



AZIONI PER IL RILANCIO DEL CARGO AEREO: il documento del MIT

Stefano Paleari

Responsabile Trasporto Aereo della
Struttura Tecnica di Missione



Azioni di rilancio del Cargo Aereo

1. I benefici del tavolo di concertazione
2. Ruolo del Cargo aereo e caratteristiche del settore
3. I bisogni emersi
4. Le linee di intervento

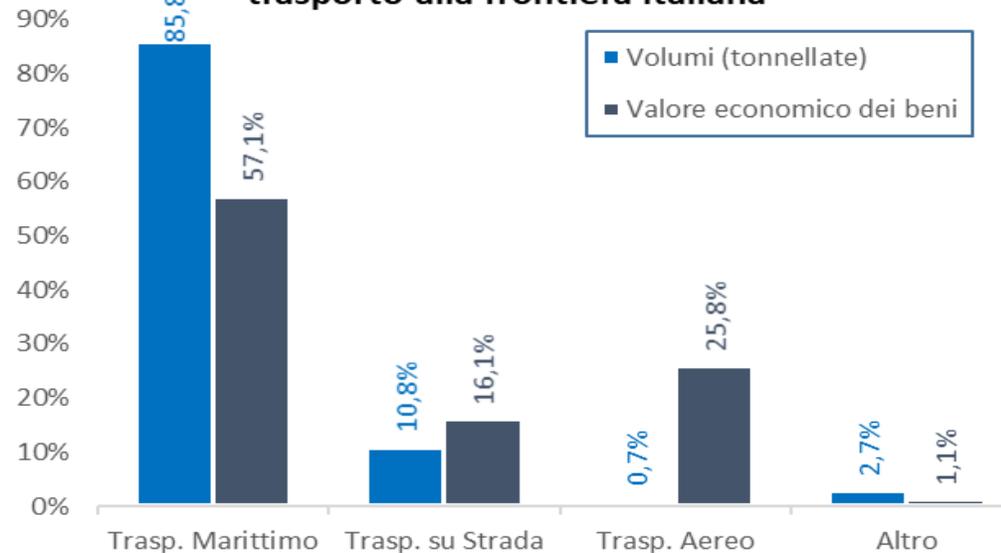
1. I benefici del tavolo di concertazione

- Il documento in allegato è il frutto del tavolo di lavoro promosso dal **MIT** che ha coinvolto le **istituzioni** competenti e le **associazioni** che rappresentano gli operatori coinvolti nella filiera e destinatari del servizio di trasporto aereo di merci.
- Corre sottolineare che tale iniziativa per la prima volta ha **trovato applicazione al settore del trasporto aereo di merci**, ciò sottolineare la accresciuta sensibilità delle istituzioni tutte nei confronti del settore.
- Il tavolo di lavoro in tempi contenuti ha prodotto un documento che rappresenta lo stato dell'arte del trasporto aereo cargo e che sintetizza **elementi di criticità del settore** e alcune **linee di azione** sui quali vi è **concordanza di intenti** da parte di tutti gli stakeholder presenti al tavolo pur nel rispetto degli interessi di parte.

2. Ruolo del Cargo aereo e caratteristiche del settore (1/5)

- In riferimento alle sole Esportazioni extra Europee, sulle quali Agenzia delle dogane fornisce un'osservazione puntuale, il cargo aereo rappresenta lo **0,7% dei volumi** (che porta spesso a far trascurare il settore) ma il **25,8% del valore economico dei beni esportati**
- **65% del traffico extra EU è relativo ad esportazioni, il 35% alle importazioni**

Esportazioni extra EU: Distribuzione per modalità di trasporto alla frontiera italiana

