



Ministero
delle Infrastrutture
e dei Trasporti



Position Paper
Azioni per il rilancio del Cargo Aereo
Roma, Ottobre 2017

Premessa

Il presente documento – frutto di oltre sei mesi di lavoro svoltosi con il coordinamento scientifico della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - è il risultato di un ampio sforzo collegiale di raccolta documentale, di analisi e di discussione in merito alla rilevanza del settore del cargo aereo in Italia. La sua stesura ha potuto beneficiare quindi dell'impegno di tutti gli stakeholders interessati al settore, siano essi appartenenti alla filiera a vario titolo, siano essi di riferimento istituzionale.

Nello specifico, il documento in parola rappresenta lo stato dell'arte del trasporto aereo cargo e sintetizza gli elementi di criticità del settore e alcune linee di azione sulle quali vi è concordanza di intenti da parte di tutti i soggetti che hanno partecipato alla sua stesura. Naturalmente, trattandosi di un lavoro collegiale e di sintesi, esso può non riflettere per intero le convinzioni dei singoli attori e delle relative rappresentanze. Esso, ciò nondimeno, rappresenta un punto di equilibrio finalizzato ad avviare un insieme di azioni – articolate per tutte le diverse aree del Paese - che si ritengono essenziali per il rafforzamento di questo importante segmento del trasporto aereo.

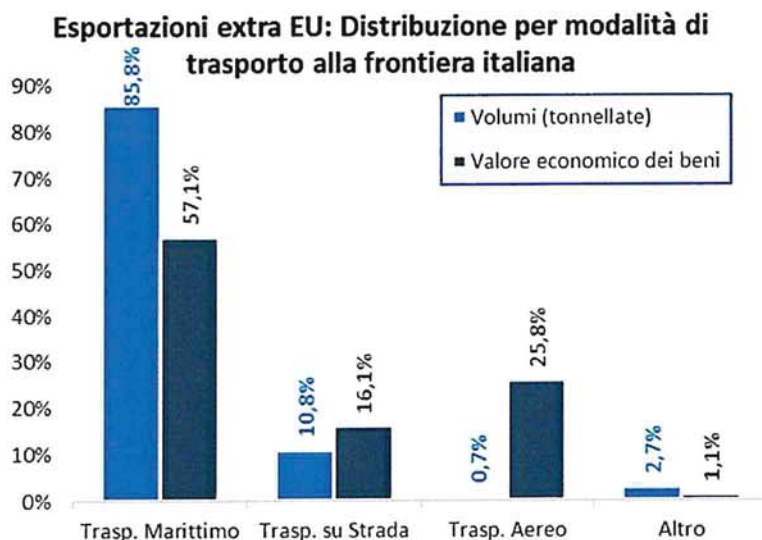
Sommario

1 I dati di partenza.....	2
Il traffico cargo: ruolo del cargo aereo e distribuzione dei flussi	2
Il trend delle merci in Italia e il confronto con l'Europa	5
La distribuzione del traffico cargo negli aeroporti italiani.....	8
Le macro Tipologie di traffico e gli operatori che le gestiscono	11
Il "traffico" per classe merceologica.....	13
Il "traffico" verso aeroporti stranieri	15
Modalità di vendita internazionale (Incoterms).....	18
Crescita e investimenti previsti nei contratti di programma.....	19
Quadro normativo di riferimento	22
2 Una disamina delle principali criticità che vive il settore:.....	25
Attività procedurali.....	25
Digitalizzazione e obblighi Informativi.....	27
Sviluppo e competitività del settore cargo aereo	27
Politiche degli investimenti e politiche di Paese	30
Sintesi delle aree di criticità.....	31
3 Alcune ipotesi di soluzione ed obiettivi.....	32
Attività procedurali.....	32
Digitalizzazione e obblighi Informativi.....	33
Sviluppo e competitività del settore cargo aereo	34
Politiche degli investimenti e politiche di Paese	36
Promozione del cargo aereo.....	37
Sintesi degli obiettivi e delle ipotesi di azione.....	39

1 I dati di partenza

Il traffico cargo: ruolo del cargo aereo e distribuzione dei flussi

Nel 2016 il traffico cargo sugli aeroporti italiani ha raggiunto il volume di 1,0 milioni di tonnellate, come da dati Enac ed Asseroporti, con una crescita del 6% rispetto al precedente anno. Si stima che il traffico cargo aereo rappresenti circa il 2% del volume delle merci trasportate in tutte le modalità, a cui però corrisponde una quota rilevante del valore economico complessivo. In particolare, per quanto attiene alle sole esportazioni verso Paesi extra EU (ove permangono gli obblighi di dichiarazione doganale), il trasporto aereo nel 2016 ha rappresentato lo 0,74% dei volumi esportati e il 25,8% del valore economico.



