



CONFINDUSTRIA

AREA POLITICHE INDUSTRIALI

INFRASTRUTTURE, TRASPORTI E SERVIZI PUBBLICI LOCALI

## L'ANDAMENTO DEL CARGO AEREO E LO STATO DEGLI INVESTIMENTI AEROPORTUALI <sup>(\*)</sup>

IL QUADRO DI RIFERIMENTO E GLI ORIENTAMENTI  
ESPRESSI DALL'UTENZA INDUSTRIALE

Settembre 2017

---

<sup>(\*)</sup> Il presente approfondimento è stato elaborato da Giuseppe Mele, Francesco Rossi e Marianna Salemi come contributo al Tavolo di Lavoro del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul rilancio del cargo aereo, aggiornato rispetto ad una precedente versione diffusa nello scorso mese di giugno.

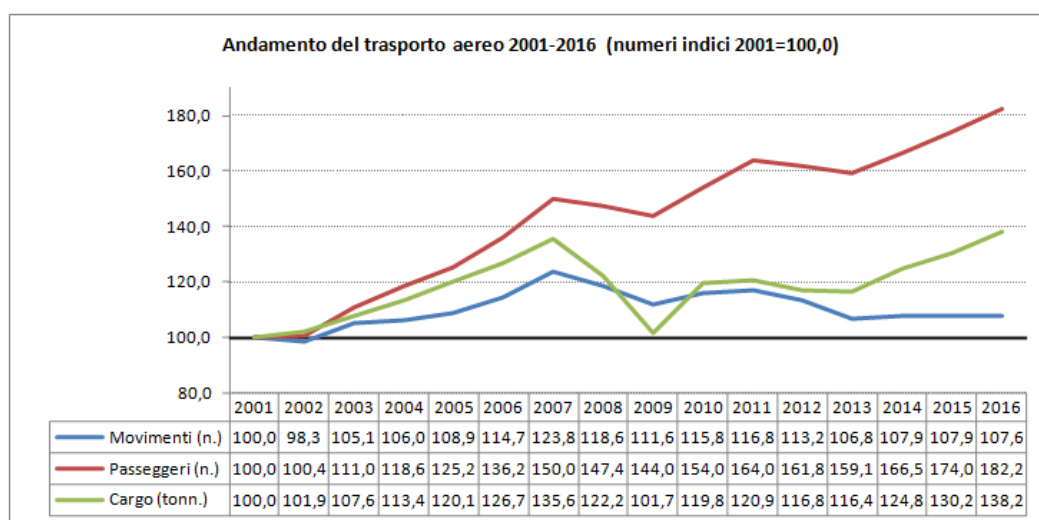
## SOMMARIO

ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO NAZIONALE NEL LUNGO PERIODO.....	1
I dati complessivi .....	1
La dinamica del trasporto aereo passeggeri .....	2
Tendenze del cargo aereo complessivo a livello nazionale e territoriale .....	4
L'incidenza del cargo aereo interno su quello complessivo.....	7
GLI INVESTIMENTI NEGLI AEROPORTI NAZIONALI .....	11
I RISULTATI DI UN'INDAGINE DIRETTA SULL'UTILIZZO DEL CARGO AEREO NEL COMMERCIO INTERNAZIONALE DELLE IMPRESE INDUSTRIALI .....	14
Premessa .....	14
I settori merceologici.....	16
Gli scali nazionali utilizzati .....	16
Frequenza di utilizzo.....	19
Destinazioni e provenienze internazionali .....	20
Modalità di vendita internazionale (Incoterms).....	21
Criticità segnalate e proposte.....	22

## ANDAMENTO DEL TRASPORTO AEREO NAZIONALE NEL LUNGO PERIODO

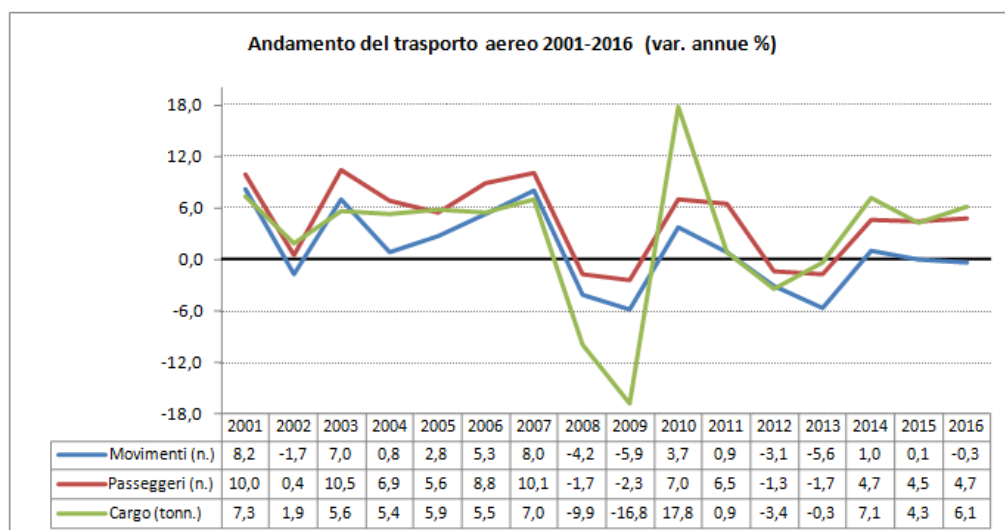
### I dati complessivi

Secondo gli ultimi dati ENAC<sup>1</sup>, nel 2016 il traffico aereo italiano ha registrato una crescita rispetto al 2015 sia nei passeggeri (oltre 164 milioni, +4,7%) sia nelle merci (quasi 1 milione di Tonn., +6,1%) e una stabilizzazione dei movimenti (oltre 1,33 milioni, -0,3%).



Fonte: Elaborazioni su dati ENAC (2017)

Nel lungo periodo, pur a fronte di significative cadute nei bienni 2008-2009 (nel pieno della crisi economico-finanziaria) e 2012-2013 (nuova crisi e ristrutturazione della ex compagnia di bandiera), il 2016 segna i migliori risultati del trasporto aereo di passeggeri e merci a partire dal 2001.

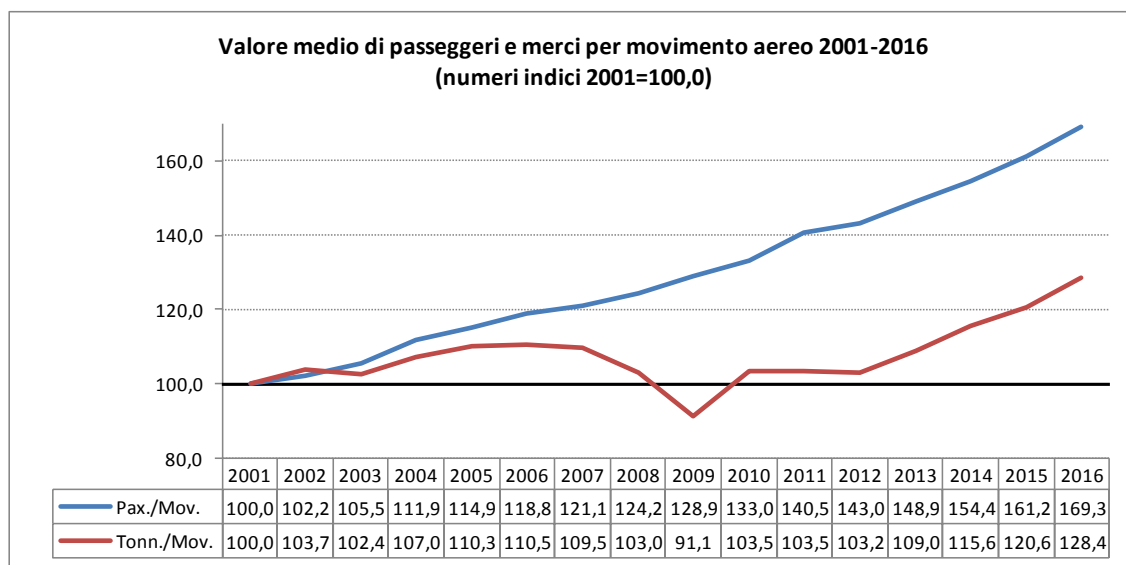


Fonte: Elaborazioni su dati ENAC (2017)

<sup>1</sup> Cfr. ENAC (2017), *Dati traffico 2016*.

In tale periodo si rileva un incremento complessivo dell'82% nei passeggeri e del 38% nel cargo, a fronte di assestamento dei movimenti aerei.

Salvo le due cadute precedentemente evidenziate, il *trend* è stato sempre costantemente di tenuta o di crescita, con variazioni annue positive, specie nell'ultimo triennio, sia nei passeggeri (+4,5% nel 2014, +4,7% nel 2015 e +4,5% nel 2016) sia nelle merci (+7,1% nel 2014, +4,3% nel 2015 e +6,1% nel 2016).



Fonte: Elaborazioni su dati ENAC (2017)

Altra caratteristica rilevante delle tendenze di lungo periodo è quella di una maggiore efficienza del trasporto, connessa ad un miglioramento della gestione commerciale; nel 2016 si rileva una crescita dei passeggeri medi per movimento aereo di quasi il 70% rispetto al 2001 (dovuta soprattutto ai vettori *low cost*) e del 28% delle tonnellate di merci (con la moderata espansione nel nostro Paese dell'attività dei grandi corrieri internazionali associata all'attivazione di alcune infrastrutture dedicate).

Sia pure in termini approssimativi, tali valori dovrebbero corrispondere ad un sostanziale e progressivo aumento del *load factor*.

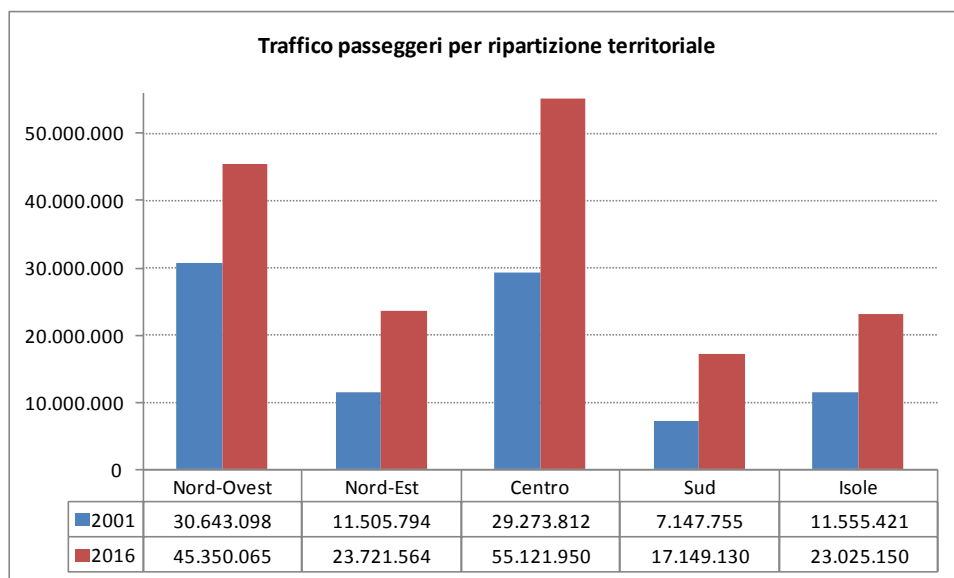
### La dinamica del trasporto aereo passeggeri

Prima di passare ad un approfondimento specifico sul cargo aereo nazionale, non si può fare a meno di esaminare l'andamento del trasporto passeggeri, che comunque ha implicazioni su quello merci per l'utilizzo (effettivo o potenziale) delle stive.