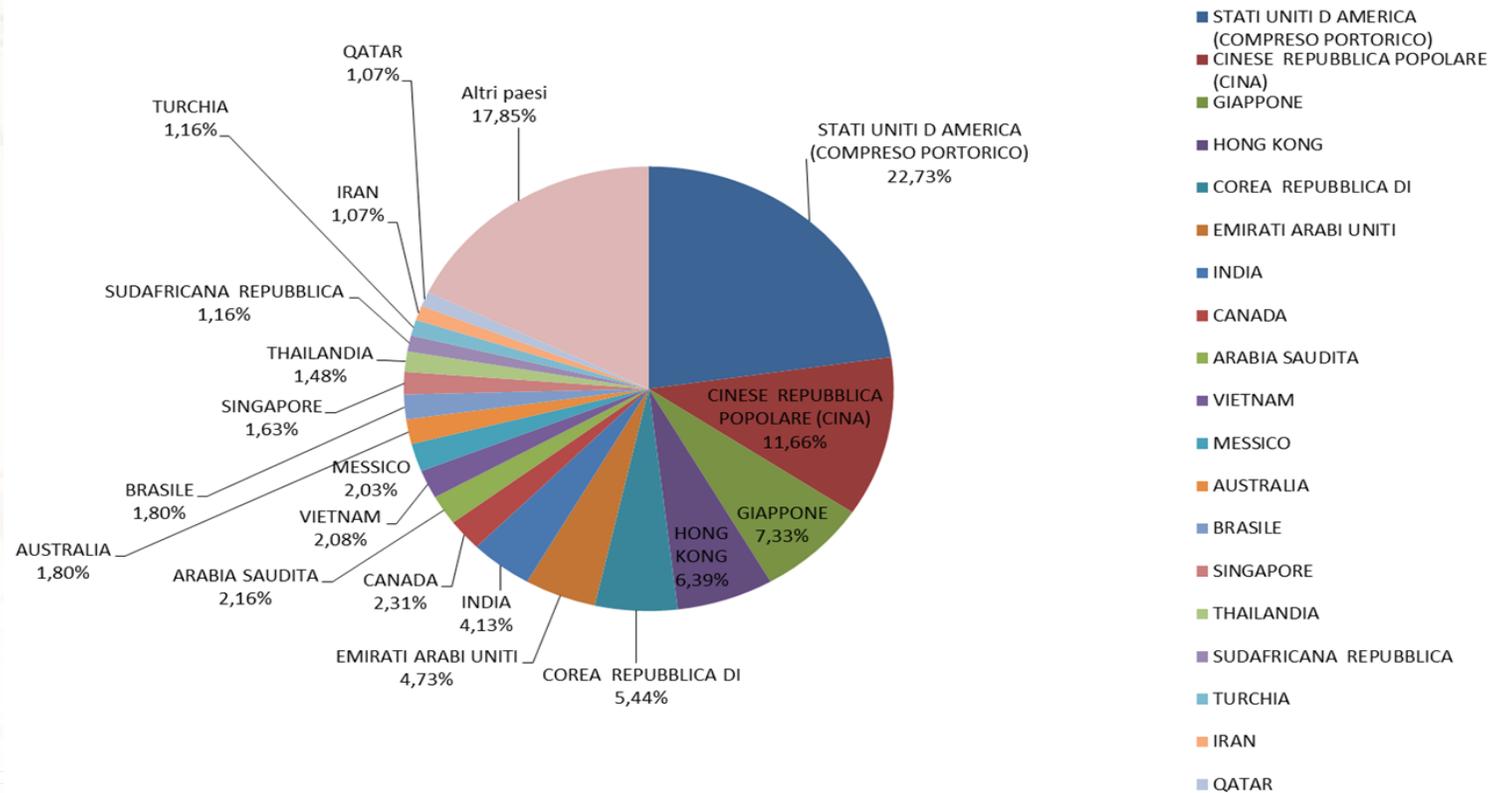


57,8 mln di tonnellate e 174,5 mld di € esportati extra EU nel 2016

2. Ruolo del Cargo aereo e caratteristiche del settore (2/5)

Principali mercati esteri

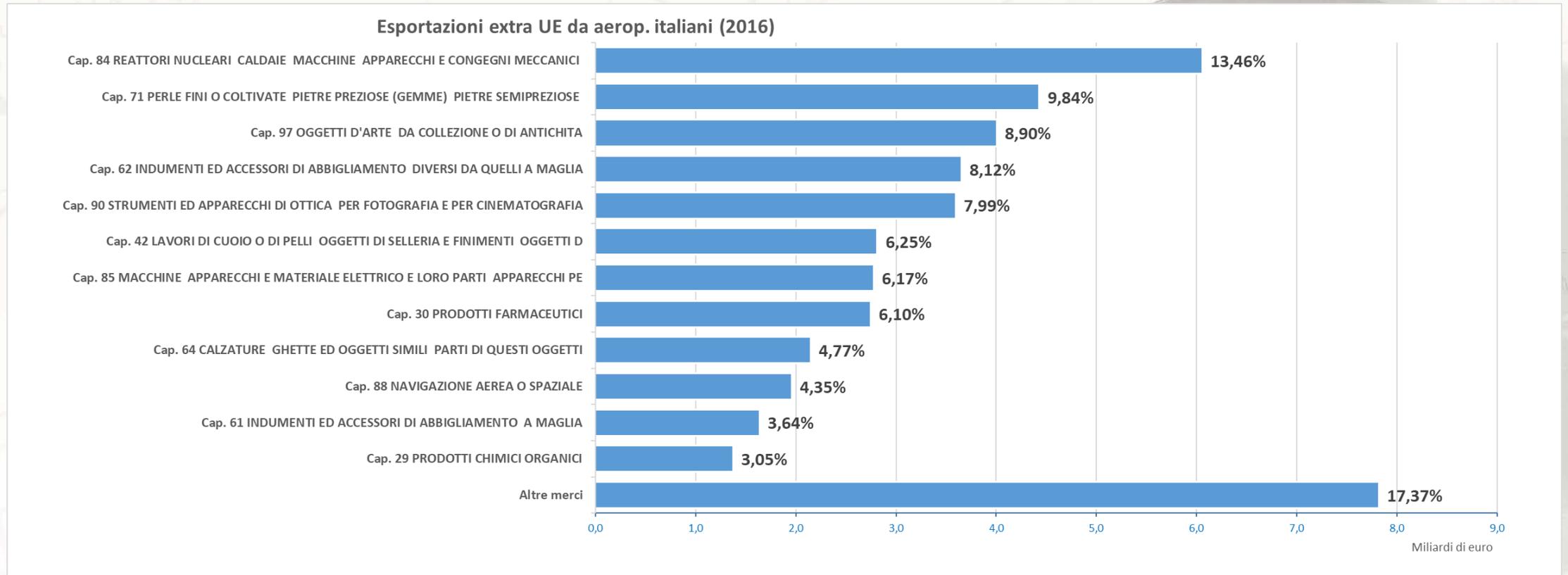
- ✓ **Stati Uniti** rimangono il primo destinatario finale delle merci extra UE (**22,7%**)
- ✓ **Primo confronto tra la destinazione finale delle merci la destinazione dei voli diretti evidenzia il ruolo degli hub di smistamento**



