

AIRCARGOITALY

LA CARGO CITY DI MILANO MALPENSA

Inserito Speciale 2019

© Riproduzione riservata

www.aircargoitaly.com

Nicola Capuzzo
Direttore responsabile



Indice

4. I numeri della cargo city di Milano Malpensa
5. Il veicolo "aereo" e le nuove tendenze del forwarding (a terra ed in volo)
6. Intervista a Giovanni Costantini (SEA)
8. Record a Malpensa con spedizione di Cargolux
9. Intervista Airport Handling
10. Intervista ad ALHA
12. Intervista a Bcube
13. Intervista a WFS
16. Intervista a Beta Trans
18. Intervista a DHL Express
19. APP Malpensa smart city delle merci
21. Intervista a Fedex



Redazione & Marketing

Per informazioni, suggerimenti, critiche o proposte di collaborazione con la redazione di AIR CARGO ITALY



Nicola Capuzzo
redazione@aircargoitaly.com
334-7889863

Per informazioni sulle opportunità di marketing, pubblicità e varie forme di visibilità tramite AIR CARGO ITALY



Sabrina Carozzino
marketing@aircargoitaly.com
350-0716304



You name it, we fly it.

When it comes to your cargo, we carry (almost) everything to everywhere. Discover our entire flight schedule on cargolux-italia.com



member of Cargolux Group

www.cargolux-italia.com



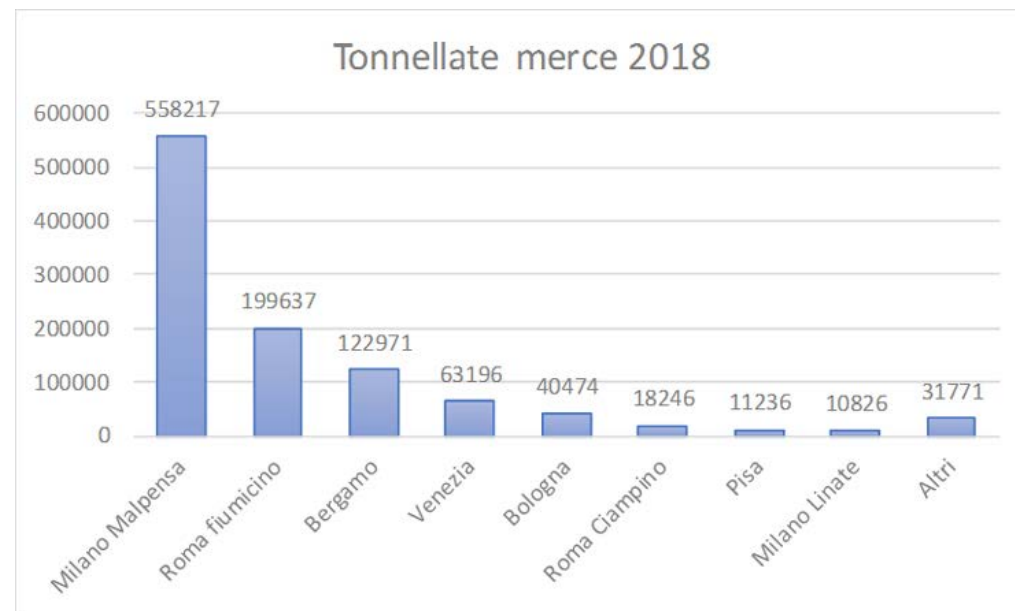
cargolux
ITALIA

you name it, we fly it!

I numeri della cargo city di Milano Malpensa



- 500.000 Mq l'estensione dell'area cargo, con 6 cargo air terminal operativi e 75.000 mq di magazzini attivi h24 7/7
- Ampia offerta di servizi e operatori dedicati al cargo: 4 terminalisti cargo e 5 operatori per assistenza agli aeromobili
- Basi operative dei due maggiori express courier operanti in Italia (FedEx e DHL)
- Tutti gli enti di controllo delle merci in importazione ed esportazione presenti in aeroporto (Dogana, Guardia di Finanza, Sanità aerea, Servizio di controllo veterinario, Servizio controllo fitopatologico, CITES, SVAD)
- Oltre 200 stalli per sosta camion e circa 800 posti auto
- Da 13 a 20 piazzole dedicate alla sosta e alle operazioni dei voli cargo
- 44 miliardi di € il valore delle merci aeree importate ed esportate attraverso Malpensa da/per Paesi Extra UE (2,4% del valore del PIL italiano)
- Primo aeroporto italiano per traffico merci: nel 2018 ha gestito 560.000 tonnellate di merce (52,8% del totale delle merci aeree italiane)
- Al sesto posto tra i gateway cargo europei
- 19 linee aeree con voli cargo regolari programmati con oltre 200 movimenti a settimana
- 26 destinazioni coperte con voli all cargo diretti e 200 destinazioni servite con voli passeggeri con capacità cargo
- 18 paesi collegati con voli cargo diretti ■



Il veicolo “aereo” e le nuove tendenze del forwarding (a terra e in volo)



Il mercato delle spedizioni aeree di merci va verso modalità di trasporto a elevata frequenza, efficienza e affidabilità con colli di dimensioni progressivamente ridotte e meno ‘dense’. Lo ha spiegato Giovanni Costantini, cargo manager del Gruppo Sea, in occasione dell’ultima conferenza “Shipping, forwarding & logistics meet industry”.

Lo scalo di Malpensa è di gran lunga il primo in Italia con 560mila tonnellate di merce movimentata nel 2018, pari al 52,8% del totale nazionale, che lo pongono al sesto posto in Europa fra i gateway cargo. L’aeroporto è attualmente servito da 19 linee aeree e 18 paesi collegati con voli cargo regolari programmati con oltre 200 movimenti a settimana, 26 destinazioni sono coperte con voli all cargo diretti e 200 con voli passeggeri con capacità in stiva per il trasporto merci. Circa 44 miliardi di euro è il valore delle merci importate ed esportate attraverso Malpensa da e per Paesi extra-Ue (pari a 2,4% del Pil italiano).

“Alcuni elementi del profilo del traffico cargo di Malpensa nel 2018 sembrano confermare uno spostamento verso modalità di trasporto a più elevata frequenza, efficienza e affidabilità, in presenza di spedizioni meno ‘dense’ e più piccole” ha detto il responsabile delle attività cargo a Malpensa. A conferma di questo negli ultimi tre anni è infatti aumentata la quota di merce che viaggia nelle stive degli aerei passeggeri rispetto agli aerei all cargo.

	2016		2017		2018	
	Tonnellate	% su totale	Tonnellate	% su totale	Tonnellate	% su totale
Merce su voli cargo	336.573.410	62,70%	368.055.921	63,80%	341.569.719	61,20%
Merce sui voli Courier	50.622.976	9,40%	53.072.755	9,20%	54.260.545	9,70%
Merce belly	149.665.481	27,90%	155.409.999	27,00%	162.387.793	29,10%
Totale	536.861.867		576.539.000		558.218.000	

Aeroporto Malpensa (fonte: SEA)

Al contempo, a proposito di voli tutto merci e courier, sta aumentando (sia in termini di movimenti che di merce trasportata) il numero di voli con aeromobili di medie dimensioni, vale a dire quelli con Mtow (peso massimo al decollo) fino a 200 tonnellate.

	2016		2017		2018	
	Movimenti	% su totale	Movimenti	% su totale	Movimenti	% su totale
Classe aeromobile						
MTOW oltre 200 t	7.050	66,70%	7.276	65,60%	6.735	59%
MTOW fino a 200t	3.525	33,30%	3.809	34,40%	4.634	41%
Totale	10.575		11.085		11.369	
Classe aeromobile	Merce	% su totale	Merce	% su totale	Merce	% su totale
MTOW oltre 200 t	329.088.451	85%	359.897.330	85,50%	327.788.034	83%
MTOW fino a 200t	58.104.818	15%	61.231.346	14,50%	68.042.230	17%
Totale	387.193.269		421.128.676		395.830.264	
MTOW Totale	3.053.311,00		3.166.527,00		3.038.561,00	

Aeroporto Malpensa (fonte: SEA)

Guardando allo spaccato del trasporto merci fra l’Italia e altri paesi extra-Ue (import- export), si scopre che il trasporto aereo con 712.919 tonnellate pesa per uno 0,3% in termini di volumi spediti ma questa stessa merce contribuisce per il 22,7% (pari a 78,3 miliardi di euro) al totale delle merci trasportate in termini di valore economico.

In prospettiva futura secondo Costantini, le principali linee di sviluppo del trasporto aereo cargo sono: “Specializzazione verticale in funzione dei prodotti e dei relativi mercati (ad es. fresh chain per prodotti alimentari e farmaceutici), miglioramento delle informazioni e delle tecnologie a supporto, efficientamento e automazione di processi, lavorazioni e trasporti attraverso una più spinta automazione (smart container, robotics&automation, veicoli a guida autonoma), super-integrazione dell’intera supply chain (si veda il caso Amazon Prime Air) e nuovi aeromobili a guida autonoma e a carburante eco-compatibile”.

A Malpensa un esempio recente di nuova apparecchiatura automatica per il controllo di peso e volume delle merci è stata installata presso il più recente dei terminal realizzati presso la cargo city (vale a dire quello di Beta Trans).