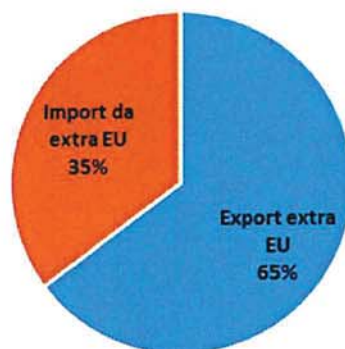
57,8 mln di tonnellate e 174,5 mld di € esportati extra EU nel 2016

Figura 1. Fonte: Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Datawarehouse dichiarazioni doganali – data di estrazione 29/5/2017.

Il volume di esportazioni/importazioni di merci per via aerea verso destinazioni extra europee nel 2016 è stato pari a 658 mila tonnellate. Il dato si riferisce alle registrazioni doganali delle merci in ingresso/uscita dalle frontiere doganali europee con mezzo aereo e come punto di ingresso/uscita l'Italia. La quota di esportazioni è superiore ai volumi importati e, in particolare,

è pari al 65% dello scambio per mezzo aereo con Paesi extra-europei. Il dato conferma l'importanza del cargo aereo nel sostenere la competitività delle imprese italiane sui mercati esteri.

**Analisi del traffico merci per via aerea *
EXTRA UE 2016**



** da punto di uscita Italia*

Figura 2. Fonte: Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Datawarehouse Dichiarazioni doganali – data di estrazione 29/5/2017

In riferimento alle esportazioni extra UE, gli Stati Uniti rappresentano la prima destinazione con una market share, calcolata rispetto al tonnellaggio trasportato, del 22,7%. La seconda destinazione è la Cina con l'11,7%; nel complesso i principali 4 Paesi asiatici destinatari delle esportazioni via aereo dell'Italia (Cina, Giappone, Hong Kong e Repubblica Coreana) rappresentano il 30,8% delle esportazioni.

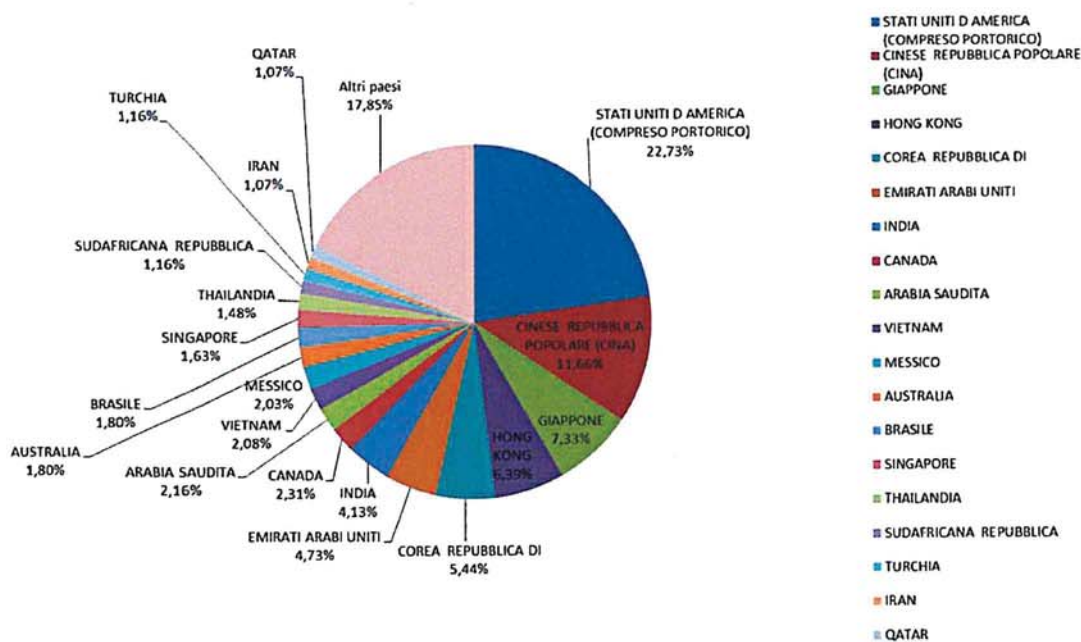


Figura 3. Esportazioni 2016 via aereo con uscita Italia e UE per paese di destinazione - Totale Quantità in Kg - 465.463.781.
 Fonte: Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Datawarehouse Dichiarazioni doganali data di estrazione 13/6/2017.