Innanzitutto, la dinamica complessivamente espansiva registrata nel lungo periodo (+82,4% nel periodo 2001-2016, da 90,1 a 164,4 milioni di passeggeri) è frutto di andamenti sensibilmente diversificati a livello territoriale<sup>2</sup>. Il traffico passeggeri nel

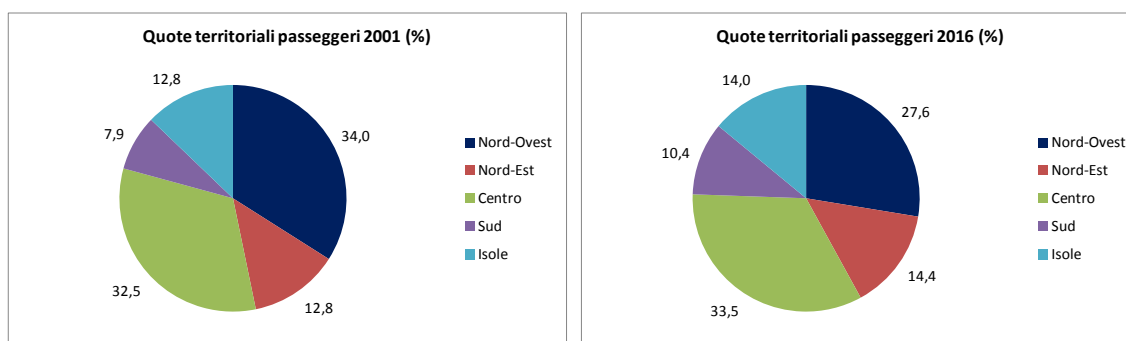
<sup>2</sup> Si è preferito svolgere l'analisi secondo le classiche aree territoriali utilizzate dall'Istat, che in questo caso possono essere comunque significative, anche se alcune regioni sono prive di scali aeroportuali, cioè Nord-Ovest (Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia e Liguria), Nord-Est (Veneto, Trentino Alto-Adige, Friuli Venezia-Giulia e Emilia-Romagna), Centro (Toscana, Marche, Umbria e Lazio), Sud (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria) e Isole (Sicilia e Sardegna).

Nord-Ovest ha avuto l'incremento di traffico più basso (+48%, da 30,6 a 45,4 milioni di passeggeri), mentre il più elevato è stato quello registrato dal Sud (+139,9%, da 7,1 a 17,1 milioni), seguito dal Nord-Est (+106,2%, da 11,5 a 23,7 milioni), dalle Isole (+99,3%, da 11,6 a 23 milioni) e dal Centro (+88,3%, da 29,3 a 55,1 milioni).



Fonte: Elaborazioni su dati ENAC (2017)

Negli ultimi 15 anni la geografia del traffico aereo passeggeri è, quindi, notevolmente mutata. Il Nord-Ovest è passato da una quota su quello nazionale dal 34% al 27,4%, superato dal Centro, passato dal 32,5% al 33,5%. Ma è soprattutto da evidenziare la crescita delle quote del Nord-Est (dal 12,8 al 14,4%), del Sud (dal 7,9 al 10,4%) e delle Isole (dal 12,8 al 14%).



Fonte: Elaborazioni su dati ENAC (2017)

Le prime evidenze empiriche, assolutamente sintetiche di questi dati, sembrano descrivere uno sviluppo del trasporto aereo di persone indotto principalmente dalla sua migliore dinamica di offerta (in termini di servizi, ma anche di prezzi) rispetto al trasporto ferroviario, indotto soprattutto dal considerevole sviluppo dei voli *low-cost*<sup>3</sup>. Sulla domanda di mobilità a medio-lunga percorrenza, l'offerta aerea si è

<sup>3</sup> Tra il 2004 e il 2016, i passeggeri *low-cost* sono cresciuti da 6,6 a 99,1 milioni (passando da una quota del 6,2 al 49,5% del traffico nazionale)

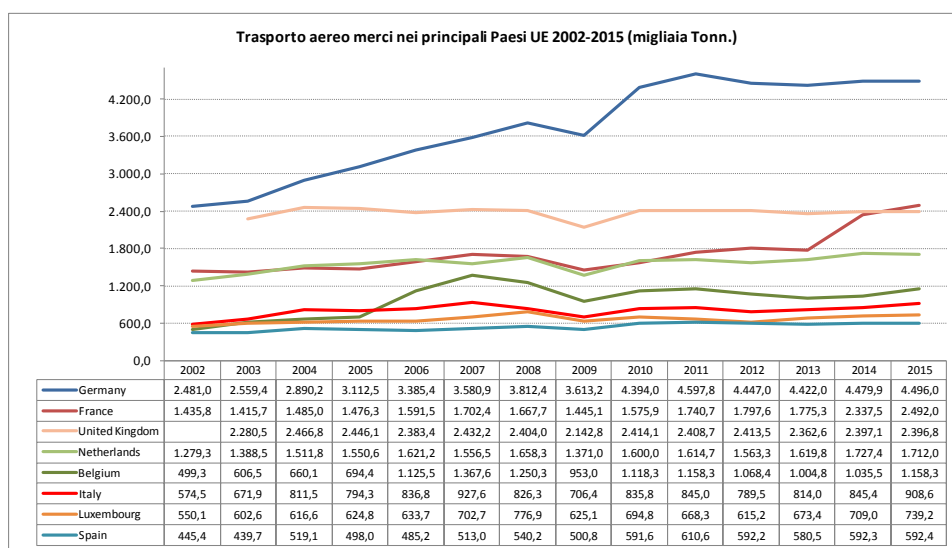
maggiormente incentrata sui collegamenti diretti, sia sulle rotte continentali (con collegamenti con le tradizionali città a forte attrazione turistica, ma anche con le aree marginali e di media attrattività turistica, non solo del Sud), sia sulle rotte interne Nord-Sud; in quest'ultimo caso, a parte i collegamenti con le Isole, la competitività del trasporto ferroviario è risultata molto bassa, sia perché la rete AV è praticamente assente al Sud, ma anche per la qualità mediamente carente del servizio ordinario (durata del viaggio, periodicità di collegamento, accessibilità e comfort, ...).

In sostanza, l'offerta di trasporto aereo si è rivelata più flessibile e più orientata alla domanda di quella ferroviaria, per oggettive rigidità strutturali ed economiche, ma in parte anche per acquisite scelte imprenditoriali. Il risultato è stato che si è verificata una redistribuzione della domanda di mobilità di persone sulle percorrenze (quasi esclusivamente interne) in cui aereo e ferrovia sono chiaramente in concorrenza: a favore del primo, nelle percorrenze Nord/Centro-Sud/Isole; a favore della seconda, nelle percorrenze Centro-Nord. A questo si è aggiunto lo sviluppo dei collegamenti aerei diretti continentali, anche associati a forti sinergie turistiche.

Lo sviluppo sensibile del trasporto passeggeri ha avuto impatti anche su quello merci, per l'incremento dell'utilizzo delle stive; in questo caso, però, si tratta di volumi residuali e che dipendono anche dalla capacità strutturale degli scali a gestire i relativi flussi.

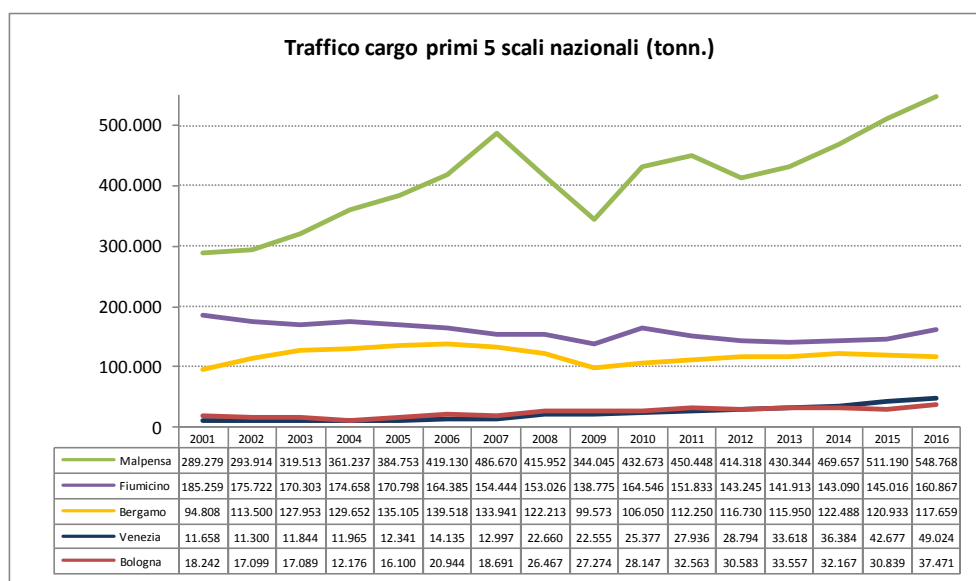
### Tendenze del cargo aereo complessivo a livello nazionale e territoriale

Nonostante i buoni risultati rilevabili nel lungo periodo e negli ultimi anni, il cargo aereo nazionale presenta comunque dimensioni modeste rispetto ai Paesi UE che nel settore hanno da tempo sviluppato una forte specializzazione. In premessa, va pur sempre ricordato che il cargo aereo è una modalità fortemente caratterizzata dall'alto valore unitario dei volumi trasportati e da esigenze di maggiore rapidità del trasporto, cioè rivolta a categorie merceologiche "pregiate" (nell'export, quelle tipiche del *Made in Italy*, ma anche delle tecnologie avanzate) e beni deperibili per gli scambi su lunghe e lunghissime distanze.