Leggi la presentazione di SEA intitolata [“Il veicolo “aereo” e le nuove tendenze del forwarding \(a terra ed in volo\)”](#). ■

Intervista a Giovanni Costantini (SEA)

Partiamo dando i numeri dell'aeroporto di Malpensa nel cargo?

“Nel 2018 sono transitate nell'aeroporto di Malpensa circa 535mila tonnellate di merci. La maggior parte dei volumi viene trasportata da aerei all cargo, che sono aeromobili di grandi dimensioni in grado di imbarcare solo merci, ma una quota consistente di merce viaggia anche nelle stive degli aerei passeggeri. Ci sono poi i corrieri espresso che trasportano anche loro una tipologia di merce particolare e che operano anche loro aerei cargo ma di dimensioni più piccole che movimentano un notevole quantità di cargo anche a supporto del mercato e-commerce.”

Come è strutturata l'attività alla Cargo city?

“Nell'aeroporto in questo momento abbiamo quattro terminalisti indipendenti, ognuno dei quali lavora per un certo numero di compagnie aeree e abbiamo due corrieri espresso che operano in autoproduzione: DHL e FedEx. L'offerta dei servizi alla merce garantita dall'aeroporto si mostra dunque estremamente variegata.”

In termini di movimenti aerei i numeri quali sono?

“I movimenti aerei del cargo vanno considerati su base settimanale. A Malpensa ogni settimana vengono fatti 220 movimenti aerei all cargo o courier che è una quota consistente.”

Qual è nel cargo aereo a Malpensa un trend da tenere in attenta considerazione?

“Abbiamo visto recentemente che l'e-commerce sta prendendo sempre più piede. Si parla quindi di colli di merce di piccole dimensioni che vengono trasportati in container a loro volta imbarcati sugli aerei. Altro fenomeno importante e crescente è quello dei prodotti farmaceutici. L'industria del pharma sta acquisendo maggiore fiducia nei confronti del trasporto aereo merci rispetto ad alcuni anni fa e quindi stanno arrivando caricatori importanti.

Un'altra tipologia di merce che sta crescere rapidamente negli ultimi tempi è quello dei colli di grandi dimensioni o peso. Recentemente abbiamo fatto diverse spedizioni di cui una particolarmente importante riguardava un collo di 40 piedi (oltre 12 metri) e del peso superiore a 30 tonnellate. Le operazioni di carico e di trasporto fino sotto bordo all'aereo di queste spedizioni sono molto complesse e quindi solo gli scali più importanti e meglio attrezzati al mondo posso fare questo tipo di operazioni.”

Come si posiziona in termini di market share lo scalo di Malpensa?

“A livello nazionale siamo il primo aeroporto con più di metà del traffico merci nazionale, il secondo è Roma Fiumicino che ha un traffico decisamente inferiore a Malpensa e poi c'è Bergamo che è la base di DHL e quindi ha un traffico molto molto specifico.

A livello europeo Malpensa è in 9° posizione a livello generale ma, se confrontiamo il nostro aeroporto con gli scali che hanno un traffico passeggeri importante, siamo al 5° posto dopo i grandi hub Francoforte, Parigi, Amsterdam e Londra. Gli altri che ci precedono sono aeroporti molto specifici perché basi di corriere espresso, vedi il caso di Lysia, oppure sono basi di vettori all-cargo come Lussemburgo che ha un traffico tutto in transito perché genera pochissime merci come nazione.”

Qual è il sogno nel cassetto dell'aeroporto nel settore merci?

“Malpensa ambisce a diventare, e in parte lo è già, l'hub cargo per il mercato del Sud Europa. La nostra posizione geografica è molto interessante perché siamo lo scalo più a nord fra quelli del Sud Europa e inoltre le aerovie a Malpensa non sono così congestionate come in Nord Europa.

Oltre a ciò noi abbiamo ancora una capacità residua di slot per i voli all-cargo molto interessante e molto ampia, cosa che non hanno altri hub continentali come Amsterdam o altri del nord.”



Giovanni Costantini - Cargo manager SEA Aeroporti di Milano



Come procede il piano di investimenti in nuovi terminal alla Cargo city?

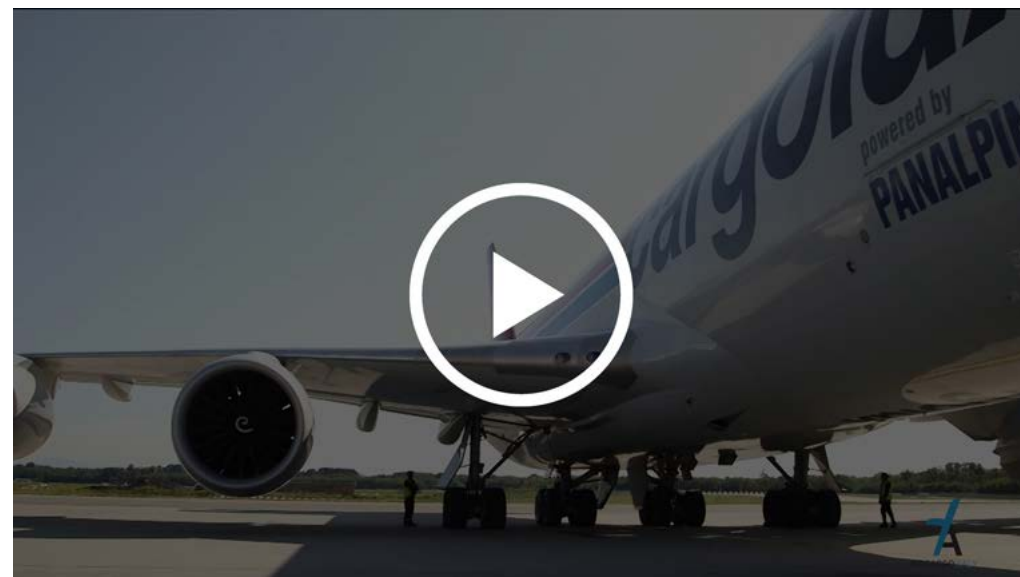
“SEA ha molto investito negli anni scorsi sulla Cargo city e infatti è stata completata tutta la disponibilità di magazzini merci di prima linea, quindi con accesso diretto alla pista. DHL sta completando quello che diventerà il suo nuovo hub per il Sud Europa per cui ora SEA comincerà a investire anche in attività complementari. Pensiamo ai magazzini di seconda linea come supporto per l’attività degli spedizionieri poi chissà... Se il nuovo Masterplan verrà approvato probabilmente ci sarà ancora spazio per altri magazzini cargo.”

Che peso stanno assumendo sul totale delle merci le spedizioni generate dall’e-commerce?

“Sul totale dei traffici l’e-commerce sta diventando molto importante soprattutto in termini di movimenti aerei. I volumi non sono particolarmente rilevanti perché sono pacchi piccoli, leggeri, che occupano poco spazio, ma c’è un numero crescente di aerei, magari di piccole dimensioni, dedicati interamente al cargo. Aerei magari di piccole dimensioni, come il Boeing 737, che trasportano solo pacchi per l’e-commerce e quindi devono girare con una frequenza elevata e hanno un numero di tocche molto elevate per giorno. Sono una fetta di mercato che sta diventando davvero rilevante nel nostro scalo”.

Anche Malpensa sta soffrendo il rallentamento generalizzato del mercato?

“Il mercato del cargo aereo in tutta Europa è in contrazione, soprattutto in alcuni grandi scali. Malpensa ha avuto una prima parte dell’anno 2019 non particolarmente brillante ma adesso stiamo andando meglio del mercato, quindi le contrazioni di traffico degli ultimi mesi sono decisamente inferiori a quelle dei nostri competitor e questo ci conforta sulla possibilità di fare comunque un risultato molto buono anche quest’anno. Non possiamo essere certi di questo ma, il fatto che altri aeroporti nostri competitor stiano perdendo traffico, è una prova che Malpensa sta recuperando quote di mercato.” ■



[Guarda il video](#)

Record a Malpensa con spedizione di Cargolux



L'imbarco da record per l'aeroporto

to Monte Rosa è stato un rotore del peso complessivo (collo + additional shoring) di 43.850 kg destinato all'aeroporto di Zhengzhou, in Cina. Più nel dettaglio si tratta di un componente per una ditta che assembla turbine per la produzione di energia.

“Questo imbarco coinvolge il collo singolo più pesante mai caricato dall'aeroporto di Malpensa, ed anche il record di peso per Cargolux Italia nei suoi 10 anni di attività” spiegano dalla compagnia aerea. Che poi aggiunge: “Un ‘fratello’ dello stesso rotore era stato imbarcato qualche settimana fa, questa volta da Cargolux International, da Lussemburgo sempre alla volta di Zhengzhou”.

Gli handler che hanno perfezionato il carico sono stati ALHA per quanto riguarda l'approntamento del collo su un pallet da 40 piedi e Airport Handling per la parte di rampa (coadiuvati al carico dalla ditta Forti, fornitrice della gru).

“Ci teniamo a ringraziare tutti gli operatori che hanno preso parte all'operazione che, pur nella sua eccezionalità, si è svolta senza intoppi e con la massima coordinazione tra tutte le parti coinvolte” sottolineano da Cargolux Italia. ■

Nella notte fra il 16 e il 17 settembre all'aeroporto di Malpensa è andato in scena l'imbarco di un carico che per il suo peso risulta da primato sia per lo scalo che per il vettore aereo destinato a trasportarlo in Cina. Protagonisti di questa spedizione eccezionale sono stati in particolare la compagnia aerea Cargolux Italia e lo spedizioniere Ceva Logistics.