Le principali Regioni che esportano mediante trasporto aereo sono la Lombardia, dalla quale originano il 34,96% delle merci, il Veneto e l'Emilia Romagna con quote entrambe superiori al 15%. Si segnalano inoltre il Piemonte (8,8%) e la Toscana (8,74%), che esporta un tonnellaggio doppio rispetto al Lazio (4,23%).

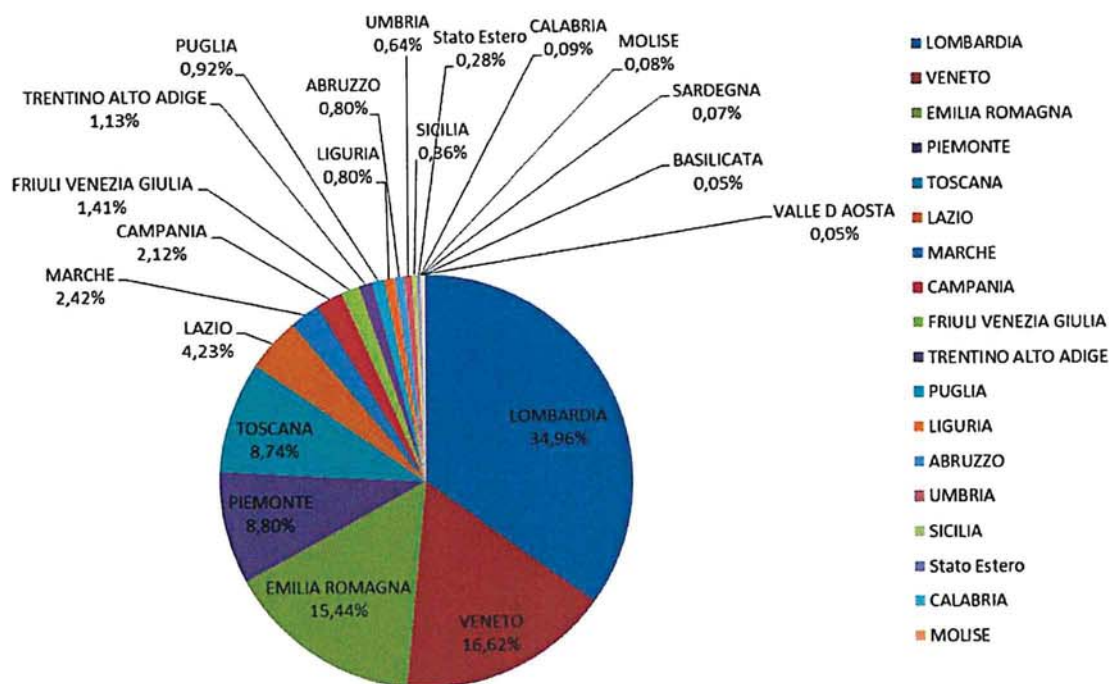


Figura 4 Anno 2016 Esportazioni 2016 via aereo con uscita Italia e UE per province di origine (raggruppate per regioni).
Fonte: Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Datawarehouse Dichiarazioni doganali data di estrazione 13/6/2017.

Il trend delle merci in Italia e il confronto con l'Europa

L'Italia è il sesto Paese, sulla base delle elaborazioni svolte partendo dai dati ACI Europe relativi al 2016, per volumi di merci movimentate (esclusa la posta).

Nel complesso permane per l'Italia un gap rispetto ai principali Paesi Europei. Il traffico merci negli aeroporti italiani rappresenta solo il 6,0% del totale movimentato in Europa mentre in termini di popolazione e PIL il nostro Paese rappresenta rispettivamente il 12,2% e il 10,7%. A titolo di confronto si evidenzia che i primi due aeroporti europei per volume di merci trasportate sono quelli di Francoforte e Parigi; essi movimentano singolarmente circa 2 milioni di tonnellate. Malpensa è al 9° posto, mentre Fiumicino è al 19° posto.