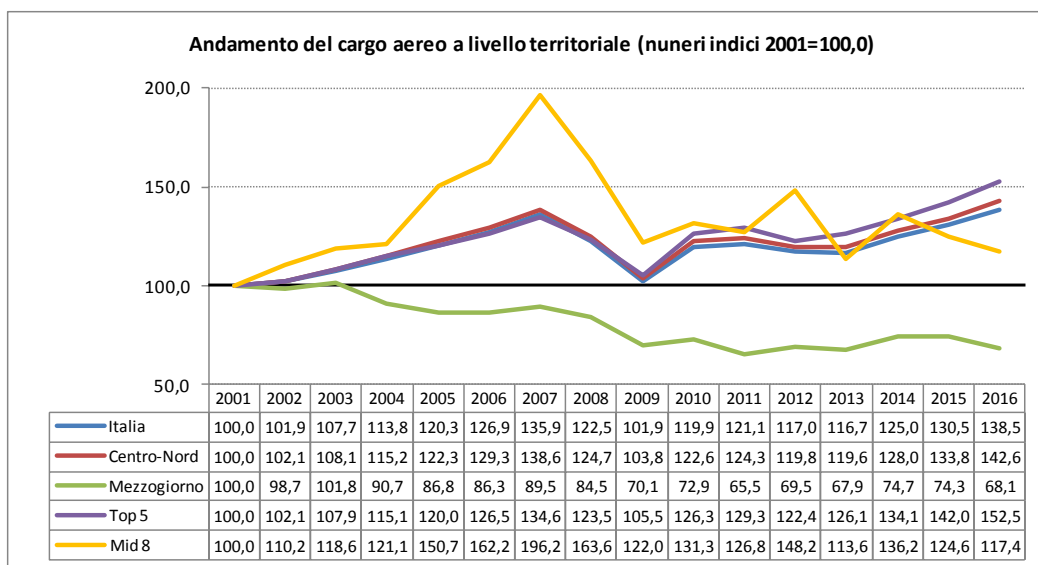
Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat (2017)

Nel 2016, a fronte del nostro milione di Tonn. trasportato, la Germania rileva quasi 4,5 milioni, la Francia quasi 2,5 milioni e il Regno Unito quasi 2,4 milioni. Nella graduatoria UE, prima dell'Italia vengono anche Paesi Bassi (1,7 milioni) e Belgio (più di 1,1 milioni).



Fonte: Elaborazioni su dati ENAC (2017)

In tutti questi Paesi, la caratteristica fondamentale è la presenza di uno scalo generale, nel quale si concentra la maggior parte dei flussi merci indotti dal grande movimento di passeggeri (Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol, Frankfurt, Bruxelles), ma anche scali specializzati esclusivamente nel cargo (Leipzig-Halle, Lieges, East-Midlands).



Fonte: Elaborazioni su dati ENAC (2017)

Top 5: Malpensa, Fiumicino, Bergamo, Venezia e Bologna.

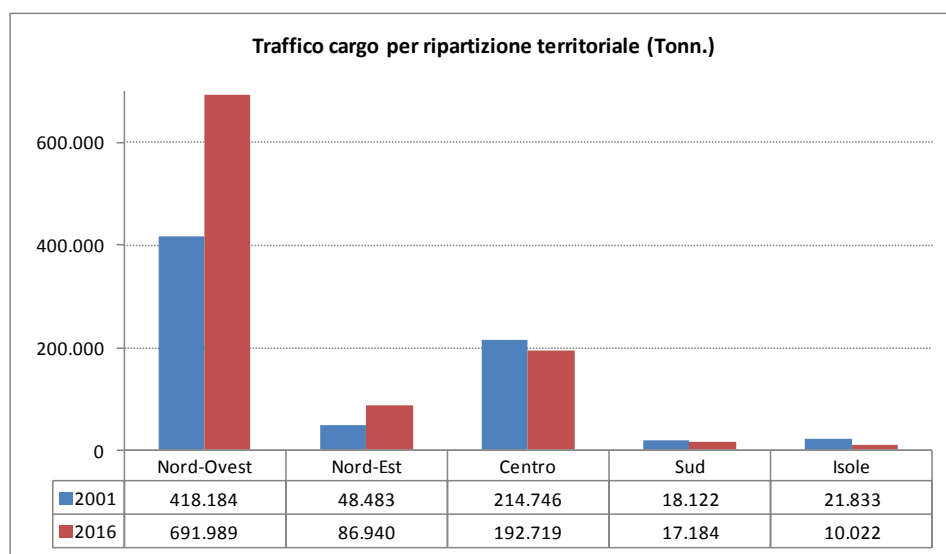
Mid 8: Ancona, Brescia, Catania, Linate, Napoli, Pisa, Ciampino e Taranto

Nel nostro Paese è disponibile certamente un'offerta infrastrutturale del primo tipo, ma mancano invece del tutto aeroporti esclusivamente specializzati nel cargo (salvo esperienze di modeste dimensioni, come quella piuttosto altalenante di Brescia e

quella tutta da sviluppare di Taranto), per cui le merci transitano prevalentemente negli scali generali, che presentano importanti flussi passeggeri, ma soprattutto sono dotati di infrastrutture dedicate alla movimentazione (ad es. Malpensa e Fiumicino).

Dei nostri primi 5 scali cargo aereo (*Top 5*), Malpensa ha ormai consolidato la *leadership* nazionale, avendo raggiunto nel 2016 una movimentazione ben oltre il mezzo milione di Tonn., grazie allo sviluppo impresso da una infrastrutturazione dedicata e specializzata (*Cargo City*). Fiumicino è invece nettamente distante (poco più di 160 mila Tonn. nel 2016), ma dopo segni alterni di stagnazione e lento declino, sembra aver ripreso un percorso di crescita, grazie anche alla maggiore attenzione infrastrutturale dedicata al comparto merci.

Da sempre fortemente interessato al cargo è l'aeroporto di Bergamo che, sia pure con alterne oscillazioni, nel 2016 ha mantenuto un traffico di oltre 117 mila Tonn., fortemente sostenuto anche dalla crescita del trasporto passeggeri. Negli ultimi anni, sono invece emersi con dinamiche fortemente espansive gli scali di Venezia (49 mila Tonn. nel 2016) e di Bologna (oltre 37 mila Tonn. sempre nel 2016).



Fonte: Elaborazioni su dati ENAC (2017)

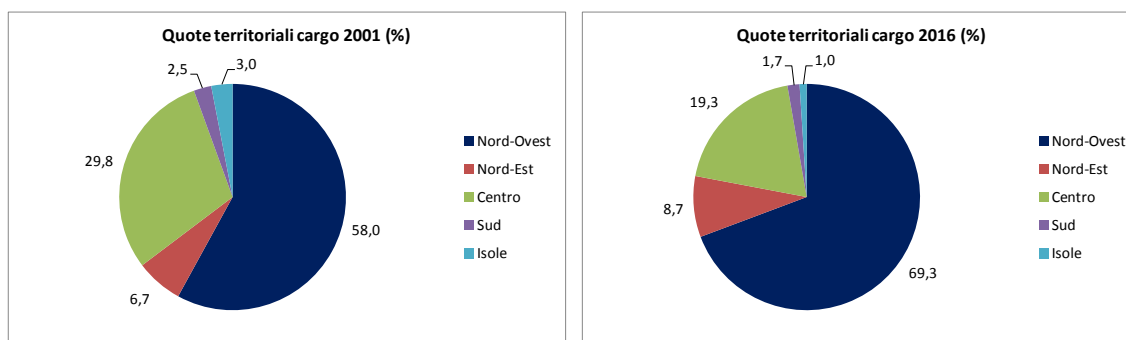
Inseriti nel contesto nazionale, i primi 5 scali cargo coprono nel 2016 il 91,5% del traffico totale, con una crescita nel periodo 2001-2016 del 52,5%. Su livelli nettamente distanti di traffico, si rinviene una seconda aggregazione di scali cargo (*Mid 8*, con almeno 5 mila Tonn. ciascuno nel 2016), rappresentata dagli aeroporti di Ancona, Brescia, Catania, Linate, Napoli, Pisa, Ciampino e Taranto, con una quota complessiva di traffico nel 2016 del 7,6%, ma anche una crescita nel periodo 2001-2016 del 17,4%. Infine, gli scali di Torino, Lamezia, Cagliari e Bari hanno movimentato ciascuno tra 1.000 e 3.000 Tonn. nel 2016 e rappresentano una quota residuale del traffico nazionale.

Gli scali di medio livello (*Mid 8*) sono però quelli che hanno subito i maggiori contraccolpi negativi della crisi. Nel 2007 l'insieme di questi aeroporti aveva quasi raddoppiato i volumi di trasporto rispetto al 2001 (da 64,5 a 126,5 migliaia di Tonn.) e raggiunto una quota del totale nazionale del 12,9%, trainata soprattutto dallo scalo di



Brescia (con 47 mila Tonn. nel 2007); dopo si è avuta una sensibile caduta nel 2009 e poi oscillazioni sempre tendenzialmente in discesa, per arrivare nel 2016 ad una movimentazione di 75,7 migliaia di Tonn., pari ad una quota del 7,6% sul totale nazionale.

Sul piano geografico emerge chiaramente la marginalità del cargo aereo nel Mezzogiorno, in particolare nelle Isole, che negli ultimi quindici anni (2001-2016) si è più che dimezzato (da 21,8 a 10 migliaia di Tonn.), mentre nel Sud è risultato quasi stabile nella sua modesta dimensione. Anche il Centro ha registrato un calo (da 214,7 a 192,7 migliaia di Tonn.), mentre nel Nord-Ovest è cresciuto più del 50% (da 418 a 692 migliaia di Tonn.) e nel Nord-Est è quasi raddoppiato (da 48,5 a 86,9 migliaia di Tonn.).



Fonte: Elaborazioni su dati ENAC (2017)

In termini di quote sul cargo nazionale, il Nord-Ovest è passato dal 58% del 2001 al 69,3% del 2016, mentre il Nord-Est dal 6,7 all'8,7%. La quota del Centro ha avuto un sensibile calo (dal 29,8 al 19,3%), mentre ancora più marginali sono diventate le quote del Sud (dal 2,5 a all'1,7%) e delle Isole (dal 3 all'1%).