Oggetto dell'imbarco da record sul Boeing 747-400 Freighter denomina-

AIRLOG²⁵ Years

Setting the Industry Standard Since 1994



www.airlogisticsgroup.com

Intervista Airport Handling

Airport Handling è nata l'1 settembre 2014, data in cui si è assistito a un nuovo inizio nel mondo dei servizi di assistenza a terra negli scali di Milano Malpensa e Milano Linate. La società, oggi partecipata al 70% dal gruppo dnata (lo stesso che a marzo 2016 aveva rilevato una prima partecipazione del 30%) fornisce servizi di handling specifici per la gestione delle merci e della posta. Ai vettori aerei cargo più nello specifico garantisce il trasporto di merci e della posta da e per i magazzini cargo, i carichi speciali, merci e posta diplomatiche, posta, company mail e tutta la relativa documentazione.

Airport Handling opera sugli scali milanesi di Malpensa e Linate come handler di rampa e ha una quota di mercato assolutamente maggioritaria (superiore al 70%) nei servizi di handling di rampa. Nel 2018 la società ha movimentato complessivamente 371.372 tonnellate di merci, di cui 361.163 presso lo scalo di Malpensa. Fra i vettori all cargo serviti figurano: AirBridgeCargo, Asiana Airlines, Cargolux, DHL, Etihad Cargo, FedEx, Korean Air Cargo, Mistral Air, Tnt e Volga-Dnepr.

Intervista con Alberto Morosi e Maria Rosaria Pisano, rispettivamente direttore generale e direttore commerciale di Airport Handling

Cosa è cambiato da quando la società è passata sotto il controllo di dnata?

“L'ambizione del gruppo dnata, quando ha deciso di investire sull'azienda e salire fino alla maggioranza azionaria, era ed è quella di sfruttare gli scali milanesi come gateway d'ingresso in Italia per espandersi anche in altri aeroporti. Abbiamo provato a partecipare alla gara pubblica bandita da Save per la selezione dei due handler autorizzati a operare all'aeroporto Marco Polo di Venezia ma siamo arrivati terzi. Questo è stato il primo tentativo per Airport Handling, da quando dnata è azionista di controllo, di allargare la propria presenza geografica in Italia. L'interesse comunque è quello di espandere l'attività sia in altri scali, sia, per quanto riguarda il cargo a Malpensa, di affiancare all'attività di handling in rampa quella di magazzino.

Parola d'ordine diversificazione dunque? Geografica e di servizi

“Airport Handling ha come obiettivo l'espansione delle proprie attività di handling in altri scali così come la diversificazione e l'ampliamento attraverso l'esplorazione dei servizi di lounge e la definizione di una soluzione cargo warehouse che permetterebbe la fidelizzazione dei clienti grazie al concetto di one stop solution. Il profondo e riconosciuto know how dei nostri dipendenti, accanto ai nostri investimenti in termini di addestramento e all'attenzione alla safety, costituiscono gli indiscussi asset della società che rappresento”.

Airport Handling ha necessità di non perdere terreno rispetto a un mercato dove la concorrenza sta crescendo?

“Per Airport Handling nel settore dei servizi alle merci i competitor a Malpensa oggi sono Bcube (tramite Mle) e Alha che, diversamente da noi, possono offrire alle compagnie un servizio 'one stop shop' che include sia handling di rampa che warehouse. Per proteggere la nostra posizione di mercato continuiamo a mantenere elevata la quota di investimenti in Gse (ground support equipment). Oggi Airport Handling dispone di mezzi all'avanguardia e conformi a quanto previsto da tutte le più recenti normative internazionali sul trasporto aereo. In prospettive futura intendiamo essere quanto più green possibili e per questo guardiamo con interesse i nuovi macchinari 100% elettrici, fra cui anche i cargo loader.”

Il fiore all'occhiello della vostra azienda nell'handling di merci a Malpensa?

“Il fiore all'occhiello dei nostri equipment è il cargo loader Amss 5K Loader, uno dei più grandi al mondo, mutuato dal mondo militare e acquistato nel 2016, lo stesso anno in cui venne presentato per la prima volta al Farnborough Air Show. Siamo gli unici in Italia a disporre di un macchinario di queste prestazioni. Nel 2014 l'azienda aveva avviato un importante programma d'investimenti in attrezzature per un valore complessivo di 14 milioni di euro ma Airport Handling ogni anno investe almeno 2 milioni per modernizzare e migliorare il proprio parco macchine.”



Qualche numero sulla vostra attività?

“Gestiamo oltre 60 compagnie aeree, sia per carichi belly che pallettizzati, e fra queste figurano anche vettori all cargo come Cargolux, AirBridgeCargo, Asiana Airlines, Volga-Dnepr e altri courier come DHL e Tnt. Nel 2018 abbiamo movimentato nei due aeroporti milanesi 371.372,66 tonnellate di merce, di cui 361.163,70 a Malpensa.”

Lo sguardo per il futuro dove è rivolto?

“Airport Handling sta guardando con grande interesse alla possibilità di lavorare anche sulla parte di magazzino e a questo fine recentemente l'azienda ha potenziato il proprio organico con la nomina di un cargo manager (Giovanni Ottaiano). Oltre a ciò, tutto lo staff di direzione e amministrazione sta seguendo un percorso formativo di 'cargo management' offerto da IATA. Dnata recentemente ha avviato un importante investimento per attività cargo all'aeroporto di Bruxelles e vorrebbe sfruttare maggiormente lo scalo di Malpensa come gateway per il Sud Europa. Non avere un proprio warehouse oggi è penalizzante per un handler di rampa.” ■

Intervista ad ALHA

Alha, Air Lines Handling Agent, è uno dei gruppi italiani leader nel settore dell'air cargo handling e del trasporto su gomma. Presente su tutto il territorio nazionale, il gruppo ha sviluppato negli anni una importante presenza anche alla Cargo city di Malpensa.

Fondata nel 1962 da Giampaolo Ceruti con il nome di Ceruti and Co., l'azienda ha avviato l'attività di cargo handling presso l'aeroporto di Torino Caselle nel 1995 e due anni più tardi a Milano Malpensa fra cui serviva anche Alitalia.

Dal 2006 l'azienda ha assistito a una crescita imponente dei volumi gestiti e a quell'anno risale il trasferimento nella nuova Cargo city dello scalo varesotto. Quattro anni più tardi avvenne lo start up delle attività di cargo handling presso il nuovo terminal merci aperto a tutte le compagnie aeree a Roma Fiumicino e nel 2017 Alha ha avviato anche l'attività di ramp handling a Milano Malpensa.

Intervista con Lorenzo Schettini - amministratore delegato di ALHA

Ad oggi Alha in quali città e aeroporti italiani è presente come handler cargo?

“Siamo presenti con i nostri cargo terminal negli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Firenze e Verona. Come network di on e off-airport abbiamo diversi magazzini sparsi sul territorio nazionale a Pisa, Genova, Firenze, Bologna, Torino, Napoli, Venezia, Roma, Ancona, Milano Segrate, Prato e Milano Pioltello”.

Che periodo sta vivendo il cargo aereo in Italia?

“Il 2018 era stato un anno abbastanza interessante, fatta salva la flessione che si è vista nell'ultimo trimestre. Il 2019 ritengo sarà un anno di transizione, difficile da decifrare.”

Alha in che direzione sta guardando per sviluppare l'attività?

“Da parte di Alha rimane sempre forte il focus sui mercati esteri. Anche se alla fine non ci siamo aggiudicati il contratto siamo orgogliosi di poter dire che ci siamo classificati terzi nella gara indetta da AirBridgeCargo per individuare un handler a cui affidare le attività presso l'aeroporto di Liegi, in Belgio, dove opererà su un magazzino di 25.000 mq. Da 15 partecipanti iniziali eravamo rimasti fra i tre ultimi soggetti ammessi alla short list finale. Pensavamo e speravamo di poter replicare la positiva esperienza con AirBridgeCargo che stiamo avendo con reciproca soddisfazione in Italia.

Il mercato locale degli handler nel nostro paese è ormai abbastanza consolidato, salvo che non si apra qualche opportunità interessante in scali come ad esempio Venezia.”

Nuovi progetti e investimenti?

“Continuiamo a investire in equipment per l'attività di rampa e fra le novità più interessanti c'è il CoolBox che è stato appena presentato anche a livello internazionale alla fiera AirCargoEurope di Monaco. Fra i nostri progetti c'è anche quello di sviluppare attività di formazione rivolta al personale che opera nel business del cargo sia all'interno che all'esterno degli aeroporti.”

Nell'ultimo anno la concorrenza in questo business è cresciuta notevolmente. Per voi questo cosa sta significando?

“Spazio per tutti non ce n'è, soprattutto con i volumi di carico che vediamo in questo periodo. La competizione fra gli handler nei tender si riduce a un questione di prezzo e non di qualità perché questa era già elevata. Con i rinnovi dei contratti a beneficiarne sono i vettori aerei che spuntano condizioni economiche migliori mantenendo poi di fatto inalterato il rapporto con lo stesso handler di prima.