2. Ruolo del Cargo aereo e caratteristiche del settore (3/5)

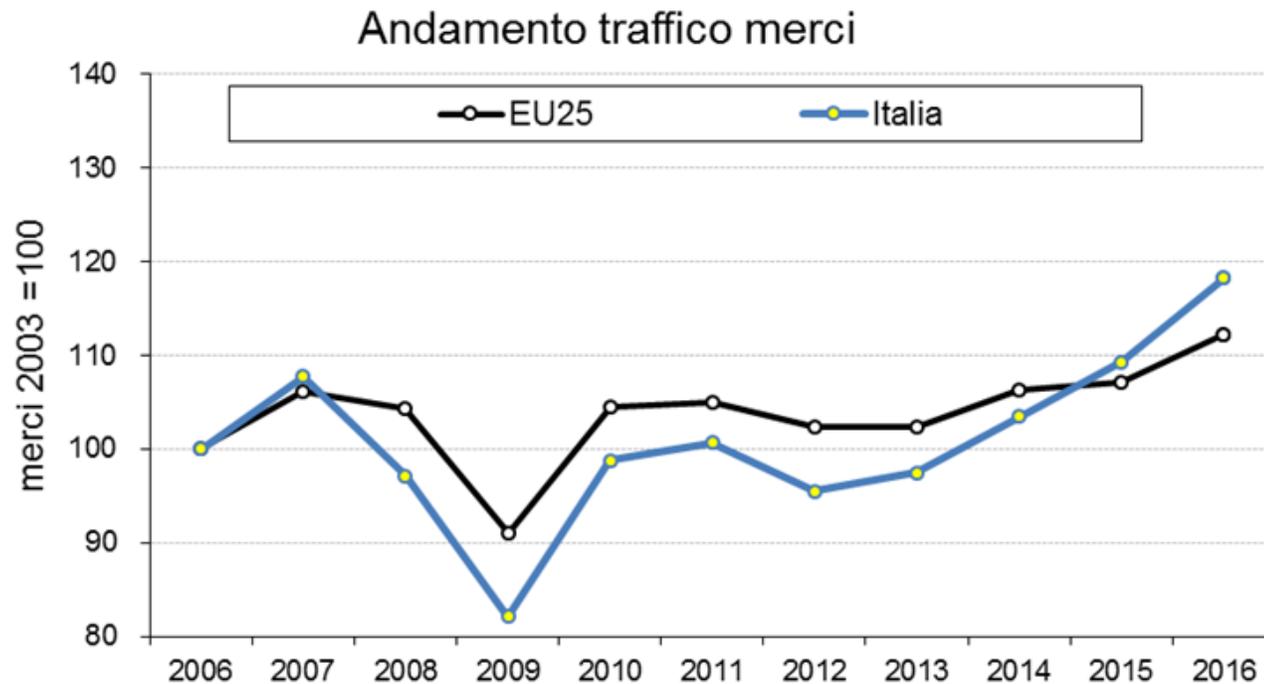
■ I settori coinvolti

- ✓ Settori tipici del trasporto aereo (farmaceutico, componentistica) ed i settori che caratterizzano il made in Italy (pelletteria, abbigliamento, occhialeria)



2. Ruolo del Cargo aereo e caratteristiche del settore (4/5)

- Il traffico merci negli aeroporti italiani rappresenta solo il **6,0%** del totale movimentato in Europa mentre in termini di **popolazione** e **PIL** il nostro Paese rappresenta rispettivamente il **12,2%** e il **10,7%**.
- Il mercato Italia da forti segnali di crescita e recupero (gen-sett 2017 + 11,2%)



2. Ruolo del Cargo aereo e caratteristiche del settore (5/5)

▪ Concentrazione

Dati 2016		
Aeroporto	Volumi (ton)	Market share
Milano Malpensa	548.767	52,6%
Roma Fiumicino	160.904	15,4%
Bergamo	117.765	11,3%
Primi 3 aeroporti	827.436	79,3%
Venezia	57.973	5,6%
Bologna	47.709	4,6%
Primi 5 aeroporti	933.118	89,4%

- ✓ La concentrazione del trasporto merci è comune a tutte le nazioni europee

▪ Investimenti

- ✓ Investimenti aeroportuali dedicati al solo traffico Cargo circa **157 milioni** di euro nei prossimi 4 anni.
- ✓ Investimenti per il potenziamento delle infrastrutture di volo (apron, stand, pista taxiways) che beneficiano sia il traffico cargo sia il traffico passeggeri pari **1,4 miliardi**

3. I bisogni emersi (1/2)

Attività	Descrizione attività	Criticità materiali (colli di bottiglia intermodali) e immateriali (legati all'operatività)
Attività procedurali	<ul style="list-style-type: none">• Tempi procedurali <i>con particolare criticità nel fine settimana</i>• Criticità per merce deperibile e farmaceutica.	<ul style="list-style-type: none">• <u>Orari di apertura/operatività</u> degli Enti di Stato• Le attuali Procedure possono prevedere verifiche da diversi Enti non sempre coordinati tra loro.• Le spedizioni trasportate dai voli all cargo e passeggeri non beneficiano dell'anticipazione del momento doganale• La scarsa diffusione della qualifica di AEO• Lunghi tempi causati ove siano richieste verifiche fisiche sulle merci in entrata.
Digitalizzazione dei processi e delle informazioni	<ul style="list-style-type: none">• Documenti cartacei• Duplicazione informazioni	<ul style="list-style-type: none">• Documentazione cartacea (es. lettere di vettura) ancora legata alla movimentazione della medesima merce in particolare per i vettori all cargo.
Politiche degli investimenti e politiche di Paese	<ul style="list-style-type: none">• Mancanza di un piano nazionale 'dedicato' del cargo aereo.	<ul style="list-style-type: none">• Rischio di mancata realizzazione della corretta intermodalità nel piano integrato della logistica. Dispersione investimenti pubblici