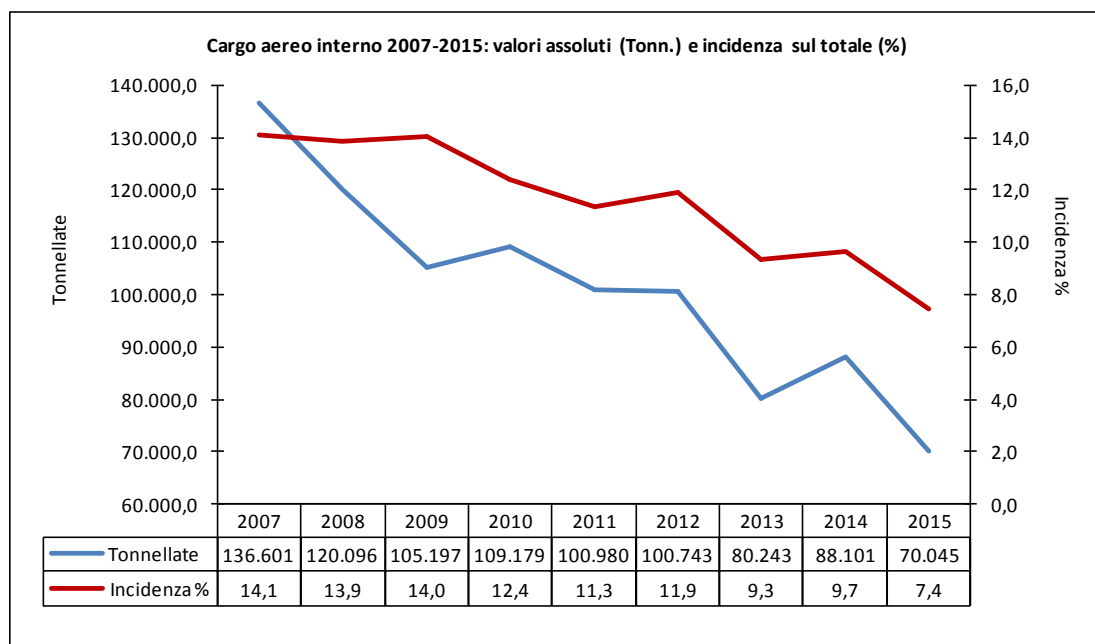
In sostanza, tutta la crescita del cargo aereo registrata negli ultimi quindici anni si è concentrata negli scali del Nord, con una concentrazione notevole su Malpensa e una redistribuzione su scali in espansione di traffico come Venezia e Bologna.

### L'incidenza del cargo aereo interno su quello complessivo

Per un Paese morfologicamente allungato, comprendente anche una rilevante insularità, il cargo aereo dovrebbe rappresentare una modalità di una certa importanza nel trasferimento anche "interno" delle merci ad elevato valore aggiunto o bisognose (merci reperibili) di tempi più rapidi di trasporto; in generale, dovrebbe essere alternativa (ma meno di quanto teoricamente sarebbe ipotizzabile, con riferimento al valore delle merci) alla modalità ferroviaria sulla lunghissima percorrenza a livello continentale, ma in parte dovrebbe essere di riferimento per il trasporto delle merci tra continente e isole.

I dati complessivi sul lungo periodo (ENAC 2001-2016) precedentemente esaminati non consentono di evidenziare questa funzione di "trasporto interno" (con O/D Italia) svolta dal cargo aereo, ma altre fonti (ISTAT) la rilevano sistematicamente anche se aggiornata con il ritardo di un anno (2007-2015) e con alcuni limiti informativi (i dati disponibili sono complessivi e non distinguono i flussi in arrivo e in partenza).

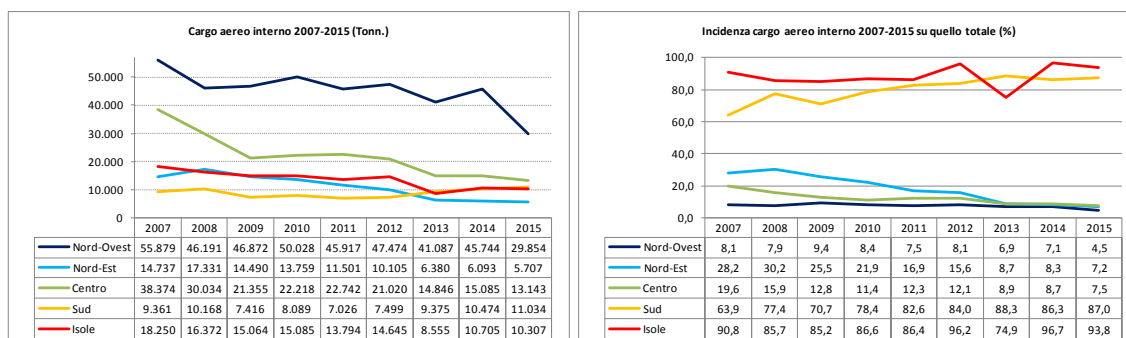
Nel complesso, il cargo aereo interno risulta nel complesso tendenzialmente in riduzione, essendo passato da 136,6 migliaia di Tonn. del 2007 a 70 mila nel 2015. In termini di incidenza sul trasporto aereo di merci complessivo (interno e internazionale) si passa dal 14,1% del 2007 al 7,4% del 2015. In sostanza, sia in valori assoluti sia in termini relativi, il cargo aereo risulta essersi praticamente dimezzato nel periodo esaminato. La diversa inclinazione delle due tendenze discendenti rilevate (più accentuata nei valori assoluti, meno per quelli relativi) può essere motivata dal maggiore valore aggiunto unitario delle merci trasportate, cioè la caratteristica di fondo di questa modalità di trasporto merci.



Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT (2017)

L'articolazione dei dati a scala territoriale conferma questo andamento, ma con alcune specificità.

Il Nord-Ovest resta l'area di maggiore concentrazione del cargo interno, presentando valori nel periodo che oscillano poco sopra e poco sotto le 50 mila Tonn./anno, ma con una sensibile caduta nel 2015 (sotto le 30 mila Tonn.). Il Nord-Est ha sempre mantenuto una dimensione molto contenuta del cargo interno e comune discendente, passano da 14,7 migliaia di Tonn. del 2007 alle 5,7 migliaia del 2015.

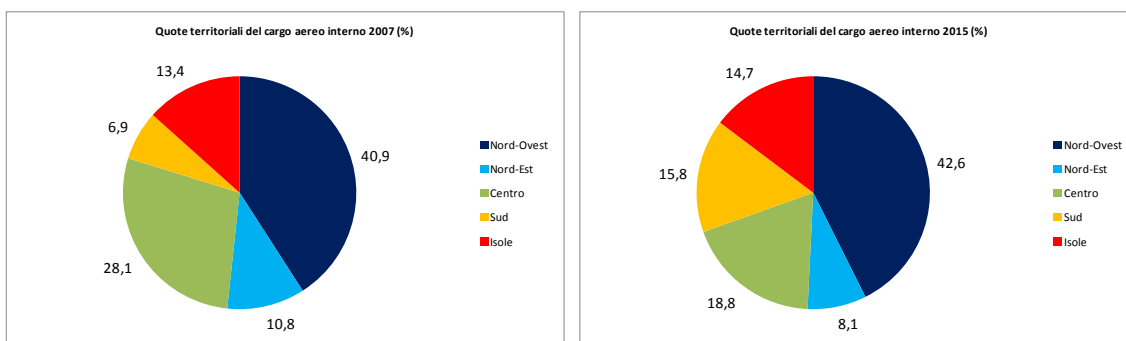


Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT (2017)

L'area centrale, invece, mostra anch'essa una dinamica stabilmente discendente, ma presentando a inizio periodo una dimensione rilevante (38,3 migliaia di Tonn.), rapidamente ridotta nei primi anni successivi e poi più lentamente in quelli seguenti, fino alle 13 mila Tonn. del 2015. Nel Mezzogiorno, si rilevano due distinte dinamiche tra Sud e Isole: nella prima area la dimensione assoluta risulta praticamente stabile nel tempo intorno a valori medi, ma con una crescita progressiva dal 2011 al 2015 (da 7 mila a 11 mila Tonn.); nelle Isole invece si registra una consistente e quasi costante riduzione, passando da oltre 18 mila nel 2007 a 10 mila Tonn. nel 2015.

Da queste dinamiche si evince come in tutto il Centro-Nord si stia verificando una progressiva e quasi assoluta concentrazione sul cargo aereo internazionale, visto che la quota di cargo interno si riduce drasticamente: nel 2015 rappresenta il 4,5% nel Nord-Ovest, il 7,2% nel Nord-Est e il 7,5% nel Centro. Al contrario, nel Mezzogiorno la quota di cargo interno sul totale cresce quasi costantemente, rappresentando nel 2015 l'87% nel Sud e il 93,8% nelle Isole.

Il cargo aereo interno resta comunque fortemente concentrato nel Nord-Ovest (la cui quota sul totale nazionale passa dal 40,9% del 2007 al 42,6% del 2015) e un po' meno nel Nord-Est (dal 10,8% all'8,1%) e nel Centro (dal 28,1% al 18,8%), ma cresce in termini di quote notevolmente nel Sud (dal 6,9% al 15,8%) e meno nelle Isole (dal 13,4% al 14,7%).



Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT (2017)

Questi dati mostrano complessivamente un sottodimensionamento del cargo aereo interno, che risulta comunque in tendenziale riduzione; allo stesso tempo, si potrebbero evidenziare anche margini di potenziale crescita del segmento. Pur tenendo conto della stretta correlazione di base del cargo aereo col valore (e le caratteristiche) delle merci trasportate e, quindi, della domanda e dell'offerta di tali tipologie di beni nelle varie aree del Paese, andrebbero meglio verificate le condizioni operative, tecniche ed economiche, del tendenziale declino del segmento. Trattandosi di trasporti interni, gli oneri amministrativi dovrebbero essere meno rilevanti di quelli internazionali, mentre potrebbero risultare più incisivi i vincoli strutturali degli scali, oltre che la remuneratività dei servizi logistici e di trasporto offerti dagli operatori.

Le tendenze rilevate mostrano una sostanziale "polarizzazione" del cargo aereo, con un Centro-Nord sempre più orientato sul segmento internazionale ed un Mezzogiorno su quello interno, con un coinvolgimento del Centro-Nord funzionale all'utilizzo del cargo aereo nel Mezzogiorno.

Qui entrano sicuramente in gioco profili più generali di sviluppo (qualità delle produzioni e livelli di reddito) delle varie aree del Paese, comunque determinanti per le prospettive del cargo aereo nazionale, interno e internazionale, ma non sempre è la domanda a determinare l'offerta; nei settori logistici e trasportistici possono essere entrambe condizionate da vincoli strutturali, che nel caso del cargo aereo possono riguardare gli scali e la loro organizzazione, oltre che la loro integrazione coi sistemi di mobilità del territorio di riferimento.

## GLI INVESTIMENTI NEGLI AEROPORTI NAZIONALI

I Contratti di Programma (CDP) tra ENAC e gestioni aeroportuali rappresentano il principale riferimento dell'attività degli scali; quelli attualmente in essere sono 29, di cui 5 "in deroga"<sup>4</sup> e 24 "ordinari"<sup>5</sup>. I piani degli investimenti aeroportuali, desunti dai dati pubblicati dall'ENAC<sup>6</sup> sulla base dei CDP in essere, mostrano un ammontare complessivo di investimenti pari a oltre 4,2 miliardi di euro. Il 68,8% (2,9 miliardi di euro) sono investimenti previsti dai CDP cd. "in deroga" (v. Tab. 1), mentre il restante 31,2% (1,3 miliardi) sono previsti dai CDP "ordinari".