Trasporto merci per Paese nel 2016

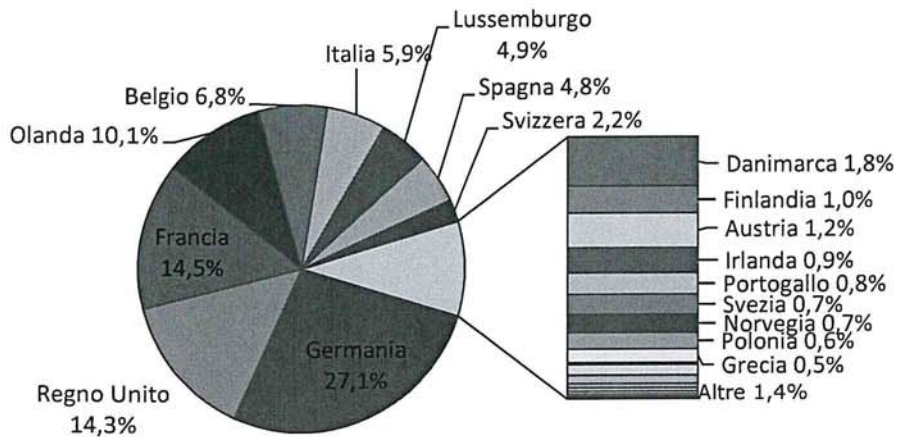


Figura 5. Distribuzione del traffico aereo di merci per Paese europeo. Fonte: elaborazioni su dati ACI Europe, gestori (Finavia, Aena) e associazioni di categoria (Assaeroporti, ADV).

Il trend delle merci nel corso dell'ultimo decennio mostra come il traffico cargo in Italia abbia sofferto più che in altri Paesi europei gli effetti della crisi economica. La crisi si è protratta per più anni e i livelli di traffico del 2007 sono stati ripresi solo nel 2015. A questa debolezza si contrappone l'andamento più recente, che registra tassi positivi e crescenti negli anni, superiori alla media Europea e che portano il tasso di crescita decennale a essere superiore a quello europeo. Nel complesso, negli ultimi dieci anni i volumi sono cresciuti del 18,2% contro una media europea del 11,7%. Va detto anche che nel 2016, a differenza del PIL (che per l'Italia si stima oggi sui livelli del 2000 e a -7% rispetto ai picchi pre-crisi) il traffico merci è sopra di 10 punti dal picco pre-crisi, a testimonianza anche di concomitanti cambiamenti strutturali e selettivi.

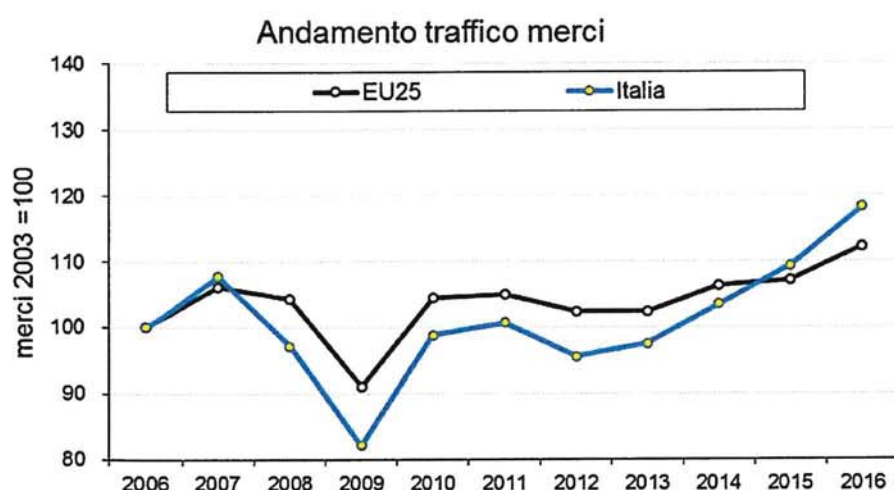


Figura 6. Andamento del traffico in Italia ed in Europa. Numeri indice (volumi 2006=100). Fonte: Elaborazioni ICCSAI.

NAZIONE	TRAFFICO MERCI (*escluso posta)	Δ % 2015-2016	Δ % 2011-2016	Δ % 2006-2016
Germania	4,456	3.2%	4.6%	31,9%
Francia	2,330	7.1%	-0.8%	10,0%
Regno Unito	2,272	1.8%	3.7%	2,0%
Olanda	1,662	2.5%	9.1%	6,1%
Belgio	1,125	1.0%	2.9%	0,5%
Italia	971	8.2%	17.4%	18,2%
Lussemburgo	802	8.7%	22.1%	26,5%
Spagna	794	12.1%	18.3%	29,4%
Totale	16,285	4.8%	6.8%	11,7%

Tabella 1. Crescita merci nei principali Paesi europei. Dati basati sui principali aeroporti (160 aeroporti considerati). Fonte: ACI Europe; Associazione di categoria nazionale- Assaeroporti; AENA; FINAVIA; ADV.