Come Alha siamo preoccupati di questo perché si sta andando a erodere le marginalità di guadagno che c'erano fino a un anno fa, anche perché i costi nel frattempo sono rimasti come minimo stabili, quando non in crescita.”

Diventa indispensabile acquisire nuovi traffici dall'estero?

“In questo contesto è difficile sperare che si possa allargare la torta, magari acquisendo maggiori traffici dai paesi circostanti, perché qui entra in gioco la politica messa in atto dal gestore aeroportuale per attrarre o meno un numero maggiore di collegamenti e di aerei da parte delle compagnie. Il discorso sarebbe diverso se ci fosse un contesto macroeconomico più favorevole.”

Sembra poco ottimista sul futuro prossimo. È così?

“Da parte mia la percezione è che la congiuntura negativa durerà a lungo, il mercato in questo momento è difficile da decifrare. L'andamento dei traffici di merci è molto volatile e questo rende più complicato fare una programmazione di lungo termine.”

Quali sono stati i numeri di Alha nel 2018?

“Nel 2018 il fatturato è rimasto pressoché stabile a 87 milioni di euro. Le tonnellate di merce lavorata sono state 319 a Malpensa (in calo), 118 milioni a Fiumicino (leggermente in crescita) e altre 119 sono passate attraverso il canale off-line (trend anche qui in lieve aumento).” ■



Alha Academy

soluzioni formative per la logistica e il cargo aereo

UN NUOVO MODELLO FORMATIVO PER LA TUA AZIENDA

Il Gruppo Alha presenta la nuova società Alha Academy, centro di formazione e specializzazione per i professionisti dell'air cargo: un'ampia offerta formativa, da oggi ancora più estesa e strutturata, a disposizione di aziende e privati, con programmi standard o percorsi personalizzati.

*“Da sempre poniamo la formazione al centro delle nostre attività, considerando lo sviluppo di figure professionali ad elevata competenza come chiave fondamentale per il successo. In 6 decenni di attività abbiamo erogato ai nostri dipendenti più di **1 MILIONE DI ORE di formazione** in-house, in sessioni condotte da formatori interni presso i training centre Alha Group. Con Alha Academy portiamo la nostra visione ed il nostro modello formativo oltre i confini della nostra organizzazione.”*

Lorenzo Schettini Gherardini, CEO Alha Group

PROBLEMI DI BUDGET?

Affidati al nostro

Fund Facilitator

Per l'accesso a FSE,
fondi interprofessionali,
fondi regionali



Pensiamo a tutto noi!

I nostri pacchetti di formazione per le imprese comprendono ricerca dei finanziamenti, stesura del progetto formativo e presentazione della domanda.

CORSI IN EVIDENZA

DGR

Cat.6, 7, 8, 10, 12, Lithium batteries

SAFETY

RSPP, RLS, BLS, Anti incendio, Primo soccorso, DAE

SECURITY

Enac A7, A8, A9, A10, A13, A14, A15

WAREHOUSE OPERATIONS

RAMP OPERATIONS

DLGS 231/01

PHARMA & FRESH

QUALITY

HACCP

GDPR

(contattaci per scoprire l'offerta formativa completa)

1. SCEGLI LA FORMULA



sessione
programmata
nei nostri Training
Centre



sessione
personalizzata
nella tua azienda



e-learning,
formazione online

2. PRENOTA LA SESSIONE

training@alhaacademy.com

Intervista a Bcube

Bcube Air Cargo è una controllata del gruppo Bcube Spa costituita nel 2009 (allora con il nome Argol Air Logistics) con l'obiettivo di rivisitare le attività operative del cargo handler in un'ottica di logistica industriale. Da ottobre 2009 la società, con la sottoscrizione del contratto di cessione da SEA SpA del 75% di Malpensa Logistica Europa (Mle), e dal 2008 unico azionista della Fiumicino Logistica Europa (Mle) di Roma (già Argol Air Cargo), ha avviato un processo di integrazione e sinergia tra i due maggiori scali italiani, puntando a dare impulso al cargo aereo e alla crescita del traffico merci (trasportate per via aerea o con altre modalità).

Bcube Air Cargo ha per oggetto lo svolgimento e la gestione di attività di logistica merci (deposito, custodia, raccolta e distribuzione di merci con qualsiasi mezzo di trasporto, gestione di magazzini generali e depositi franchi, stoccaggio e movimentazione merce negli spazi doganali), attività intermodale, erogazione di servizi connessi alle attività offerte.

Intervista a Mauro Grisafi - amministratore delegato di Malpensa Logistica Europa

Su quali superfici e strutture opera Bcube Air Cargo?

“Le piattaforme di Roma Fiumicino, Malpensa, Milano Linate e Venezia (in collaborazione con Save Cargo) garantiscono servizi di assistenza a terra alle merci e alla posta trasportate per via aerea nazionali e internazionali in arrivo e partenza, complete di operazioni doganali. I magazzini dispongono di piattaforme elevatrici, pesi, fosse di caricamento per ottimizzare le operazioni di carico/scarico, pallettizzazione/spallettizzazione e distribuzione. L'ultima novità del gruppo è stata l'apertura della prima sede in un aeroporto estero a Ostenda, in Belgio.

La sede di Malpensa sorge su una superficie totale di 50.000 mq, di cui 20.000 di magazzino con altezza 13 metri; l'area parcheggio può ospitare 72 tir e 500 auto, 40 sono le ribalte per carico/scarico e 1.600 mq le celle frigo.

A Linate la superficie totale è di 16.000 mq il magazzino di 12.000 mq e 10 le ribalte per carico/scarico dei mezzi.

La sede di Roma Fiumicino sorge su 14.000 mq coperti, dove trovano posto un'isola veterinari (800 mq), un'area valori (125

mq), un'area Dgr (150 mq), una camera mortuaria (120mq), celle frigo (1.000 mq) e una cella pharma (214 mq).

L'ultima new entry è il magazzino all'aeroporto di Ostenda, in Belgio, dove la neo costituita Bcube Air Cargo Belgium dispone di Covered areas: 3.200 mq di aree coperte, 1.200 scoperte e 6 porte di carico/scarico.

Tornando all'Italia siamo poi in dirittura d'arrivo per aprire un nuovo off-airport a Firenze, in prossimità di Prato.”

In concreto quali servizi vengono offerti ai vettori aerei e ai caricatori?

“A Malpensa offriamo sia servizi handling di magazzino che di rampa, negli altri scali facciamo solo le attività di magazzino. Il focus di Bcube Air Cargo è sempre più incentrato su attività a elevata specializzazione, ad esempio i prodotti farmaceutici, e per questo abbiamo puntato su nuove celle a temperatura controllata per lo stoccaggio e la movimentazione di merci deperibili. Poi abbiamo dei caveau per i beni preziosi così come abbiamo ormai competenze specifiche nel mercato dell'e-commerce.”

La parola d'ordine ormai è specializzazione?

“È sicuramente necessaria una sempre maggiore specializzazione nel settore aeroportuale anche per convincere gli spedizionieri a far passare le merci in import dagli scali aeroportuali italiani. Siamo al lavoro per riconquistare traffici dall'estero ma non può bastare in questo il lavoro dell'handler, serve un sforzo comune di aeroporti, Enac, Ministeri competenti, Dogane, ecc. In Italia dobbiamo diventare il punto di riferimento per vettori aerei e spedizionieri.”

Quante e quali compagnia aeree servono Mle e Fle in Italia?

“Fra le molte compagnie servite in Italia figurano Air China, Asiana, Delta, Iag, Lufthansa, Qatar Airways, Saudia e Silk Way.”

Volumi di merci movimentate annualmente e numeri dell'azienda?

“I volumi del 2018 sono stati: 330.000 tonnellate di merce e 18.000 tonnellate di posta in Italia, di cui 240.000 tonnellate circa a Malpensa e 90.000 a Fiumicino. Solo fra Roma e Milano Bcube Air Cargo garantisce lavoro a circa 850 persone mentre il fatturato è nell'ordine degli 80 milioni di euro.”



A proposito di nuovi progetti quali novità ci sono in cantiere?

“L'operazione a Ostenda, in Belgio, ha significato il primo presidio aeroportuale in terra straniera del gruppo italiano Bcube ma questa operazione sarà seguita da altri investimenti all'estero. Ostenda si rivolge proprio a quegli operatori in cerca di spazi e di attenzioni particolari, che nei principali hub europei non possono avere per la presenza di particolari situazioni di complessità. Bcube Air Cargo ritiene che questo scalo secondario belga abbia potenzialità molto interessanti in particolare per lo sviluppo dei traffici cargo e confida anche sul fatto che in prospettiva i principali scali europei al crescere del traffico passeggeri avranno sempre più limitazioni e criticità per i voli cargo. Nei grandi hub europei lo spazio per i freighter rischia di essere sempre meno.”

Qualcos'altro si muove anche in Italia o nel resto del mondo?