Tabella 1  
Piani investimenti aeroportuali

Contratti di programma	Oneri a carico del		Totale	Investimenti consuntivo 2016
	Gestore	Pubblico		
Milioni di euro				
Ordinari quadriennali	966,4	353,7	1.320,1	113,5
In deroga (a)	2.907,7	0,0	2.907,7	634,7
<b>Totale</b>	<b>3.874,1</b>	<b>353,7</b>	<b>4.227,8</b>	<b>748,2</b>
Valori %				
Ordinari quadriennali	24,9	100,0	31,2	15,2
In deroga (a)	75,1	0,0	68,8	84,8
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazioni su dati ENAC.

(a) Gestioni aeroportuali di Fiumicino, Ciampino, Malpensa, Linate e Venezia.

Il finanziamento pubblico ammonta a 353 milioni di euro, tutti concentrati nei CDP "ordinari", mentre i restanti 3,9 miliardi sono risorse proprie delle gestioni aeroportuali, di cui 966 milioni, circa il 25%, riguarda CDP "ordinari" e 2,9 miliardi quelli "in deroga".

Gli investimenti dei CDP "in deroga" sono, quindi, completamente a carico delle gestioni aeroportuali; la copertura totale con fonti proprie si rileva anche in 11 CDP "ordinari" (Bergamo, Bologna, Brescia, Catania, Genova, Napoli, Parma, Perugia, Torino, Treviso e Verona), per cui il finanziamento pubblico si distribuisce nei restati 13 CDP "ordinari".

<sup>4</sup> I CDP "in deroga" sono quelli sottoscritti dai gestori ADR S.p.A. 2017-2021 (Fiumicino e Ciampino), SEA S.p.A. 2016-2020 (Malpensa e Linate) e SAVE S.p.A. 2017-2021 (Venezia), ai sensi dell'art. 17, comma 34-bis, del D.L. n. 78/2009, convertito con modificazioni nella legge n. 102/2009. Questa tipologia di CDP ha una vigenza di dieci anni, articolata in due quinquenni, ed è interamente gestita dall'ENAC per gli aspetti contrattuali e tariffari.

<sup>5</sup> I CDP "ordinari" durano quattro anni e su di essi sono competenti l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, per la parte tariffaria, e l'ENAC per l'approvazione dei Piani di investimento, la qualità dei servizi e la tutela ambientale oggetto.

<sup>6</sup> Cfr. ENAC, *Stato di attuazione degli investimenti aeroportuali in Italia*, Report 1/2017 (Aggiornamento a dicembre 2016).

Dal punto di vista attuativo, gli investimenti realizzati nel 2016 ammontano a 748 milioni di euro, di cui 635 milioni coi CDP “in deroga” (84,8% del totale) e 113 milioni coi CDP “ordinari (15,2%). Di questi ultimi, 48 milioni riguardano CDP “ordinari” con investimenti a totale carico delle gestioni aeroportuali.

In sintesi, dei circa 4,2 miliardi di investimenti previsti dai CDP, circa 3,6 miliardi (l’87,5%) sono interamente a carico delle gestioni aeroportuali. Se a questi dati finanziari si associano quelli di trasporto, se ne deduce che le gestioni prive di finanziamento pubblico sono anche quelle che assorbono la grandissima parte del traffico, ossia il 79,8% dei passeggeri e il 97,1% delle merci.

Concentrando l’attenzione sui CDP “in deroga” e agli investimenti (2,9 miliardi) da essi previsti, si rileva che nei relativi scali transita complessivamente il 52,5% del traffico nazionale passeggeri e il 79,1% delle merci. In particolare, nel 2016, nei tre aeroporti strategici internazionali del Piano Nazionale Aeroporti si è registrato un +11% di traffico cargo e +3% per quello passeggeri a Roma Fiumicino, +7% per il traffico cargo e +5% per quello passeggeri a Milano Malpensa e +13,8% per il traffico cargo e +10% di passeggeri a Venezia Tessera.

Tabella 2  
Investimenti e traffico negli scali con CDP “in deroga”

	Totale Investimenti CDP (Mln. €)	Consuntivo 2016	Totale Cargo 2016 (Tonn.)	Totale Passeggeri 2016 (Pax.)
Roma Fiumicino	1.754,1	405,9	160.903	41.744.769
Roma Ciampino	41,1	25,7	15.796	5.395.699
Milano Malpensa	266,8	36,8	548.767	19.420.690
Milano Linate	313,0	75,3	15.365	9.682.264
Venezia Tessera	533,5	91,0	57.973	9.624.748
<b>TOTALE</b>	<b>2.908,5</b>	<b>634,7</b>	<b>798.804</b>	<b>85.868.170</b>

Fonte: Elaborazioni su dati ENAC.

Dei circa 635 milioni di investimenti eseguiti nel 2016 (stime), quasi 406 milioni si riferiscono allo scalo di Fiumicino (il 54,3% di tutta la spesa delle gestioni aeroportuali nazionali).

Tra gli aeroporti di interesse nazionale, si segnalano alcuni casi di un certo interesse. Catania Fontanarossa e Firenze Peretola prevedono investimenti rispettivamente per 215 (CDP 2016-2019) e 104 milioni di euro (CDP 2015-2018), nel primo caso a totale carico della gestione aeroportuale, mentre nel secondo con 33 milioni a carico della gestione e 71 milioni di finanziamenti pubblici. I dati di traffico del 2016 di Catania evidenziano un movimento di 7,9 milioni di passeggeri e quasi 6.400 Tonn. di merci, mentre Firenze 2,5 milioni di passeggeri e 265 Tonn. di merci.

L’aeroporto di Napoli Capodichino nel 2016 ha registrato un volume cargo totale di 10.723 Tonn. e un traffico di circa 6,8 milioni di passeggeri, a fronte di investimenti per 44 milioni di Euro nel CDP 2016-2019 (per il potenziamento delle infrastrutture di volo e di reti e impianti). Anche l’aeroporto di Bologna Borgo Panigale ha registrato ottimi

dati di traffico sia di merci sia di passeggeri<sup>7</sup>, con previsioni di investimenti del CDP 2016-2019 di 112 milioni di Euro, tutti a carico della gestione.

La maggior parte dei finanziamenti pubblici sono stati destinati ai bacini più periferici e marginali del Mezzogiorno (253 milioni, pari al 71,5%), ma gli investimenti complessivi in tale area ammontano appena al 16,7% (706 milioni) di quelli totali previsti nei vari CDP.

Tabella 3  
Investimenti aeroportuali per area territoriale

Contratti di programma	Oneri a carico del		Totale	Investimenti consuntivo 2016
	Gestore	Pubblico		
Milioni di euro				
Mezzogiorno	452,9	253,0	705,9	63,1
Centro-Nord	3.421,2	100,7	3.521,9	685,2
<b>Totale</b>	<b>3.874,1</b>	<b>353,7</b>	<b>4.227,8</b>	<b>748,3</b>
Valori %				
Mezzogiorno	11,7	71,5	16,7	8,4
Centro-Nord	88,3	28,5	83,3	91,6
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazioni su dati ENAC.

I consuntivi del 2016 registrano una spesa nel Mezzogiorno di appena 63 milioni di euro, pari all'8,4% del totale nazionale, evidenziando così un'enorme lentezza con cui vengono utilizzati gli stanziamenti previsti.

---

<sup>7</sup> Nel 2016 il traffico cargo totale è stato di circa 48 mila tonnellate e di 7,7 milioni di passeggeri, con incrementi rispettivamente del +16% e del +11% sull'anno precedente.

## I RISULTATI DI UN'INDAGINE DIRETTA SULL'UTILIZZO DEL CARGO AEREO NEL COMMERCIO INTERNAZIONALE DELLE IMPRESE INDUSTRIALI

### Premessa

Ad inizio 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha attivato – su sollecitazione di alcuni *stakeholder* del settore, tra cui Confindustria – un tavolo tecnico specificamente dedicato al cargo aereo, in considerazione del contributo ai flussi economici e delle potenzialità di sviluppo di tale modalità trasportistica, a completamento del quadro delle altre attività già poste in essere e definite in sede ministeriale per i settori del trasporto merci ferroviario e per quelli del combinato mare-strada e ferro-strada.

L'intento del Ministero è di definire un documento strategico che, sulla base di un'attenta analisi della situazione attuale ed una verifica attendibile delle reali potenzialità del cargo aereo, individui opportune azioni e strategie per lo sviluppo di tale settore.

Nell'ambito di tale iniziativa, Confindustria ha ritenuto opportuno procedere ad una indagine presso la propria base associativa, al fine di ottenere un quadro, se non sufficientemente rappresentativo della situazione attuale del trasporto merci aereo di prodotti industriali, almeno capace di individuare gli orientamenti e le aspettative settoriali e territoriali sull'utilizzo di questa modalità di trasporto da parte delle imprese, con particolare riferimento al commercio internazionale, che consentano di individuare gli obiettivi e definire le conseguenti azioni da proporre alle competenti sedi istituzionali per efficientare il settore.

È stato pertanto predisposto un apposito questionario, inviato alle Associazioni confindustriali interessate (territoriali e di categoria), suddiviso in due macro aree, export e import, con richiesta di fornire risposte relativamente alle seguenti voci:

- sede territoriale: Nord Ovest (Val d'Aosta, Piemonte, Liguria, Lombardia), Nord Est (Trentino Alto-Adige, Veneto, Friuli Venezia-Giulia e Romagna), Centro (Toscana, Marche, Abruzzo, Umbria e Lazio), Sud (Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata e Calabria) e Isole (Sicilia e Sardegna);
- settore produttivo dell'impresa (Classificazione ATECO);
- aeroporto nazionale utilizzato;
- frequenza di utilizzo dell'aeroporto nazionale;
- modalità di vendita/acquisto internazionale (Incoterms);
- utilizzo (eventuale) aeroporto estero;
- criticità rilevate e possibili proposte nell'utilizzo del cargo aereo.

La rilevazione ottenuta – sebbene contenuta a livello numerico – rappresenta tuttavia un campione idoneo a rispondere alle finalità dell'indagine, ossia a fornire un quadro attuale sui flussi dei prodotti industriali nel cargo merci e individuare le criticità



esistenti, che impattano negativamente sul pieno sviluppo delle potenzialità di tale modalità trasportistica.

