondendo alcuni aspetti che risultano essere determinanti per la competitività di un aeroporto:

**INFRASTRUTTURAZIONE:** Fiumicino e Malpensa fungono da fanalini di coda su numerosità dei magazzini (5 unità a Fiumicino e 6 unità a Malpensa rispetto alle 50 di Frankfurt Main) e dimensione dei magazzini (25.000 mq a Fiumicino e 70.000 mq a Malpensa rispetto a Paris Charles de Gaulle con 700.000). Fiumicino e Malpensa, inoltre, hanno ampi margini di miglioramento su accessibilità e servizi per camion e autisti. Un altro dato che merita attenzione è il modello di concessione degli spazi aeroportuali: in 8 dei 12 aeroporti presi in analisi (ad esclusione di quelli italiani, di Bruxelles e di Zurigo) la gestione degli scali è pubblica o a forte partecipazione pubblica.

**FLUSSI DI TRAFFICO:** in termini di numero di destinazioni, Malpensa e Fiumicino si collocano in fondo alla classifica, rispettivamente all'ultimo posto (con 51 destinazioni) e al quartultimo posto (con 90 destinazioni), contro Amsterdam Schiphol (431), seguito da Paris Charles de Gaulle (364) e da Frankfurt Main (300); tuttavia, mentre Roma Fiumicino si colloca all'ultimo posto per merci movimentate, Malpensa si colloca al 7° posto del panel sia per merci totali sia per merci in import ed export, evidenziando una crescita nell'ultimo decennio del 6,9%, la terza più alta fatta registrare dagli scali del panel, dopo Leipzig Halle (CAGR +9,8%), Paris Charles de Gaulle (CAGR +8,4%).

**OPERATIVITÀ E SERVIZI OFFERTI :** Fiumicino e Malpensa si collocano su livelli di saturazione rispettivamente del 66% e 60%: un dato positivo che indica come i due aeroporti abbiano ancora una capacità potenziale rispettivamente del 34% e del 40%. Tuttavia, offrono il servizio di Dogana H23/7 solo per sdoganamenti elettronici. Sopra la media, invece, la copertura garantita per quanto riguarda i servizi per merci speciali.



### Un momento del convegno di presentazione dello studio ANAMA

Dopo la puntuale presentazione di **Antonella Scardino**, capo progetto per Ernst & Young, il **presidente di ANAMA, Marina Marzani**, in rappresentanza del **Cluster Cargo Aereo**, ha così commentato i risultati del primo studio dell'Osservatorio Cargo Aereo: "Con il progetto dell'Osservatorio vogliamo dare voce al cargo aereo, che rappresenta una nicchia di un settore, quello del trasporto merci, che nonostante balzi poco agli onori della cronaca è fondamentale per la competitività di un Paese. Una voce che faccia dei dati la propria forza e la propria autorevolezza. Questo primo studio restituisce un quadro in chiaroscuro dei nostri principali aeroporti: alcuni aspetti di qualità e molti altri sui quali lavorare – pubblico e privato insieme - per migliorare: in primis le **infrastrutture**, indispensabili per **dare servizi alla merce e ai camion** (piste, magazzini, parcheggi, strade di collegamento, etc.) e un **incremento delle rotte servite, per aumentare i flussi di traffico**. Inoltre, è **necessaria un'accelerazione nella digitalizzazione dei processi**, che consentirebbe una maggiore efficienza e affidabilità nella gestione dei flussi fisici e informativi tra gli operatori della filiera. In particolare, è necessario promuovere in Italia l'utilizzo della lettera di vettura aerea elettronica (e-AWB), che vede Malpensa e Fiumicino agli ultimi posti nel confronto europeo.

Per **Alessio Quaranta**, direttore generale ENAC *"Questo primo studio ha un merito: traccia una strada per capire come risolvere tutti insieme – operatori pubblici e privati – i numerosi problemi del settore cargo nel nostro Paese. Ritengo che, in termini di politiche pubbliche, un settore come quello del cargo aereo, in crescita e ad alto valore aggiunto, abbia bisogno di un approccio ad hoc (che in altri Paesi europei esiste), che ne consideri la specificità: l'elevata qualità del prodotto trasportato ha bisogno di tempi rapidi di gestione e di consegna, secondo le esigenze del mercato. Questo aspetto va compreso dagli operatori pubblici e privati quando si pianificano gli interventi di sviluppo degli scali (semplificazione dei processi, servizi, infrastrutture). Credo ci sia tanto lavoro da fare ma, come dicevo, la strada è tracciata: questo studio ci fornisce chiara indicazione degli obiettivi e della strada da percorrere. Fare squadra è stato fondamentale in questi anni e lo sarà ancora di più da oggi in avanti. Attendiamo lo studio del prossimo anno per conoscere quali saranno stati i passi avanti fatti dal sistema del cargo aereo in*

Italia”.

“Lo studio ha il grande merito di imporci una riflessione: da una parte sul **modello di gestione degli aeroporti italiani** e dall’altra sull’esigenza di una **politica di sviluppo del trasporto aereo a lungo termine** e di una **pianificazione strategica e condivisa degli investimenti**”, ha concluso Marzani.

**LO STUDIO INTEGRALE E' SCARICABILE QUI:** <https://bit.ly/2K4h0E9>