“Per quanto riguarda il mercato italiano stiamo studiando la possibilità di entrare in altri scali con l'obiettivo di lungo termine di avere un network sempre più forte per la raccolta delle merci con successivo feederaggio verso gli scali principali. Sempre a proposito di nuove iniziative, laddove si apriranno dei cantieri all'estero cercheremo di cogliere le opportunità che si presenteranno. Non disegniamo progetti anche fuori Europa, soprattutto in Medio Oriente, perché vediamo opportunità di sviluppo interessanti.” ■

Intervista a WFS

Worldwide Flight Services dall'estate del 2018 ha avviato l'attività presso un nuovo magazzino realizzato presso la Cargo city di Malpensa che consentito al gruppo di sbarcare nel business dell'handling cargo in Italia. Fino a quel momento l'azienda era presente presso l'aeroporto varesotto garantendo solo servizi di back office e supervisione alle merci per American Airlines e per China Cargo Airlines.

In termini di superfici uno degli ultimi arrivati alla Cargo city di Malpensa ha a disposizione 5.000 mq di magazzini, 3.000 mq di piazzale e altri 800 mq di uffici. Per Wfs questo insediamento rappresenta un impegno preso con Sea, il gestore dell'aeroporto, per 10-15 anni. Oltre a Malpensa, il gruppo in Italia fornisce servizi di cargo documentation per compagnie aeree anche negli aeroporti di Roma Fiumicino e di Venezia.

Intervista a Massimiliano Introini, managing director di Wfs Italy

Cosa rappresenta per Wfs l'ingresso nell'handling aeroportuale in Italia e a Malpensa?

“L'inaugurazione di un nuovo cargo terminal a Milano ha rappresenta una pietra miliare per il nostro gruppo e questo investimento fa di Wfs l'unico cargo handling operator internazionale attivo in Italia. L'infrastruttura è stata dotata delle più moderne ed efficienti attrezzature per la movimentazione del carico.”

È possibile trarre un primo bilancio sull'attività svolta in un anno?

“I dodici mesi appena trascorsi dall'apertura sono stati un anno interessante e intenso. Attualmente il magazzino a Malpensa è pieno quasi al 50% e abbiamo spazio dunque per crescere ancora. Wfs ha 300 clienti nel mondo e in Italia abbiamo iniziato con American Airlines e con Air Europe che sta incrementando i propri voli su Milano. Poi abbiamo altre compagnie come Blue Air o voli charter operati da Tui. Siamo off-airport anche per Vietnam Airlines e per China Eastern e China Cargo. Sul mercato c'è molto movimento e noi possiamo ritenerci soddisfatti per le risposte che riceviamo dai clienti.”

Che servizi offre il vostro magazzino?

“Offriamo tutti i tipi di servizi tranne la movimentazione dei deperibili, per i quali ci rivolgiamo a terzi. Come aerei serviamo dai narrow-body fino ai full cargo, compresi gli Antonov. Fra le particolarità di WFS c'è quella di voler offrire un servizio di nicchia. Ad esempio per il personale noi non usiamo cooperative, i circa 30 addetti che abbiamo sono tutti assunti. Il personale utilizzato anche in magazzino è al 100% interno e questo perché vogliamo personale formato, qualificato e che sappia utilizzare al meglio le tecnologie messe a disposizione dal gruppo.”

Gli obiettivi a breve e a lungo termine quali sono?

“L'obiettivo per il 2019 è quello di arrivare a movimentare 18.000 tonnellate, mentre nel lungo termine ci poniamo il target delle 48.000 tonnellate entro fine 2020, il che significherebbe un riempimento (una saturazione) di circa l'80% del magazzino. Siamo fiduciosi sulla possibilità di poter conquistare nuove compagnie, un po' per i tender che andranno a scadenza e un po' per l'arrivo di nuovi vettori sullo scalo.” ■



MALPENSA MEGLIO DI HONK KONG, PARIGI, NEW YORK e BRISBANE

Il World Trade Center Malpensa Airport è una realtà unica nell'area circostante dell'omonimo aeroporto internazionale lombardo, con circa 1000 persone che lavorano per le 32 aziende ospitate nel complesso, provenienti da oltre 10 diversi paesi del mondo.

Negli ultimi anni, il centro Logistico ha dato una spinta di crescita all'economia locale, facendo incrementare l'impiego e offrendo servizi competitivi alle società che ne fanno parte. Meglio di tutte le altre realtà del gruppo Schiphol presenti nel resto del mondo.

Come è nato

Il World Trade Center Malpensa Airport nasce dalla partnership tra il famoso network americano che connette prestigiosi business center nel mondo e la Royal Schiphol Group, gruppo di Amsterdam leader nel suo settore.

La società olandese costruisce, infatti, centri d'affari e poli logistici accanto ai principali aeroporti del mondo, e ha sempre creduto nel potenziale di Malpensa. Per tale ragione ha investito per dare vita a un Logistic & Business Center dove l'altissima qualità e modernità degli spazi si abbina ad attrezzature e servizi unici per i suoi clienti.

Le aziende partner

Le società presenti nel World Trade Center, solo per citarne alcune fra le più importanti ed oltre alla Schiphol Real Estate stessa, sono Kuehne + Nagel, CAE, EasyJet, Vipshop.com, Boeing, FedEx, DHL, Gate Gourmet, Neos, Arteria, Mas Logistics, Herno, Leonardo velivoli.

Numerose sono altre società operanti nel settore del trasporto aereo di merci e anche piccole o medie imprese del territorio.

Aumento dell'occupazione

Proprio per il fatto di aver attirato importanti aziende e oltre mille collaboratori, il World Trade Center ha apportato un impatto significativo sul mercato del lavoro.

Seguendo il trend che in Italia vede un saldo positivo del 5,1% rispetto al 2017, dall'inizio del 2018 le società ospitate nel World Trade Center hanno assunto un totale di circa 100 nuovi lavoratori tra ingegneri, impiegati ed addetti al magazzino con saldo positivo del 10%.

I servizi

La differenza con altri siti analoghi è determinata, oltre che dal dinamismo e dall'internazionalità del management, dalla qualità e unicità dei servizi che vengono offerti: sale meeting, coffee lounge, sale giochi, baby parking, ristorante con oltre 150 coperti, corporate Gym con oltre 200 iscritti, lavanderia, aree pic nic all'aperto, connessione in fibra ottica dedicata oltre a vari servizi di consulenza finanziaria ed aziendale.

Perché piace

L'alto grado di soddisfazione riportato dai clienti stessi, oltre che essere dimostrato dall'alta occupancy rate, deriva anche dalla funzionalità della dislocazione degli edifici all'interno del polo stesso.

Nella parte sud, con ingresso diretto ed immediato dalla strada provinciale principale, è stata costruita la parte logistica con presenti quattro magazzini per un totale di 50.000 mq anche frazionabili, con elevati standard qualitativi in una posizione privilegiata, ovvero l'immediata accessibilità all'aeroporto di Malpensa, ideale per la logistica e per lo stoccaggio di svariate tipologie di merce. Ogni porzione di magazzino è dotata anche di area uffici e di tutte le attrezzature necessarie.

Nella parte nord, in posizione interna e più silenziosa, sono stati costruiti due moderni Office Building che offrono aree personalizzabili a seconda delle esigenze. Le ampie vetrate e la moderna concezione degli edifici rendono unici gli spazi che divengono ideali per aziende dinamiche ed alla ricerca di un'identificazione forte.

World Trade Center Association New York

Il focus importante sull'economia locale e sul supporto allo sviluppo dell'aeroporto e dell'area circostante, non impedisce al World Trade Center di rappresentare un luogo anche fondamentale per il commercio e le relazioni internazionali con tutti gli altri paesi del mondo.

La World Trade Center Association con sede a New York, oltre che porre parametri qualitativi da rispettare a garanzia degli alti standard di tutti i membri, raccoglie infatti uffici e servizi legati al commercio internazionale e fornisce ai loro membri un network globale privilegiato mediante l'accesso immediato ai servizi ed ai vantaggi riservati agli aderenti di tutti i World Trade Center globalmente attivi.

Il World Trade Center Malpensa Airport è un innovativo Business and Logistics Park internazionale insignito del premio "Miglior Polo Logistico d'Italia" ed è di Proprietà dell'Aeroporto di Amsterdam Schiphol. E' anche parte della World Trade Centers Association (WTCA) la principale associazione indipendente per il commercio internazionale nata nel 1970 e con sede a New York.

Strategicamente ubicato in prossimità dell'aeroporto di Milano Malpensa e delle maggiori arterie di traffico, WTC Malpensa Airport offre un moderno complesso di uffici e magazzini con elevati standard qualitativi ed un ricercato design: il complesso dei 7 edifici (4 poli logistici, 2 palazzine uffici, 1 centro servizi comprendente bar, ristorante, baby-parking e centro sportivo) è completamente immerso nel verde del Parco del Ticino e facilmente raggiungibile tramite autostrada e collegamento ferroviario.



WORLD TRADE CENTER MALPENSA AIRPORT Logistic and Business Park



Intervista a Beta Trans



A seguito del nuovo insediamento presso la Cargo city di Malpensa in qualità di handler aeroportuali, il gruppo Beta-Trans ha dato vita alla divisione Beta Airport. Dopo essere stata presente per alcuni anni in un magazzino temporaneo di circa 3.000 mq, Beta-Trans è riuscita ad aggiudicarsi la gara per l'assegnazione di circa 13.000mq coperti airside entrati concretamente in attività a dicembre del 2018.

Erano più di 10 anni che il gruppo controllato dalla famiglia Bianculli cercava di ottenere tale opportunità, ma per la mancanza di spazi e strutture adeguate non era stato finora possibile.