Le aziende che hanno risposto sono state in totale 137. Poiché l'indagine era articolata in due parti (Import ed Export), alcune aziende hanno risposto su entrambe, mentre altre solo su una o solo sull'altra. Nel complesso, sono stati quindi raccolti 110 questionari riferiti all'utilizzo del cargo aereo in fase di Export e 86 in fase di Import (Tab. 4).

In generale, la rilevazione conferma la concentrazione dei traffici cargo nei principali bacini industriali o a servizio di quelli immediatamente limitrofi, sia in fase di export che di import, con un utilizzo principalmente centrato sugli aeroporti dei bacini Nord Ovest, Nord Est e Centro, e con una tendenza a decrescere nel Sud, nonché molto limitato – se non del tutto assente – nelle Isole.

Tabella 4 – Numero dei questionari ricevuti per localizzazione territoriale dell'azienda

Sede aziendale	EXPORT	IMPORT	Totale
NORD-OVEST	55	44	99
NORD-EST	38	31	69
CENTRO	9	7	16
SUD	7	4	11
ISOLE	1	0	1
Totale	110	86	196

Trattandosi poi di un'indagine incentrata sull'utilizzo del cargo aereo nel commercio internazionale, il forte squilibrio territoriale delle risposte potrebbe rispecchiare anche il maggiore orientamento estero delle aziende del Nord, soprattutto con riferimento a categorie merceologiche ad elevato valore aggiunto<sup>8</sup>, così come le scarse informazioni ricevute da aziende del Centro e del Sud; per le Isole, la quasi assenza di risposte potrebbe invece anche rispecchiare il fatto che l'indagine sia stata incentrata sul commercio estero e non su quello interno, sul quale l'utilizzo (pur marginale) del cargo aereo rilevato dalle statistiche ENAC (v. sopra) per Sicilia e Sardegna potrebbe avere una dimensione più apprezzabile.

In ogni caso va, tuttavia, precisato che l'indagine svolta presenta dei limiti oggettivi di rilevazione, dovuti sia al numero delle risposte ricevute sia alla loro dimensione geografica; in quest'ultimo caso, scendendo al livello regionale, l'indagine ha acquisito risposte da poche regioni: Piemonte, Lombardia (Nord Ovest); Veneto, Friuli Venezia-Giulia e Emilia-Romagna (Nord Est); Marche e Lazio (Centro); Campania (Sud); Sicilia (Isole). Inoltre, per alcune di esse il numero di risposte non rispecchia adeguatamente la rilevanza del cargo aereo emergente dalle statistiche ENAC.

---

<sup>8</sup> Si ricorda che il contributo del cargo aereo ai flussi economici ascrivibili ai trasporti è notoriamente significativo in termini di valore delle merci movimentate, con una quota di quasi il 40% del totale delle merci da tutte le modalità di trasporto, a fronte di un'incidenza del 2% quanto ai volumi (cfr. i dati ISTAT contenuti nel *Piano Nazionale degli Aeroporti*).

Ciò premesso, i risultati dell'indagine svolta vanno per ora utilizzati con una certa cautela, soprattutto riguardo ad aspetti di maggiore profondità e specificità, ma possono ben rappresentare una prima esperienza da cui partire per migliorare e ampliare la rilevazione, oltre che ovviamente la sua significatività.

### I settori merceologici

L'indagine ha innanzitutto previsto il profilo dei settori merceologici, particolarmente significativo per verificare l'impiego della modalità in una prospettiva di commercio internazionale. Purtroppo, il risultato è stato piuttosto deludente (v. Tab. 5), con oltre la metà delle indicazioni merceologiche non specificate ("Altro"), nonostante il riferimento esplicito del questionario alla classificazione ATECO.

Tabella 5 – Settori merceologici delle aziende intervistate (\*)

	Electronica	Gioielleria	Ricambistica	agroalimentare	Animali vivi	Flori	Prontomoda/tessile/abbigliamento	Componentistica	Farmaceutica	Altro	Totale
Valori assoluti (n. indicazioni merceologiche)											
EXPORT	10	1	8	4	1	1	7	15	5	62	114
IMPORT	8	1	5	2	0	0	9	12	4	47	88
<b>Totale</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>27</b>	<b>9</b>	<b>109</b>	<b>202</b>
Distribuzione %											
EXPORT	8,8	0,9	7,0	3,5	0,9	0,9	6,1	13,2	4,4	54,4	100,0
IMPORT	9,1	1,1	5,7	2,3	0,0	0,0	10,2	13,6	4,5	53,4	100,0
<b>Totale</b>	<b>8,9</b>	<b>1,0</b>	<b>6,4</b>	<b>3,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>7,9</b>	<b>13,4</b>	<b>4,5</b>	<b>54,0</b>	<b>100,0</b>
<i>(*) Prevista la possibilità di indicare più aeroporti</i>											

Il resto delle indicazioni, comunque, conferma la caratterizzazione ad alto valore aggiunto dell'utilizzo del cargo aereo, come pure la coincidenza territoriale delle specializzazioni industriali, che risulta prevalente nel Nord-Ovest (per settori come la Componentistica, la Ricambistica e l'Electronica) e, in parte, nel Centro (Farmaceutica), meno nel Nord-Est (dove prevale la l'eterogeneità dei settori merceologici utilizzatori).

### Gli scali nazionali utilizzati

Gli scali utilizzati indicati dalle aziende nella rilevazione sono 12: Malpensa (MXP), Linate (LIN), Bergamo (BGY), Fiumicino (FCO), Napoli (NAP), Venezia (VCE), Ciampino (CIA), Bologna (BLQ), Treviso (TSF), Verona (VRN), Torino (TRN) e Catania (CTA). La loro indicazione si avvicina molto alla lista dei principali scali cargo rilevati dai dati ENAC (v. sopra) e potrebbe ben rappresentare una prima definizione di rete aeroportuale nazionale per il commercio estero (v. Tab. 6).

Il **quadro complessivo** (import+export) degli aeroporti nazionali maggiormente utilizzati per il cargo aereo dalle imprese consultate si concentra soprattutto su 6 scali

aerei (v. Tab. 2): Malpensa (55,4%), Fiumicino (10,7%), Bergamo (10%), Venezia (7,3%), Linate (5,5%) e Torino (4,8%). Per quanto attiene ai traffici in **export**, i primi 5 scali aeroportuali sono – in ordine decrescente – quelli di Malpensa (53,5%), Fiumicino (10,6%), Bergamo Orio al Serio e Venezia (8,2%) e Torino (6,5%). La situazione cambia sostanzialmente di poco per i traffici in **import**, confermandosi il maggior utilizzo degli scali di Malpensa (58%), Bergamo (12,6%), Fiumicino (10,9%), Venezia e Milano Linate (5,9%).

Dai dati emerge un generale orientamento delle aziende ad utilizzare mediamente poco più di uno scalo aeroportuale, ma soprattutto un'elevata propensione a concentrare l'utilizzo sugli scali della propria area di localizzazione, ma con alcune eccezioni.

Tabella 6 – Utilizzo del cargo aereo per scalo aeroportuale (\*)

	MXP	LIN	BGY	FCO	NAP	VCE	CIA	BLQ	TSF	VRN	TRN	CTA	Tot.
Valori assoluti (n. indicazioni)													
EXPORT	91	9	14	18	6	14	1	3	1	1	11	1	170
IMPORT	69	7	15	13	2	7	1	1	1	0	3	0	119
Totale	160	16	29	31	8	21	2	4	2	1	14	1	289
Distribuzione %													
EXPORT	53,5	5,3	8,2	10,6	3,5	8,2	0,6	1,8	0,6	0,6	6,5	0,6	100,0
IMPORT	58,0	5,9	12,6	10,9	1,7	5,9	0,8	0,8	0,8	0,0	2,5	0,0	100,0
Totale	55,4	5,5	10,0	10,7	2,8	7,3	0,7	1,4	0,7	0,3	4,8	0,3	100,0
Distribuzione % per area geografica: EXPORT													
Nord-Ovest	54,9	77,8	57,1	22,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	47,1
Nord-Est	36,3	22,2	42,9	11,1	0,0	92,9	0,0	100,0	100,0	100,0	0,0	0,0	35,9
Centro	6,6	0,0	0,0	33,3	0,0	7,1	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,2
Sud	2,2	0,0	0,0	33,3	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,2
Isole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Distribuzione % per area geografica: IMPORT													
Nord-Ovest	59,4	71,4	66,7	23,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	52,1
Nord-Est	30,4	28,6	26,7	15,4	0,0	100,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	31,9
Centro	4,3	0,0	0,0	38,5	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,6
Sud	5,8	0,0	6,7	23,1	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,4
Isole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	0,0	100,0	0,0	100,0

(\*) Prevista la possibilità di indicare più aeroporti

L'utilizzo di Malpensa è prevalentemente "interno" al proprio bacino geografico, cioè da più della metà di aziende del Nord-Ovest (sia per l'import che per l'export), ma anche "esterno", cioè da aziende del Nord-Est (più di 1/3 per l'export e poco meno di 1/3 per l'import) e, in misura minore, del Sud e del Centro. Più accentuata è la "regionalizzazione" dell'utilizzo di Linate, Bergamo, Torino e di tutti gli scali del Nord-Est, mentre Fiumicino è l'esemplificazione del fenomeno opposto, cioè di un utilizzo "misto", interno ed esterno al proprio bacino geografico, con aziende non solo del Centro, ma anche del Sud e persino del Nord-Ovest e del Nord-Est. L'utilizzo del cargo aereo risente, quindi, di due principali caratteristiche degli scali utilizzati: da un lato la vicinanza geografica, dall'altro la capacità di servizio (in termini di specializzazione degli scali e di collegamenti), o, detto in altri termini, gli aeroporti che offrono servizi

dedicati hanno sicuramente un'offerta "di base" attrattiva, alla quale deve necessariamente aggiungersi la capacità di collegamento internazionale dei vettori.

Tabella 7 – Utilizzo del cargo aereo per scalo aeroportuale (\*)

	MXP	LIN	BGY	FCO	NAP	VCE	CIA	BLQ	TSF	VRN	TRN	CTA	Tot.
Distribuzione % per scalo utilizzato: EXPORT													
Nord-Ovest	62,5	8,8	10,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,8	0,0	100,0
Nord-Est	54,1	3,3	9,8	3,3	0,0	21,3	0,0	4,9	1,6	1,6	0,0	0,0	100,0
Centro	42,9	0,0	0,0	42,9	0,0	7,1	7,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Sud	14,3	0,0	0,0	42,9	42,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Isole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0
Totale	53,5	5,3	8,2	10,6	3,5	8,2	0,6	1,8	0,6	0,6	6,5	0,6	100,0
Distribuzione % per scalo utilizzato: IMPORT													
Nord-Ovest	66,1	8,1	16,1	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8	0,0	100,0
Nord-Est	55,3	5,3	10,5	5,3	0,0	18,4	0,0	2,6	2,6	0,0	0,0	0,0	100,0
Centro	33,3	0,0	0,0	55,6	0,0	0,0	11,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Sud	40,0	0,0	10,0	30,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Isole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Totale	58,0	5,9	12,6	10,9	1,7	5,9	0,8	0,8	0,8	0,0	2,5	0,0	100,0

(\*) Prevista la possibilità di indicare più aeroporti

Peraltro, confrontando i dati di utilizzo rispetto alle singole aree territoriali ove sono ubicate le sedi delle singole imprese (Tab. 7), si evidenzia – per quanto riguarda l'export – come le imprese dislocate nel Nord-Ovest concentrino il traffico merci principalmente sull'aeroporto di Malpensa (62,5%) e, a seguire, su quelli di Bergamo (10%), Linate (8,8%) e Torino (13,9%).