3. I bisogni emersi (2/2)

Attività	Descrizione attività	Criticità materiali (colli di bottiglia intermodali) e immateriali (legati all'operatività)
<p>Sviluppo e competitività del settore cargo aereo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Valutazione dei volumi aviocamionati in e off-airport e delle loro determinanti • Intermodalità • Qualità e affidabilità nell'erogazione dei servizi. • Infrastrutture maggiormente propedeutiche allo sviluppo del traffico 	<ul style="list-style-type: none"> • Difficoltà per il Gestore aeroportuale di valutare l'effettivo volume (potenzialità e bisogni) • Cargo city da integrare in un sistema fluido e intermodali in particolare verso interporti e altri snodi logistici • Incertezza relativa ai livelli di servizio offerti dagli aeroporti. • Incertezza da parte degli investitori con elevati rischi di impresa, sugli effettivi vantaggi in termini fiscali, autorizzativi e procedurali.
<p>Politiche degli investimenti e politiche di Paese</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mancanza di un piano nazionale 'dedicato' del cargo aereo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rischio di mancata realizzazione della corretta intermodalità nel piano integrato della logistica. Dispersione investimenti pubblici
<p>Promozione</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Favorire lo sviluppo della domanda di trasporto aereo da parte delle imprese italiane, 	<ul style="list-style-type: none"> • Servizi/collegamenti aerei diretti inferiori ai livelli desiderati. Scarsa conoscenza delle potenzialità del trasporto aereo delle merci

4. Le linee di intervento (1/3)

Obiettivi	Iniziative	Azione proposte
Attività procedurali <ul style="list-style-type: none">• <i>Semplificazione</i>• <i>Snellimento</i>• <i>Coordinamento</i>	Iniziativa 1 Semplificazione, velocizzazione e coordinamento delle procedure	<ul style="list-style-type: none">• Assicurare l'operatività H24• Integrazioni dell'organico degli Enti• Creare uno Sportello unico dei controlli e Attivare lo Sportello Unico Doganale• Attivare le Conferenze di Servizi degli Enti di controllo legati alle attività dell'air cargo.• Esenzioni stradali equiparando di fatto le spedizioni aeree a "merci deperibili".• Effettuare una ricognizione ad ampio raggio su norme e procedure• Promozione dell'acquisizione della qualifica di AEO presso le imprese