Prima ancora di avviare l'attività presso l'aeroporto di Malpensa, il gruppo Beta Trans dagli anni '80 in poi si è resa protagonista di un costante e continuo sviluppo

nel campo dei servizi accessori alle spedizioni con attenzione particolare alla gestione dei magazzini sia per le attività aeree che marittime, oltre agli spedizionieri e ai consolidatori. Per far fronte alle specifiche esigenze delle attività aeree e dei Gsa è stato progettato e costruito un terminal a Segrate con moderne strutture per la costruzione e stoccaggio dei pallet aerei. Nell'aprile 2002 il nuovo impianto venne inaugurato e pochi mesi più tardi Beta Trans si aggiudicò la gara per la gestione del settore cargo di Air France. Tre anni dopo grazie al servizio offerto anche la compagnia aerea Klm affidò la gestione delle proprie spedizioni nello stesso terminal finalizzando, in questo modo, la strategia AF/KLM denominata "the same roof". Nel 2009 si unì anche Alitalia Cargo ed un anno più tardi fu la volta di Martinari a entrare a far parte dell'attuale gruppo. Ad oggi molteplici compagnie aeree e Gsa usufruiscono dei servizi di Beta Trans al cargo aereo.

Per quanto riguarda nello specifico le spedizioni aeree il network di off-airport del gruppo si compone di tre magazzini sparsi fra Segrate (Milano) e gli interporti di Bologna e di Firenze.

Intervista a Nicola Rendina e Cristian Vaccari, rispettivamente sales manager e organization manager di Beta Trans

Quante e quali compagnie aeree serve oggi la vostra azienda?

"Attualmente Beta Trans collabora con a livello di gruppo con 16 vettori aerei: El Al, Air France Klm, Maysia Airlines, Garuda Indonesia, China Cargo, Avianca, China Airlines, Qatar Airways, Air Canada, Nippon Cargo, Royal Air Maroc, Kelitta Air, Jet Airways, Air Bridge Cargo, Magma Aviation e Hahn Air."

Di queste quante si servono del vostro nuovo magazzino di Malpensa?

"Per quanto riguarda più nello specifico il magazzino di Malpensa siamo partiti ufficialmente a dicembre con un'operatività al 100%. Abbiamo trasferito i clienti che avevamo presso il magazzino temporaneo dove operavamo sempre nella cargo city in attesa che fosse completato il magazzino nuovo e più ampio. I clienti in aeroporto oggi sono: Nippon Cargo, Air France Klm, Royal Air Maroc e da un paio di mesi anche la compagnia israeliana El Al."

Facciamo un breve riassunto della nascita di Beta Airport?

"Beta-Trans Spa ha aperto una nuova divisione aziendale, Beta Airport appunto, in occasione dell'ingresso del gruppo a Malpensa quale handler aeroportuale nel 2015 con l'apertura, inizialmente di un magazzino provvisorio (airside) di 3.000 mq ampliata poi con un magazzino di prima linea (airside) di 13.000 mq nel dicembre 2018. L'investimento economico necessario a rendere il sito all'altezza delle migliori aziende è stato di più di 5,5 MLN€. Sono state infatti acquistate attrezzature per la movimentazione automatizzata degli ULD, la macchina peso/volume e sono state realizzate delle celle frigorifere dotate di tutte le temperature necessarie per un'estensione di 1.500mq. Per quanto riguarda il futuro c'è in programma la realizzazione di un magazzino di seconda linea."

Qualche numero sulle merci movimentate e sui risultati di Beta Trans annualmente?

"Beta-trans nell'esercizio 2017 aveva movimentato 230 milioni di Kgs e 250 milioni nel 2018.

Nel 2018 l'azienda ha raggiunto 100 mila mq di magazzini coperti e 26 mila mq di uffici fatturando 35 milioni di euro con 220 dipendenti diretti e 150 indiretti.

Beta trans negli ultimi 10 anni ha investito più di 20 milioni di euro in strutture e in nuove tecnologie e attrezzature. Nel mese di luglio 2019 terminerà a Segrate la costruzione di un ulteriore nuovo magazzino di 5 mila mq all'interno del Beta Cargo Village, garantendo così la possibilità di estendere i nostri servizi a una maggior numero di clienti del settore aereo e non solo."

Quali sono i piani futuri su Segrate?

"Per il futuro è in previsione l'ampliamento degli uffici della sede operativa che verrà realizzato entro la fine dell'anno e la costruzione di un magazzino di 10 mila mq specifico per il mondo cargo. Si sta inoltre valutando la possibilità di creare un nuovo parcheggio destinato solo ai tir e ai camionisti."

Quali sono stati invece gli investimenti specifici attuati su Malpensa?

“Per quanto riguarda gli investimenti abbiamo sostenuto complessivamente circa 5,5 milioni di euro d’investimenti in infrastrutture. Gran parte è riconducibile al nostro sistema di stoccaggio, che è di oltre 200 posizioni pallet, completamente automatizzato e integrato a un’appendice del magazzino per la gestione degli intact Uld, vale a dire i container che ci vengono consegnati già preparati direttamente dall’agente della compagnia.

Ci sono 18 porte di carico e scarico per la merce sfusa e 3 porte prioritarie per la merce già confezionata. Quindi chi ci affida i propri pallet già confezionati non li scarica in un’area aperta a tutti ma in un’area ad hoc collegata con il nostro sistema di stoccaggio. Sia in import e in export. Questa corsia privilegiata chiaramente ci consente di garantire tempi di transito della merce attraverso il magazzino notevolmente inferiori.

Un altro milione di euro, poi, è stato investito per una zona a temperatura controllata di circa 1.500 mq che può ospitare qualsiasi tipo di spedizione a temperatura controllata già dal momento dello scarico e questo ci consente di non interrompere la catena del freddo. Di questi 1.500 mq, almeno 700 sono dedicati al pharma con tutte le consuete fasce di temperature fra +2° e +8°C, fra +15° e +25°C e infine -20°C. Poi abbiamo un’area food sempre con le tre temperature principali. A ciò si aggiunge un’area anche per i controlli veterinari, sia HC (human consumption) che NHC (no human consumption). Per quanto riguarda le merci in import il magazzino dispone inoltre di un’area dedicata ai controlli fitosanitari mentre per i controlli veterinari abbiamo allestito tutto e stiamo solo aspettando che vengano completate le necessarie pratiche burocratiche per poter partire.”

Uno dei fiori all’occhiello del magazzino è la macchina peso-volume, corretto?

“Sì, un altro investimento importante è stato fatto per la macchina che rileva in automatico peso e volume delle spedizioni. È stata una scommessa importante per beta Trans perché della stessa dimensione in Europa non ne esistono altre. Alcuni operatori hanno progetti simili ma non in grado di arrivare a un’altezza di controllo fino a 3,2 metri.”

Qual è la capacità del magazzino e quale lo sfruttamento attuale?

“Il magazzino di Malpensa può gestire fino a 150 milioni di kg, all’interno lavorano circa 30 persone e attualmente si sta lavorando al 25% della capacità potenziale. Siamo circa sui 20 milioni di kilogrammi di merci movimentati nel 2019 finora.”

Che riscontro avete ricevuto dal mercato?

“I vari tender e gli incontri che abbiamo avuto ci hanno fatto capire che tutti erano interessati a potersi rivolgere a un nuovo player. Volevano vedere la struttura operativa e poterla ‘toccare con mano’: ora, non appena verranno banditi i nuovi tender da parte delle compagnie aeree parteciperemo. Abbiamo buone prospettive e buone sensazioni per il futuro. A Malpensa gli altri handler presenti sono abbastanza saturi di lavoro e dispongono dunque di poco spazio per crescere ancora. Siamo fiduciosi sul fatto che le compagnie aeree che intendono crescere optino per un partner che possa garantire ampi margini di crescita e di sviluppo per la movimentazione delle loro merci. Beta Trans lo spazio lo ha e dispone di una struttura nuova e moderna.”

Anche in termini di efficienza vi ritenete migliori?

“A febbraio abbiamo ottenuto la certificazione Tapa A. In sostanza ‘ci siamo chiusi dentro’ per una questione di ordine, oltre che di sicurezza delle merci. La registrazione dei carichi e l’accesso regolato dei mezzi al terminal ci consente anche di garantire la piena tracciabilità dei tempi di carico e scarico delle merci. Possiamo dare la prova certificata delle tempistiche di accettazione di scarico/carico ai trasportatori e agli spedizionieri. A maggio, su circa 1.800 rilevazioni di entrate, il tempo medio di un mezzo all’interno dei nostri magazzini è stato di circa 30 minuti. Per essere onesti, questo valore va rapportato ovviamente all’operatività di un magazzino che attualmente lavora ancora al 25% delle sue potenzialità, ma è già un importante biglietto da visita.”

State già pensando ad ampliare ulteriormente il network come handler aeroportuale?

“Sicuramente avremo necessità in futuro di aprire anche in altri aeroporti anche se al momento non c’è nulla di concreto sul tavolo. Intanto possiamo dire che Beta Trans ha già opzionato con Sea un magazzino di seconda linea se e quando il gestore deciderà di realizzare effettivamente queste strutture alle spalle della cargo city. In questo caso si parlerebbe di ulteriori circa 10.000 mq coperti di aree più il piazzale.” ■



IF YOU CAN SHIP IT, WE CAN MANAGE IT.