Tutti i Paesi mostrano elevati livelli di concentrazione su un numero estremamente ristretto di aeroporti (i primi 5 aeroporti movimentano la quasi totalità del traffico merci). Il confronto internazionale sottolinea l'importanza della filiera in un settore dove la competizione per attrarre i volumi di merce è europea e sempre più frequentemente globale. Fanno riflettere a riguardo i volumi movimentati dal "piccolo" Lussemburgo grazie all'insediamento nell'aeroporto della base di uno dei principali operatori cargo.

DATI 2016	QUOTA DI MERCATO 1° AEROPORTO	QUOTA DI MERCATO PRIMI DUE AEROPORTI	QUOTA DI MERCATO PRIMI 5 AEROPORTO
Francia	83.3%	87.9%	95.3%
Norvegia	85.9%	90.2%	96.1%
Regno Unito	65.5%	78.3%	93.5%
Spagna	52.3%	69.1%	91.9%

Italia	55.3%	71.3%	92.3%
Svezia	65.0%	89.4%	100.0%
Germania	45.5%	69.0%	95.9%

Tabella 2. Concentrazione del trasporto merci nei principali paesi europei. Dati basati sui principali aeroporti (160 aeroporti considerati). Fonte: ACI Europe; Associazione di categoria nazionale- Assaeroporti; AENA; FINAVIA; ADV.

La distribuzione del traffico cargo negli aeroporti italiani

Il traffico è concentrato prevalentemente (per circa l'80%) su tre aeroporti: Malpensa con 550 mila tonnellate, Fiumicino con 160 mila tonnellate e Bergamo con 117 mila tonnellate. Vi è da notare che mentre Milano Malpensa e Roma Fiumicino sono utilizzati sia per il trasporto *general cargo* che per il traffico Courier, Bergamo Orio al Serio esprime numeri esclusivamente per il traffico *courier*. Il traffico su Brescia è focalizzato sulla movimentazione di Posta che rappresenta per lo scalo l'89% dei volumi movimentati.

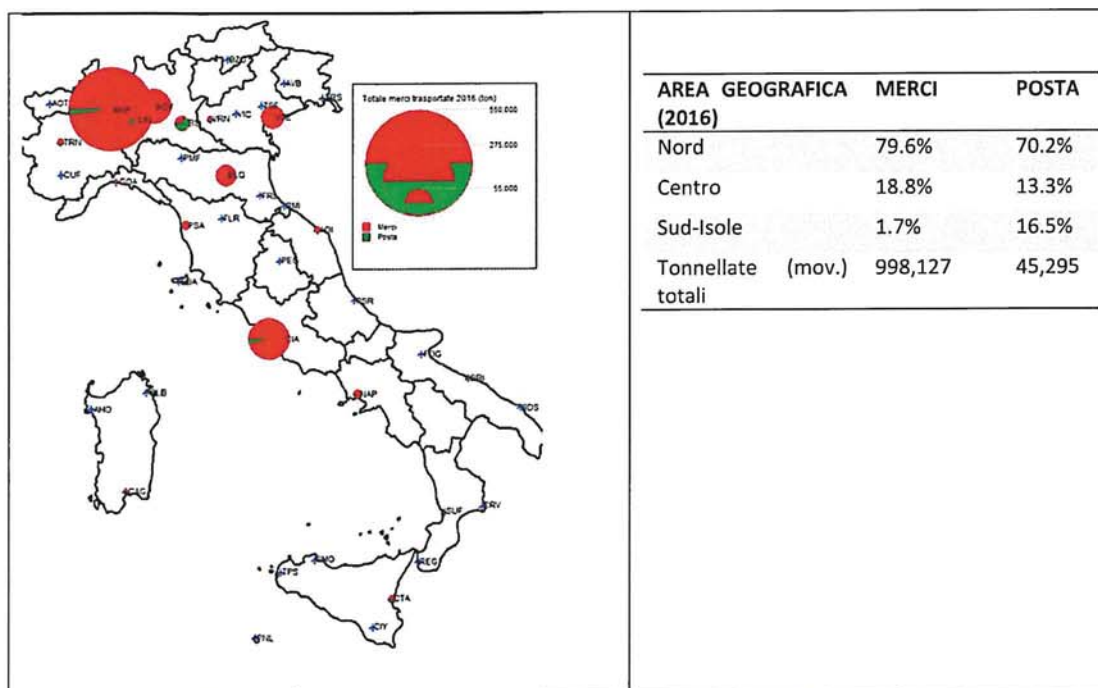


Figura 7. Mappa traffico aereo di merci negli aeroporti italiani. Elaborazione su dati Assaeroporti.