4. Le linee di intervento (2/3)

Obiettivi	Iniziative	Azione proposte
Digitalizzazione e obblighi Informativi <ul style="list-style-type: none"> • Informatizzazione • Innovazione 	Iniziativa 2 utilizzo delle nuove tecnologie a sostegno dello sviluppo del cargo aereo	<ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo di sistemi ICT di <i>Cargo Community Systems</i> • Dematerializzare progressivamente in coerenza con IATA e gli sviluppi nazionali per <i>l'e-manifest</i>. • Invio anticipato <i>dell'e-manifest</i> ed inclusione nello stesso di altri dati • Attuazione del SUDOCO • Valutazione ed applicazione del Fast Corridor in ambito aeroportuale
	Sviluppo e competitività del settore cargo aereo <ul style="list-style-type: none"> • Concorrenza e <i>upgrading</i> dei servizi • Accessibilità aeroportuale • Potenziamento infrastrutturale • Integrazione con gli altri terminali di trasporto • Aviocamionato 	Iniziativa 3.1 Efficientamento dei servizi
	Iniziativa 3.2 Sviluppo delle dotazioni infrastrutturali	<ul style="list-style-type: none"> • Promuovere lo sviluppo e la sostenibilità delle attività <i>Full Cargo e Cargo Belly</i> • Favorire la specializzazione di singole piattaforme orientate a specifiche nicchie di mercato.
	Iniziativa 3.3 Potenziamento infrastrutturale degli aeroporti, della loro accessibilità e dei loro collegamenti terrestri	<ul style="list-style-type: none"> • De-fiscalizzare gli investimenti privati attuati ai fini del potenziamento infrastrutturale delle Cargo City • la creazione di aree attrezzate per le operazioni di logistica presso gli scali o nelle loro immediate vicinanze • l'integrazione funzionali degli scali con gli altri terminali di trasporto (raccordi autostradali, porti, interporti).
	Iniziativa 3.4 Integrazione del Sistema aeroportuale per il cargo aereo nel Sistema manifatturiero e logistico	<ul style="list-style-type: none"> • Promuovere la realizzazione di una rete di trasporti terrestri di avvicinamento agli aeroporti più brevi, ma più frequenti. • Sostenere le sperimentazioni di progetti pilota di <i>air cargo</i>
	Iniziativa 3.5 potenziale aviocamionato	Attività di rilevazione e tracciamento dei volumi di traffico merci avio camionate in Italia

4. Le linee di intervento (3/3)

Obiettivi	Iniziative	Azione proposte
Politiche degli investimenti e politiche di Paese <ul style="list-style-type: none"> • Piano nazionale e investimenti pubblici • Governance istituzionale e partenariale 	Iniziativa 4.1 Pianificazione e programmazione	<ul style="list-style-type: none"> • Programmazione delle infrastrutture di supporto alle aree cargo aeroportuali in funzione dei piani di investimento definiti dai singoli aeroporti. • Mappatura a dell'offerta delle infrastrutture, dei servizi aeroportuali e logistici dedicati al cargo aereo • Recepimento a nel futuro <i>Piano Nazionale del Cargo Aereo</i>
	Iniziativa 4.2 Concentrazione degli investimenti pubblici e dei traffici di cargo aereo	<ul style="list-style-type: none"> • Individuare i principali aeroporti nazionali su cui sviluppare, tramite l'intermodalità con i mezzi su gomma, il traffico cargo aereo.
	Iniziativa 4.3 Coordinamento nazionale, condivisione e confronto partenariale	<ul style="list-style-type: none"> • Istituire un Tavolo di coordinamento nazionale sul cargo aereo da aprire alla partecipazione di tutti gli attori della filiera del cargo aereo.
Promozone del cargo aereo <ul style="list-style-type: none"> • Comunicazione • Conoscenza • Marketing • Incentivazione 	Iniziativa 5 Organizzazione di attività informative rivolte al territorio ed agli attuali o potenziali fruitori dei servizi di cargo aereo	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di un'indagine conoscitiva tra le imprese Valutazione della possibilità di avviare una rilevazione statistica ufficiale/istituzionale sulla domanda di cargo aereo • Informare le aree produttive e le Camere di Commercio, le Associazioni imprenditoriali dell'industria e del terziario • Incentivazioni al mondo industriale e commerciali a governare la catena logistica utilizzando aeroporti (e porti) italiani

Il piano operativo

Ai fini di una **immediata operatività**, il documento suggerisce di iniziare il percorso con i seguenti interventi:

- l'attuazione dello **“Sportello Unico Doganale e dei Controlli”** e la promozione del manifesto elettronico;
- **il formale recepimento delle linee guida di indirizzo strategico** tratteggiate dal presente Position paper negli opportuni atti di indirizzo (Piano Nazionale degli Aeroporti, Piano Nazionale della Logistica) **e a partire dalle Autorità preposte**;
- **il recepimento nella carta dei servizi merci** delle innovazioni proposte in questo documento;
- **l'istituzione di Zone Economiche Speciali (o con agevolazioni e semplificazioni** dove tecnicamente non possibile) negli aeroporti a maggiore vocazione cargo o immediatamente a ridosso degli stessi, anche nelle aree del Mezzogiorno ove è possibile stimolare una filiera del trasporto aereo merci oggi poco attrattiva;