Malpensa Cargo is the leading Airport in Southern Europe.
Anything you can imagine arrives and departs from here.



Milano ■ Malpensa Cargo

milanomalpensacargo.eu

Intervista DHL Express

Dhl Express, parte del gruppo Deutsche Post Dhl, è l'azienda leader mondiale nel trasporto espresso internazionale, specializzata nella consegna di documenti e merci urgenti in oltre 220 paesi in tutto il mondo.

In Italia la società ha il proprio quartier generale a Peschiera Borromeo (Milano) e opera tramite un network composto da 74 sedi, 2.700 dipendenti e vanta 71.000 clienti che nel 2018 hanno ricevuto o spedito 52 milioni di pacchi o buste. Ogni giorno Dhl può contare su 30 voli al giorno, di cui 24 internazionali e 6 nazionali.

Intervista con Nazzarena Franco – amministratore delegato Dhl Express Italy

Come è articolato il network distributivo di Dhl Express negli aeroporti italiani?

“Abbiamo innanzitutto 5 hub internazionali: Bergamo e Milano Malpensa (hub aerei) e Carpiano, Torino e Bologna (hub terrestri). A questi si aggiungono 6 air gateway ad Ancona, Bologna, Roma Ciampino, Napoli, Venezia e Pisa, più altri 3 hub domestici a Bologna, Roma e Carpiano (Milano). Oltre a ciò Dhl opera regolarmente sugli scali aeroportuali di Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, Ancona Falconara, Bologna, Roma Ciampino, Napoli, Pisa e Venezia.”

Qual è l'organizzazione di Dhl in questi scali?

“Le strutture sopra descritte cubano in totale una superficie di oltre 29.000 mq. Fino ad oggi ci siamo affidati alle strutture esistenti negli aeroporti, che abbiamo adattato. Ora stiamo lavorando alla realizzazione di strutture ‘su misura’ che combineranno attività di gateway con quelle tipiche di filiale, ottimizzando i processi e aumentando le nostre performance operative. In questo caso si tratta di magazzini la cui superficie si estenderà dai 5.000 mq ai 10.000mq. Senza contare il nuovo hub di Malpensa che avrà una struttura di 24.000 mq.”

Quali servizi vengono offerti agli operatori?

“In Italia, Dhl Express è il primo player nel settore del trasporto espresso internazionale. Tutti i servizi espresso internazionale e espresso nazionale prevedono la consegna door-to-door di merci e documenti in 24/48 ore o entro un orario predefinito e offrono la possibilità di una tracciabilità completa delle spedizioni.

Il nostro servizio ‘core’ è l'espresso internazionale che raggiunge tutti i Paesi e territori del mondo, sia in esportazione che in importazione. Per spedizioni estremamente urgenti o con esigenze particolari, Dhl Express offre il servizio ‘Same Day’ per spedizioni internazionali e nazionali. Per consegne con carattere di minor urgenza, Dhl Express offre il servizio espresso camionistico internazionale.”

Di quali attrezzature dispone la vostra azienda per l'handling delle merci?

“All'interno dei nostri magazzini sono presenti impianti di smistamento automatico delle spedizioni, così come strumenti di identificazione e pesatura. Tutte le predette attrezzature, soggette a regolare manutenzione, sono state realizzate nel rispetto dei migliori standard di ergonomia,



oltreché della normativa vigente in materia di salute e sicurezza dei lavoratori.

Le attrezzature sono una componente importante a supporto del nostro business ma un asset fondamentale che ci consente di performare con standard di eccellenza è dato dall'automazione di alcune attività e soprattutto dalla tecnologia. Le merci non viaggiano soltanto su una piattaforma fisica fatta di veicoli, aerei, magazzini ma accanto a questi c'è un'infrastruttura invisibile data dai sistemi informativi che tracciano dettagliatamente ogni passaggio delle nostre spedizioni. Questo è un elemento affascinante. Chi fa questo lavoro sa che è fondamentale per qualsiasi industria che i due soggetti interessati, mittente e destinatario, possano contare sulla trasparenza nei sistemi di produzione. Tramite il codice di accompagnamento della merce (tecnicamente Air Way Bill) il mittente e il destinatario possono vedere lo status della spedizione in maniera trasparente, attraverso tutti i check point (circa 20). Quindi, la nostra attività non è solo trasporto, ma è un servizio ad alto valore aggiunto.”

Come è articolato il trasporto aereo di Dhl?

“Dhl Express a livello globale vanta una delle flotte più numerose del settore, con circa 260 aerei e 3.200 voli al giorno (commerciali e non). Di fatto la nostra azienda si avvale di due compagnie aeree di proprietà (European Air Transport Leipzig e Dhl Air UK) e di una serie di operatori aerei terzi. La flotta aerea di proprietà in Europa include i seguenti 59 aeromobili: tre A330, tre B767, ventuno A300 e trentadue B757.

Il totale degli aeromobili in servizio in Europa raggiunge il numero di 100 unità con l'utilizzo di aeromobili di operatori terzi (in particolare ventuno di tipo B737-400). Il numero di voli giornalieri è di circa 930.”

Quali sono i nuovi progetti cui state lavorando in Italia?

“Il piano d’investimenti Dhl Express in Italia nell’area cargo prevede un investimento in Italia di circa 400 milioni di Euro. Le nuove sedi, frutto di questo importante piano di investimenti, saranno pronte e operative a partire dal terzo trimestre 2019 e vedranno diverse realizzazioni in un orizzonte triennale. I primi quattro interventi sono rivolti al potenziamento degli aeroporti di: Malpensa, Venezia, Bologna e Napoli.”

Partiamo da Malpensa?

“A Malpensa è previsto sorgere un nuovo sito nella Cargo city. L’espansione di Malpensa consisterà nel raddoppiare l’area operativa, passando dagli attuali 24.000 metri quadri ai futuri 55.000 metri quadri. Il nuovo magazzino sarà certificato Leed per garantire gli alti standard di sostenibilità energetica ambientale. Il sistema di smistamento all’avanguardia permetterà di triplicare la capacità attuale e, grazie alla nuova tecnologia, saranno gestiti contemporaneamente servizi internazionali e nazionali.

Malpensa diventerà un hub europeo fondamentale all’interno di un network europeo di 85 hub e gateway a fianco degli hub principali di Lipsia, East Midlands e Bruxelles. La nuova centralità dello scalo milanese, snodo verso l’Europa, aumenterà il vantaggio competitivo per le imprese italiane.”

Quali invece i piani negli altri aeroporti d’Italia?

“L’espansione di Venezia Tesserà consisterà nel decuplicare l’area, passando dagli attuali 2.000 mq ai futuri 20.000 mq. Il nuovo magazzino sarà certificato Leed e il sistema di smistamento all’avanguardia permetterà di triplicare la capacità attuale gestendo contemporaneamente servizi internazionali e nazionali. L’investimento per il nuovo centro operativo di Bologna consentirà a sua volta di raddoppiare il sito complessivo dagli attuali 7.300 mq ai futuri 14.700mq e di potenziare la capacità di movimentazione passando dagli attuali 7.600 ai 10.000 pezzi l’ora.

A Napoli Capodichino l’ottimizzazione all’attuale cargo consentirà di aumentare la movimentazione gestita, passando da 7.500 pezzi a 9.000 pezzi al giorno. Il livello del servizio verrà ulteriormente migliorato grazie alla capacità di coprire Napoli con il servizio di consegna a orario pre 12.00 ed effettuando i ritiri sempre più in tarda giornata.” ■

APP Malpensa smart city delle merci



IATA (International Air Transport Association) ha promosso un importante momento di confronto tra gli operatori del settore ospitato da SEA al Milan Malpensa Center volto a far il punto sulle ultime tendenze e sviluppi nell’ambito del processo di digitalizzazione del cargo aereo.

Straordinaria la convergenza tra gli obiettivi di miglioramento di IATA a livello internazionale e le iniziative sviluppate da SEA, in collaborazione con una parte del Cluster aereo e con le proposte degli aeroporti e delle associazioni imprenditoriali del settore (fatte proprie dal mondo politico e da quello istituzionale nel “Position Paper” sul cargo aereo predisposto dal MIT nel 2017).

La completa digitalizzazione dei processi dell’air cargo, la velocizzazione delle attività “cross border” attraverso l’implementazione di processi “single window”, il coordinamento dei controlli che caratterizzano il momento doganale al fine di evitare duplicazioni, il pre-clearing delle spedizioni in volo, sono questi alcuni degli obiettivi chiave che si pone IATA nel breve termine per rendere maggiormente efficiente il trasporto aereo.

Questi obiettivi e le linee di sviluppo contenute nella vision di “IATA One Record” sono perfettamente coerenti con le iniziative ICT che da tempo SEA, ANAMA, Assohandler hanno sviluppato con il supporto di Regione Lombardia e che stanno tuttora

portando avanti, anticipando le linee di tendenza.

Il progetto che l’associazione delle compagnie aeree svilupperà nei prossimi anni prevede la creazione di “An end-to-end digital logistics and transport supply chain” dove i dati verranno condivisi facilmente e in modo trasparente in un ecosistema digitale degli stakeholders del cargo, delle loro comunità e piattaforme dati.