2007				2016		
	aeroporto	Volumi (ton)	Market share	aeroporto	Volumi (ton)	Market share
1°	Milano Malpensa	486.666	47,6%	Milano Malpensa	548.767	52,6%
2°	Roma Fiumicino	154.831	15,1%	Roma Fiumicino	160.904	15,4%
3°	Bergamo	134.449	13,2%	Bergamo	117.765	11,3%
	cumulato primi 3 aeroporti	775.946	75,9%		827.436	79,3%
4°	Brescia	47.155	4,6%	Venezia	57.973	5,6%
5°	Venezia	23.962	2,3%	Bologna	47.709	4,6%

cumulato primi 5 aeroporti 847.063 82,9% 933.118 89,4%

Tabella 3. Concentrazione del traffico aereo di merci in Italia: confronto 2007-2016. Fonte: elaborazione su dati Assaeroporti.

Molto limitato è il traffico di merci negli aeroporti del Sud, meno del 2% del totale, mentre più equilibrata è la distribuzione del traffico posta. Tra gli aeroporti del Sud, i volumi maggiori, seppur limitati rispetto al totale nazionale, si registrano a Napoli che movimentata oltre 10 mila tonnellate e Catania con oltre 6 mila tonnellate.

Il mercato appare concentrato non solo rispetto alla distribuzione territoriale e tra aeroporti, ma anche in riferimento al numero di destinazioni verso le quali si indirizzano le merci.

Le prime 20 rotte, infatti, rappresentano circa il 50% del traffico merci da/verso l'Italia. La distribuzione delle rotte direttamente collegate agli aeroporti italiani differisce dalla destinazione finale delle merci, presentata nel paragrafo precedente in quanto molte di queste destinazioni sono hub che hanno un importante ruolo anche di smistamento verso nazioni terze. Ad esempio, i tre aeroporti del Medio Oriente, ma anche le basi europee dei vettori cosiddetti integrators come Lipsia e Colonia. L'utilizzo di scali Europei come hub di transito non è limitato solo alle basi dei Corrieri Espressi; gran parte delle merci sulla rotta verso Mosca (seconda rotta con maggiore traffico), ad esempio, sono in transito in quello scalo per destinazioni dell'estremo oriente e dell'Asia centrale. Analogo discorso vale per Lussemburgo, hub di smistamento che collega le principali destinazioni mondiali.

PRIME 20 ROTTE PER TRAFFICO MERCI 2015	NAZIONE DI DESTINAZIONE	TONNELLATE 2015	MARKET SHARE
Malpensa - Hong Kong	Hong Kong	49.823	5,0%
Malpensa - Sheremetyevo	Russian Federation	37.030	3,7%
Malpensa - Doha	Qatar	36.968	3,7%
Bergamo / orio al serio - Leipzig halle	Germany	34.951	3,5%
Malpensa - Luxembourg	Luxembourg	32.308	3,2%
Malpensa - Incheon	Republic of Korea	31.942	3,2%
Malpensa - Memphis	United States	28.749	2,9%
Malpensa - Abu Dhabi	United Arab Emirates	28.513	2,9%
Malpensa - Dubai	United Arab Emirates	25.017	2,5%
Malpensa - Heydar aliyev	Azerbaijan	23.987	2,4%
Malpensa - John f kennedy	United States	20.556	2,1%
Malpensa - Narita	Japan	20.402	2,0%
Bergamo / Orio al serio - Cologne Bonn	Germany	19.936	2,0%
Leonardo da vinci (fiumicino) - JFK	United States	15.781	1,6%
Malpensa - Chicago o'hare	United States	14.937	1,5%
Malpensa - Leipzig halle	Germany	14.774	1,5%
Bologna / borgo panigale - Leipzig halle	Germany	13.887	1,4%

Leonardo da Vinci (Fiumicino) - Dubai	United Arab Emirates	13.325	1,3%
Bergamo / Orio al Serio - Brussels	Belgium	12.278	1,2%
Malpensa - Atatürk	Turkey	11.678	1,2%

Tabella 4. Principali rotte per traffico merci dall'Italia. Fonte: dati Eurostat relativi al traffico 2015.