Per le imprese del Nord-Est, l'utilizzo del cargo aereo si concentra in via principale sempre sull'aeroporto di Malpensa (54,1%), con tuttavia un importante utilizzo dell'aeroporto di Venezia (23%), Bergamo (9,8%) nonché, in misura minore, di Bologna (4,9%), Treviso (1,6%) e Verona (1,6%).

Per le aziende del Centro l'utilizzo del cargo è polarizzato in via paritetica sugli scali di Fiumicino (43%) e Malpensa (43%), a cui si aggiunge l'utilizzo residuale degli scali di Ciampino e Venezia.

Per quanto riguarda invece il Sud, il cargo aereo si concentra su due scali, Fiumicino e Napoli, entrambi al 43%, nonché con l'utilizzo dello scalo di Malpensa per una quota significativa (14%).

Infine, l'utilizzo del cargo aereo nelle Isole risulta di fatto non rilevabile, non essendo pervenuto un numero di risposte congruo per poter assumere il valore a titolo di campione significativo. L'unica risposta pervenuta, peraltro, individua per il cargo l'aeroporto di Catania.

Per quanto attiene invece ai dati riferibili all'import, si conferma da parte del Nord Ovest l'utilizzo preminente del hub aeroportuale di Malpensa (66,1%), Bergamo (16,1%), Linate (8%), Fiumicino e Torino (4,9%).

Una situazione molto simile si evidenzia anche per il Nord-Est, con l'utilizzo primario dell'aeroporto milanese di Malpensa (55,3%) e, a seguire, lo scalo aeroportuale di Venezia (18,4%), Bergamo (10,5%), Linate e Fiumicino (5,3%) e, infine, Bologna e Treviso (2,6%).

La situazione, per quanto riguarda le aziende del Centro, rispecchia sostanzialmente le indicazioni relative all'export. Gli hub aeroportuali utilizzati risultano, infatti, Fiumicino (55,6%), Malpensa (33,3%) e infine Ciampino (11,1%).

Relativamente, infine, al Sud – non sussistendo rilevazioni circa le Isole – il cargo merci è direzionato sugli aeroporti di Malpensa (40%), Fiumicino (30%), Napoli (20%) e Bergamo (10%).

### Frequenza di utilizzo

Le aziende intervistate mostrano generalmente una frequenza di utilizzo del cargo aereo prevalentemente programmata (v. Tab. 8); in sostanza, ciascuna azienda sembra mostrare un utilizzo predeterminato; infatti, pur avendo la possibilità di dare più indicazioni di frequenza, il loro numero è quasi coincidente a quello delle aziende intervistate<sup>9</sup>.

Nel complesso, risulta però prevalente una frequenza basata sulla “necessità” di utilizzo (cioè oltre il mese o “quando serve”, data dalla indicazione di “Altra”), con il 27,8%; seguono la frequenza mensile (25,3%), settimanale (18%), pluri-giornaliera (17,5%) e giornaliera (11,3%). Scostamenti sensibili si rilevano nell'export, in cui tendenzialmente la frequenza di utilizzo si accorcia, con il 23,9% delle imprese consultate che utilizzano il cargo aereo oltre il mese (ad es. su base bimestrale, semestrale o ad esigenza), segue, poi, la frequenza mensile e 2/3 volte a settimana (22%), nonché su base settimanale (17,4%) e, infine, giornaliera (14,7%).

Tabella 8 – frequenza di utilizzo del cargo aereo – Export e Import

	Giornaliera	2/3 volte a settimana	Settimanale	Mensile	Altra	Totale
Valori assoluti (n. indicazioni di frequenza)						
EXPORT	16	24	19	24	26	109
IMPORT	6	10	16	25	28	85
Totale	22	34	35	49	54	194
Distribuzione %						
EXPORT	14,7	22,0	17,4	22,0	23,9	100,0
IMPORT	7,1	11,8	18,8	29,4	32,9	100,0
Totale	11,3	17,5	18,0	25,3	27,8	100,0

L'utilizzo del cargo aereo in fase di import, invece, mostra una frequenza più lunga: quella oltre il mese è al 32,9%, seguita da quella mensile (29,4%), settimanale (18,8%), 2/3 volte a settimana (11,8%), ed, infine, giornaliera (7,1%).

Dai dati qui indicati, tuttavia, non sarebbe corretto concludere che l'utilizzo del cargo aereo sia poco frequente poiché, per certi aspetti, sembrerebbe il contrario. Le

<sup>9</sup> Lo scostamento riguarda in realtà una sola azienda, che al quesito sulla frequenza di utilizzo non ha dato indicazioni, né in import né in export.

imprese che hanno una frequenza di utilizzo nell'arco di una settimana rappresentano ben il 54,1% per l'export e il 37,7% per l'import, mentre la frequenza su un arco temporale di 48-72 ore è rispettivamente del 36,7% per l'export e del 18,8% per l'import.

### Destinazioni e provenienze internazionali

I collegamenti internazionali per grandi aree geografiche delle aziende intervistate sono numericamente rilevanti. In media, ogni azienda ha indicato 2,8 aree di destinazione dell'export raggiunte col cargo aereo, a testimonianza della forte propensione all'internazionalizzazione; questo dato diviene ancor più rilevante nell'analisi per area territoriale, da cui emerge che le aziende del Nord-Est indicano mediamente 3,5 destinazioni geografiche di export raggiunte, mentre quelle del Sud e del Centro ne indicano 2,6 aree e quelle del Nord-Ovest 2,3. Molto più basso il numero medio di provenienze geografiche dell'import, che complessivamente è pari a 1,7 aree, ma che sale a 2,3 per il Sud (nonostante siano appena 9 le aziende che hanno risposto) e a 2 per il Centro, mentre il dato di Nord-Ovest e Nord-Est è uguale a quello medio complessivo. In sostanza, il cargo aereo serve un export più diversificato ed un importo relativamente più concentrato.

Tabella 9 – Le principali destinazioni di export e provenienza di import (\*)

	UE	Nord Africa	Altri Paesi africani	Nord America	Centro e Sud America	Medio Oriente	Asia Centrale	Estremo Oriente	Oceania	Totale
Valori assoluti (n. di indicazioni)										
EXPORT	20	14	15	67	36	34	29	63	25	303
IMPORT	8	2	1	32	12	8	22	60	4	149
Totale										
- V.A.	28	16	16	99	48	42	51	123	29	452
- V. %	6,2	3,5	3,5	21,9	10,6	9,3	11,3	27,2	6,4	100,0
Distribuzione % territoriale per destinazione (EXPORT)										
Nord-Ovest	7,0	5,4	3,9	27,1	10,9	10,9	4,7	24,0	6,2	100,0
Nord-Est	4,5	4,5	6,1	17,4	12,1	10,6	15,2	18,2	11,4	100,0
Centro	13,0	0,0	8,7	17,4	8,7	17,4	8,7	17,4	8,7	100,0
Sud	5,6	5,6	0,0	27,8	22,2	11,1	5,6	22,2	0,0	100,0
Isole	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
Totale	6,6	4,6	5,0	22,1	11,9	11,2	9,6	20,8	8,3	100,0
Distribuzione % territoriale per provenienza (IMPORT)										
Nord-Ovest	6,8	1,4	0,0	21,9	9,6	5,5	12,3	41,1	1,4	100,0
Nord-Est	1,9	1,9	1,2	22,6	5,7	3,8	15,1	43,4	3,8	100,0
Centro	14,3	0,0	0,0	14,3	7,1	0,0	21,4	35,7	7,1	100,0
Sud	0,0	0,0	0,0	22,2	11,1	22,2	22,2	22,2	0,0	100,0
Isole	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	5,4	1,3	1,2	21,5	8,1	5,4	14,8	40,3	2,7	100,0
(*) Prevista la possibilità di indicare più destinazioni										

Nel complesso (Tab. 9), le rotte principali di destinazione dell'export e di provenienza dell'import indicate dalle aziende sono quelle con il Nord America (21,9%) e con l'Estremo Oriente (27,2%), che nel loro insieme coprono quasi la metà dei collegamenti totali. Rilevanti sono anche le quote di Centro e Sud America (10,6%), Asia Centrale (11,3%) e Medio Oriente (9,3%). I dati mostrano anche un impiego del cargo aereo fortemente concentrato sulle lunghe e lunghissime distanze, dato che le aree

geografiche più vicine come l'UE e il Nord Africa rappresentano appena il 6,2% e il 3,5%. Scarsi (3,5%) sono invece i collegamenti con il resto dell'Africa.

Riguardo all'export, le destinazioni principali si confermano quelle sopracitate del Nord America (22,1%) e dell'Estremo Oriente (20,8%), seguite da Centro e Sud America (11,9%), Medio Oriente (11,2%), Asia centrale (9,6%) e Oceania (8,3%).

Interessante, invece, il dato sulle destinazioni verso il continente africano che si attesta a quasi il 10% (9,6%), suddiviso tra Nord Africa (5%) e resto dei Paesi africani (4,6%).

Tali dati assumono una importante e concreta rilevanza, considerando che molte imprese consultate hanno rappresentato, da una parte, l'insufficienza delle rotte attualmente previste e segnalando al contempo la necessità di aumentarne la frequenza, e, dall'altra, la tendenza ad utilizzare aeroporti esteri (Francoforte, Parigi, Schipol) a motivo principale dell'assenza di rotte dirette verso specifiche destinazioni intercontinentali.

In questo quadro, lo sviluppo di questa rilevazione potrebbe costituire un valido riferimento per individuare quali siano le rotte da potenziare, nonché, in modo particolare, quelle nuove da valutare.

Con riferimento all'import, la configurazione delle provenienze nettamente, con la prevalenza di quelle dall'Estremo Oriente (40,3%), seguite da quelle dal Nord America (21,5%), dall'Asia centrale (14,8%), dal Nord e Centro America (8,1%), dal Medio Oriente e dall'UE (5,4%). Infine, con carattere residuale, le provenienze dall'Oceania (2,7%) e dall'Africa (in totale 2%).