L’ecosistema informatico “Malpensa Smart City delle Merci”, disponibile a titolo gratuito per tutti gli utilizzatori dell’area cargo di Malpensa, rappresenta una piattaforma ICT ormai consolidata e testata in grado di supportare i processi di comunicazione tra gli spedizionieri che inviano le proprie merci a Malpensa e gli handler che operano all’interno dell’aeroporto.

Visti i risultati molto positivi, se ne auspica una maggiore diffusione. Gli operatori che utilizzano il sistema sono molto soddisfatti, anche grazie agli investimenti effettuati dagli handler per migliorare i servizi connessi alla piattaforma (inserimento dato AWB e accettazione borderaux). Lo dimostrano il numero di lettere di documenti con il sistema (19.800 AWB, 6% del totale; 47.300 HAWB e 6.650 borderaux).

“Al fine di arricchire un sistema concepito per essere ‘aperto’ a successive evoluzioni e integrazioni per rendere la smart city ancor più attrattiva – afferma Giovanni Costantini, Cargo Manager di SEA – in collaborazione con ANAMA e con gli handler merci, stiamo completando lo sviluppo di una app, utilizzabile mediante dispositivo mobili per tracciare i vari step del processo di accettazione e scarico dei mezzi che si recano alla Cargo City per consegnare merci in partenza”.

‘Malpensa Smart Truck’, questo il nome della nuova applicazione che da maggio consentirà, attraverso la registrazione delle principali fasi del processo (ingresso alla cargo city, accettazione documenti presso l’handler, accettazione in magazzino, inizio scarico camion, fine scarico camion e uscita dalla cargo city), di disporre di dati attendibili e utili all’individuazione di aree di miglioramento per un’attività ritenuta molto critica dagli utilizzatori dell’area cargo di Malpensa. Si tratta di un passo ulteriore verso un approccio digitale dei processi, sviluppato da SEA con la collaborazione di stakeholder del settore, digitalizzazione che ormai da alcuni anni rappresenta il punto di riferimento per l’intera Cargo Community che lavora in aeroporto. ■



La CTV 2000 è in grado di pianificare i servizi di trasporto refrigerato con i massimi standard di qualità, secondo le specifiche e i requisiti delle **GDP** per il trasporto dei prodotti a temperatura controllata.



La CTV 2000 offre un vasto parco veicoli per ritiri e consegne merci, oltre 20.000 mq di magazzini, personale altamente qualificato, localizzazione satellitare della merce spedita, certificazione **ISO 9001** e **ISO 45001**.



La CTV 2000 è in grado di garantire la massima qualità ed affidabilità nella realizzazione del trasporto di merci pericolose, alimentari e farmaceutiche secondo le procedure **ADR** e **GDP**.

I NOSTRI SERVIZI



LOGISTICA E TRASPORTI

La CTV 2000 mette a disposizione dei propri Clienti un vasto parco mezzi per effettuare ritiri e consegne merci, oltre 20.000 mq di magazzini, personale altamente qualificato, geolocalizzazione delle proprie merci, in accordo con gli standard di riferimento in materia di qualità, GDP, sicurezza e security.



TEMPERATURA CONTROLLATA

La CTV 2000 è in grado di pianificare i servizi di trasporto refrigerato con i massimi standard di qualità e sicurezza, secondo le specifiche e i requisiti delle GDP per il trasporto dei prodotti a temperatura controllata.



SERVIZI SPECIALI

La CTV 2000 è in grado di garantire la massima qualità ed affidabilità nella realizzazione del trasporto di merci pericolose, alimentari e farmaceutiche nel rispetto dei requisiti normativi GDP e direttive ADR e DGR. La CTV 2000 effettua servizi e controlli propri degli Agenti Regolamentati, per la sicurezza delle merci affidate.

Intervista a Fedex

FedEx Express è presente nel mercato italiano dal 1986 e fino ad oggi ha puntato ad ampliare costantemente la propria gamma di servizi di spedizione espresso internazionali. Con i propri uffici amministrativi a Cernusco sul Naviglio (Milano) e 35 sedi operative sul territorio, il gruppo impiega oltre 1.300 risorse nel nostro paese. Il gateway FedEx principale per le spedizioni aeree in & out dall'Italia si trova nella cargo city dell'aeroporto di Milano Malpensa.

Intervista con Vito Carlo Bernardi, Managing director International Properties and Real Estate per FedEx Express Europe

Dott. Bernardi per iniziare può darci un inquadramento generale di quanto e come FedEx serve il mercato del cargo aereo in Italia?

“FedEx Express è la più grande società di trasporto espresso al mondo: con una flotta di 657 aerei, forniamo servizi espresso time-sensitive in oltre 220 Paesi attraverso 375 aeroporti nel mondo e siamo in grado di movimentare ogni giorno a livello globale 12 milioni di colli.

Il nostro Gateway principale in Italia si trova presso l'aeroporto internazionale di Milano Malpensa presso cui operiamo dal 1992. Da Malpensa, partono due voli al giorno, per cinque giorni alla settimana, diretti all'hub regionale di Parigi Charles De Gaulle e uno diretto verso il nostro global hub di Memphis, negli Stati Uniti. Operiamo inoltre due connessioni giornaliere tra Venezia e Malpensa e altre due, sempre giornaliere, tra Roma Fiumicino, Pisa e Parigi.

Il traffico dall'Italia, gestito in import e in export da Malpensa, è cresciuto esponenzialmente negli ultimi anni tanto da introdurre nel 2012 il volo diretto verso gli Stati Uniti, unico nel suo genere, e da ampliare in maniera molto significativa la nostra presenza presso lo scalo.”

Un paio di anni fa avete inaugurato la nuova base operativa a Malpensa: questa novità ha dato nuovo impulso alle vostre attività in Italia?

“A inizio 2017 abbiamo inaugurato il nuovo gateway che oggi è il più importante snodo FedEx per l'Europa meridionale. Il nuovo gateway, dotato di una struttura altamente automatizzata con sistemi e impianti tecnologici all'avanguardia, conta un totale di 35.000 metri quadri per il trasporto espresso ha aumentato del 25% la capacità di smistamento delle spedizioni. Con questa nuova struttura FedEx è in grado di gestire oltre 20.000 spedizioni al giorno, opera 44 voli settimanali da e per Malpensa e 480 connessioni via terra alla settimana (per le merci meno urgenti e più ingombranti che percorrono tutta la penisola). Per la gestione del cosiddetto ultimo miglio, ci avvaliamo del supporto di 34 filiali distribuite sul territorio nazionale e di una flotta di oltre 400 furgoni brandizzati FedEx che effettuano le attività di ritiro e consegna presso il cliente finale.”

Dopo l'acquisizione di TNT come procede l'integrazione fra le due realtà?

“L'unione di FedEx e TNT ci permette di costruire sui punti di forza di entrambe le aziende, portando a un futuro più luminoso che collega ancora più persone e possibilità in tutto il mondo. Combinando le reti complementari di FedEx e TNT, creeremo un portafoglio di soluzioni globali altamente competitive e complete che trasformeranno l'industria globale del trasporto e della logistica. Il sistema internazionale senza eguali di FedEx Express combinato con la rete stradale europea di TNT e la sua forte presenza in tutto il mondo apriranno opportunità globali importanti per i nostri clienti, i membri del team e gli azionisti.”

Avete altri investimenti previsti sul territorio nazionale?

“FedEx Express sta rafforzando la propria rete di logistica europea attraverso investimenti mirati e strategici, come l'acquisizione di TNT e il recente investimento nel nostro hub europeo a Parigi. Questi investimenti permetteranno a FedEx di rafforzare la propria posizione come la prima rete di logistica in Europa, accrescere la domanda a causa della rapida crescita del nostro settore e anche



servire meglio i nostri clienti attraverso la nostra rete completa e le offerte all'avanguardia.”

Che importanza ha il mercato italiano per FedEx?

“L'Italia è per noi un mercato strategico e chiave per l'espansione internazionale: terza economia in Europa e ottava al mondo ha un alto tasso di export. Per questi motivi FedEx supporta l'economia italiana con investimenti che aiutano a favorire gli scambi commerciali e a collegare le imprese italiane al mercato globale.”

Più nel dettaglio quanto e dove avete investito?

“Dal 2011 al 2014 abbiamo triplicato la nostra presenza in Italia aprendo 24 stazioni. Abbiamo creato 300 nuovi posti di lavoro e abbiamo raddoppiato il numero di veicoli che abbiamo. FedEx ha infatti 30 anni di esperienza nell'aiutare le imprese italiane a entrare nel commercio globale e ha investito in maniera importante nei mesi scorsi nella nuova Cargo City di Malpensa. Questa nuova realizzazione costituisce parte dei 100 milioni di investimenti totali destinati dal gestore aeroportuale al potenziamento delle infrastrutture destinate al traffico merci nell'area sud della Cargo City di Malpensa. FedEx Express, per sua parte ha previsto un budget di diversi milioni di euro destinati ad attrezzature, sistemi ed equipaggiamenti per la nuova struttura. L'ampiamiento del nostro gateway è un tassello importante nella realizzazione della più importante rete logistica del continente.” ■



LA CARGO CITY DI MILANO MALPENSA

Inserto Speciale 2019

© Riproduzione riservata

www.aircargoitaly.com

Nicola Capuzzo

Direttore responsabile