La concentrazione in capo a pochi aeroporti evidenzia l'importanza della focalizzazione delle risorse su un numero limitato di situazioni, senza peraltro inibire le peculiarità di realtà minori o le iniziative che sono in grado di autosostenersi soprattutto guardando a queste in un'ottica di specializzazione. Rispetto alle stesse deve però realizzarsi un margine di sostenibilità che garantisca la non dispersione di risorse pubbliche, ivi comprese quelle connesse ai costi indiretti nascenti derivati dalla necessaria presenza di uffici e servizi pubblici.

Le macro tipologie di traffico e gli operatori che le gestiscono

Nel trasporto aereo merci possono distinguersi due macro categorie:

- *General Cargo (o più propriamente air cargo)*: è il traffico tradizionale che prevede una catena logistica costituita da agente IATA, handlers aeroportuale e compagnia aerea. Si avvale di aeromobili "all cargo" ma anche delle "stive" degli aerei passeggeri (si parla di "cargo belly");
- *Traffico Courier*: è gestito, nella prevalenza dei casi, in maniera univoca dai corrieri espressi internazionali. Si caratterizza per spedizioni di particolare urgenza, prevalentemente di buste e colli di ogni dimensione, caricate prevalentemente ma non in via esclusiva a bordo di aerei *all cargo*, di norma nella disponibilità dei corrieri espressi.

Le necessità, l'organizzazione e le caratteristiche di queste due categorie sono differenti e in un processo di pianificazione aeroportuale occorre tenerle presenti entrambe.

Per quanto attiene al mercato intraeuropeo nel suo complesso (non solo quello che coinvolge l'Italia) i dati mostrano come la quota di servizi "express" abbia un trend di crescita maggiore e rappresenti la quota maggioritaria del mercato.

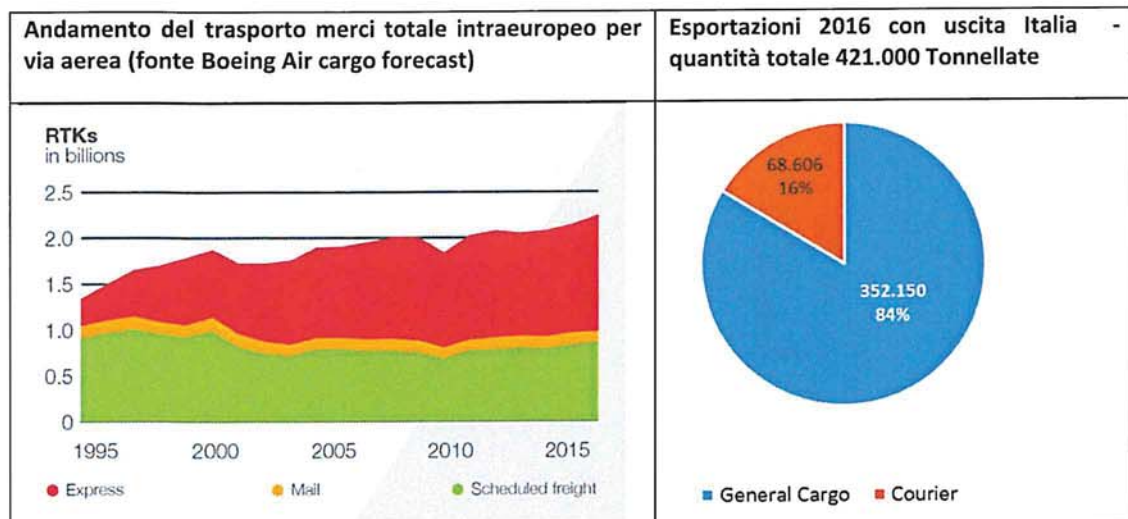


Figura 8. Andamento per macro tipologia/servizio del traffico intraeuropeo (Fonte: Boeing World Air Cargo Forecast 2016–2017) e esportazioni 2016 via aereo, uscita solo Italia. (Fonte: Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Datawarehouse Dichiarazioni doganali – data di estrazione 29/5/2017)

Al contrario, sulle esportazioni extraeuropee sono i servizi general cargo che generalmente detengono la quota maggioritaria del mercato. Ciò si conferma anche per l'Italia, infatti nel caso specifico delle esportazioni extra UE dall'Italia i servizi general cargo rappresentato l'84% delle merci trasportate (percentuali rispetto al peso).