La caratterizzazione territoriale dell'export servito dal cargo aereo presenta altri spunti interessanti. Il Nord-Est presenta una notevole varietà di destinazioni rilevanti, con il Nord America (17,4%), Centro e Sud America (12,1%), Medio Oriente (10,6%), Asia Centrale (15,2%), Estremo Oriente (18,2%) e Oceania (11,4%). Molto più concentrato l'export del Nord-Ovest, con la prevalenza di Nord America (27,1%), Estremo Oriente (24%), Centro e Sud America e Medio Oriente (entrambe al 10,9%).

Le provenienze dell'import con cargo aereo dall'Estremo Oriente sono invece relevantissime per tutte le aree territoriali, con quote del 41,3% per il Nord-Ovest, del 43,4% per il Nord-Est, del 35,7% per il Centro e il 22,2% per il Sud. Anche dal Nord America risultano rilevanti, ma su valori di poco superiori al 20% del totale dei collegamenti (salvo che per il Centro, con il 14,3%).

### **Modalità di vendita internazionale (Incoterms)**

Dai dati della rilevazione trova conferma la tendenza prevalente delle imprese ad utilizzare modalità di vendita internazionale (Tab. 10) con cui la gestione della catena logistica viene di fatto affidata, direttamente o indirettamente, all'acquirente estero, a mezzo di spedizionieri delegati.

L'utilizzo di tali modalità – corrispondenti nella codifica Incoterms a quella EXW (Ex Works) nonché a quelle del Gruppo F (soprattutto FCA e FOB/FOA, quasi marginale FAS) – rappresenta ben il 50,2% del totale delle vendite in export, con una netta prevalenza dell'EXW (30,4%). È, pertanto, il soggetto estero acquirente che si assume

la responsabilità di come organizzare e gestire il trasporto delle merci (modalità, tempistica, operatori logistici, infrastrutture, etc.). Tale orientamento risulta confermato anche nell'import, cioè sono le aziende nazionali acquirenti che si assumono la responsabilità logistica dell'acquisto.

Spicca, tuttavia, sia nell'export (14,6%) sia nell'import (12,5%), una certa rilevanza della modalità DAP (Reso a Luogo di Destinazione), nella quale il venditore effettua la consegna mettendo la merce a disposizione del compratore sul mezzo di trasporto di arrivo pronta per la scarico nel luogo di destinazione convenuto, cioè è il venditore che si assume tutti i rischi connessi al trasporto della merce fino al luogo convenuto. Ciò potrebbe spiegarsi col fatto che in tale modalità è essenziale l'esatta specificazione del luogo di consegna (con sdoganamento previsto al momento dell'esportazione) e che uno scalo aeroportuale possa essere un punto di destinazione della merce particolarmente idoneo.

Anche nel cargo aereo si rileva, quindi, quello che è l'orientamento di fondo della committenza industriale e commerciale nazionale verso la logistica, cioè la prevalente rinuncia a gestirla direttamente in export. Allo stesso tempo, le nostre aziende tendono maggiormente ad assumere il rischio logistico in import (il 55,6% delle modalità di vendita è rappresentato da EXW e Classe F) e in misura maggiore che in export (specularmente, gli Incoterms diversi dai precedenti rappresentano il 49,8%).

Tabella 10 – Modalità di vendita internazionale : l'utilizzo degli Incoterms - export ed import (\*)

	EXW	FCA	FAS	FOB	DAT	DAP	DDP	CPT	CIP	CFR	CIF	Totale
Valori assoluti (n. indicazioni di utilizzo)												
EXPORT	77	30	1	19	5	37	17	16	13	14	24	253
IMPORT	38	18	0	24	3	18	12	6	8	6	11	144
Totale	115	48	1	43	8	55	29	22	21	20	35	397
Distribuzione % per modalità di vendita utilizzata												
EXPORT	30,4	11,9	0,4	7,5	2,0	14,6	6,7	6,3	5,1	5,5	9,5	100,0
IMPORT	26,4	12,5	0,0	16,7	2,1	12,5	8,3	4,2	5,6	4,2	7,6	100,0
Totale	29,0	12,1	0,3	10,8	2,0	13,9	7,3	5,5	5,3	5,0	8,8	100,0
(*) <i>Prevista la possibilità di indicare più modalità</i>												

Si tratta di orientamenti comunque inferiori a quelli rilevati a livello internazionale, dove le modalità di vendita con trasporto si attestano al 64, che contribuiscono a limitare lo sviluppo della logistica nazionale con tutto quello che ciò comporta, anche in termini di gestione dei flussi dei traffici delle tramite scali aeroportuali esteri anziché nazionali.

### Criticità segnalate e proposte

A prescindere da alcune criticità specifiche segnalate e strettamente connesse al settore di produzione (ad es. nella produzione di armi), dall'indagine presso le aziende si è potuto rilevare una sostanziale ricorrenza, in tutti gli scali aeroportuali indicati, di alcune problematiche.

Si segnala, inoltre, che diverse imprese hanno dichiarato di non essere in grado di segnalare criticità e proposte in merito all'utilizzo del cargo aereo, adducendo come



motivo proprio l'utilizzo di modalità di vendita internazionale (Incoterms) senza la gestione del trasporto.

a) Controlli (doganali ed amministrativi)

Per quanto attiene ai controlli doganali, le segnalazioni sono orientate in modo particolare alla mancanza o difficile operatività "h24" degli uffici, nonché nei fine settimana o nei giorni festivi.

Diverse imprese hanno generalmente segnalato una maggiore efficienza dei controlli doganali rispetto al passato, ma alcune hanno sottolineato carenze di personale e altre tempestività ed efficienza dei controlli spesso legati alla soggettività di chi è tenuto a svolgerli.

Le imprese consultate hanno, inoltre, segnalato la scarsa efficienza dei controlli amministrativi e la sostanziale inoperatività dei relativi uffici nei *week end* e nei giorni festivi (ad es. USMAF). In particolare, è stato segnalato che tale situazione determina concrete difficoltà – oltre che maggiori costi – alle imprese del settore alimentare. Infatti, i controlli sulle merci deperibili (ad es. frutta) che giungono nello scalo aeroportuale nazionale il venerdì pomeriggio, vengono di fatto posticipati al lunedì mattina, con un indubbio danno alla competitività delle nostre imprese nazionali, agli scali aeroportuali nazionali e da ultimo al nostro Paese. Al riguardo, è stato fatto rilevare come importatori esteri – nonostante la possibilità di potenziali accordi con imprese di import nazionali – abbiano poi optato per scali aeroportuali non nazionali a fronte di una garanzia di operatività "h24" e la conseguente immissione dei prodotti nei mercati italiani dal lunedì mattina.

**Proposte:** rendere effettiva l'operatività degli uffici preposti ai controlli "h24" e "7/7"; coordinamento effettivo ed efficace tra i diversi enti di controllo con la creazione di uno sportello unico; implementazione e facilitazione delle procedure di *pre-clearing on board*; valutazione della costituzione di *Fast Corridor*.

b) Insufficienza delle rotte internazionali/intercontinentali

Diverse imprese segnalano la necessità di una maggiore frequenza delle rotte verso le destinazioni internazionali/intercontinentali, nonché la previsione di altre verso Paesi ad oggi non direttamente raggiungibili dall'Italia e che di fatto impongono alle stesse imprese nazionali l'utilizzo di scali aeroportuali esteri intermedi. In questo senso, infatti, la rapidità di risposta, la flessibilità e la capacità di soddisfare le esigenze del cliente in tempi brevi sono tra i fattori di successo nella competizione tra imprese/settori/Paesi nel contesto dell'economia mondiale globalizzata, obiettivi al cui raggiungimento la previsione di rotte dirette è certamente strategica.

**Proposte:** Le segnalazioni delle imprese sono genericamente dirette alla richiesta di una maggiore frequenza e la creazione di nuove rotte cargo, senza tuttavia indicazioni specifiche delle destinazioni, per cui sarebbe opportuno svolgere un'indagine specifica sulla domanda di nuovi collegamenti diretti, coinvolgendo vettori, scali e enti amministrativi e di controllo competenti.

c) Costi dei servizi del cargo aereo

Molte imprese lamentano anche un costo complessivamente elevato del cargo merci aereo. Si tratta di una indicazione generica, non venendo specificato – salvo pochi casi – a quali servizi sia riferibile l'eccesso di costo. Comunque, dove specificato, le imprese fanno spesso riferimento ai servizi di *handling* ed ai noli.

Si segnala inoltre come siano diverse le imprese che abbiano evidenziato che il dato dei costi costituisca uno tra i criteri principali nella scelta di uno scalo aeroportuale rispetto ad un altro, eventualmente anche estero.

**Proposte:** anche in questo caso, si ravvisa l'esigenza di svolgere ulteriori indagini, anche di confronto internazionale.

d) Infrastrutture assenti o non adeguate

L'indagine riflette sufficientemente l'attuale struttura del cargo aereo nazionale, principalmente concentrato sugli *hub* di Malpensa, Fiumicino, Bergamo e Venezia, notoriamente anche meglio attrezzati per questo servizio.

In questo quadro, emerge la necessità di individuare scali aeroportuali specializzati nel cargo merci a servizio del Sud e delle Isole, segnalato da imprese anche del Centro-Nord.

Su tali aree del Mezzogiorno andrebbe pertanto svolta una accurata analisi al fine di individuare lo sviluppo di scali specifici in base alle potenzialità di traffico ed agli attuali flussi esistenti.

Quanto all'efficienza delle infrastrutture, alcune imprese lamentano la carenza di infrastrutture adeguate per la gestione e l'integrazione modale del traffico merci (magazzini, aree, collegamenti, piazzali, ...); altre imprese, in particolare del settore agroalimentare e farmaceutico, lamentano la mancanza di infrastrutture adeguate al trasbordo dei relativi prodotti con garanzia di temperature costanti; ciò dovrebbe indurre a promuovere la specializzazione degli scali merci anche esistenti verso particolari servizi ausiliari.

**Proposte:** riguardo la dotazione infrastrutturale di base del Mezzogiorno, le cd. "Aree Logistiche Integrate", previste dalla programmazione dei Fondi SIE 2014-2020 (PON Infrastrutture e Reti), dovrebbero rappresentare uno strumento ed un'occasione da non perdere per lo sviluppo del cargo aereo. Rispetto al fabbisogno di infrastrutture di servizio dedicate al cargo merci, emerge l'esigenza di una ricognizione generalizzata delle relative esigenze e di una verifica di coerenza degli attuali programmi di investimento delle gestioni aeroportuali, al fine di completarne l'impostazione per quelli futuri.