All'interno del mercato "general cargo" si distinguono i voli 'all cargo' e l'utilizzo della capacità presente nelle stive dei voli passeggeri, in particolare quelli intercontinentali. Il più recente forecast presentato da Boeing mostra come a livello mondiale la capacità disponibile nelle stive sia pari al 57% del totale; entro il 2035 è previsto che la capacità offerta nelle stive salga al 63% del totale (le previsioni di Airbus e di Boeing sono sostanzialmente concordi sul punto). Ciononostante, Boeing considera difficilmente sostituibile buona parte dei servizi ad oggi svolti su aerei esclusivamente dedicati alle merci, di conseguenza prevede che la quota di merci trasportate su aeromobili dedicati rimarrà comunque superiore al 50%.

Di seguito è riportato il dettaglio delle esportazioni extra UE per tipologie di vettore e per aeroporto per i primi 10 aeroporti (in termini di esportazioni extra UE).

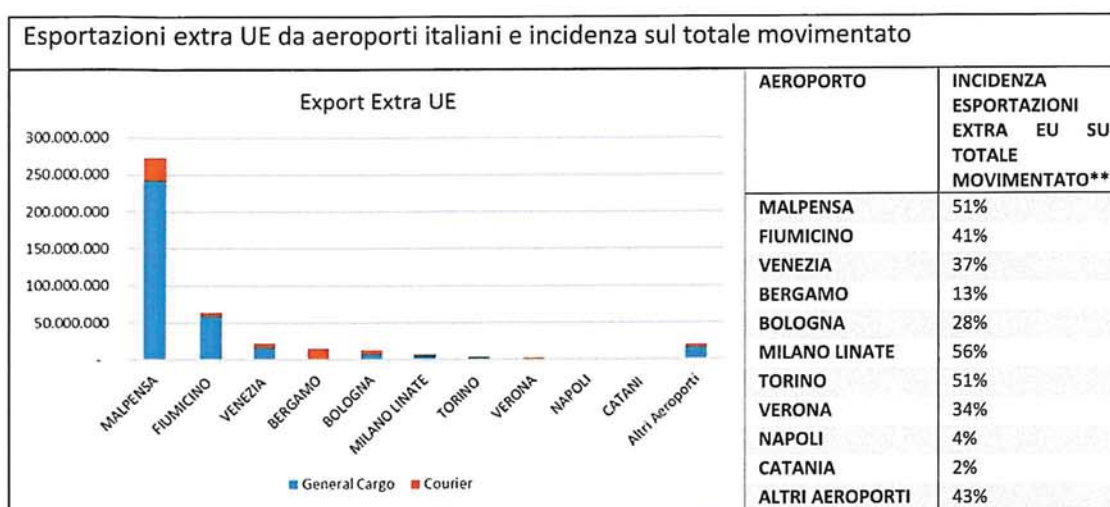


Figura 9. Elaborazioni su dati Assaeroporti (traffico 2016) e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Datawarehouse Dichiarazioni doganali - data di estrazione 29/5/2017 - Distribuzione per uffici (top 11) delle esportazioni 2016 via aereo con punto di uscita Italia e Dettaglio Corrieri/Poste/General Cargo e provviste di bordo. ** il dato riporta le sole esportazioni extra europee al totale delle importazioni e delle esportazioni movimentate dall'aeroporto)

Il “traffico” per classe merceologica

Il trasporto aereo è utilizzato da diverse classi merceologiche come mezzo di trasporto preferito; in particolare è adatto per tutti i beni con elevati valori per unità di peso o di volume, che necessitano di essere consegnati in tempi brevi in virtù delle esigenze della filiera logistica o per la natura del prodotto stesso: esempi sono la filiera del farmaceutico o dei prodotti floreali, ma anche la componentistica e il settore moda. Assume poi un ruolo sempre più rilevante l'esplosione dell'e-commerce che contribuisce alla domanda in particolare di prodotti 'express'. Sul mercato tra il nord America e l'Europa, dove complessivamente vengono movimentate per via aerea circa 3 milioni di tonnellate di merce, sei macro categorie di prodotti (macchine e apparecchi elettrici, piccoli pacchi, chimici e farmaceutici, prodotti metallici, mezzi di trasporto Computer e apparecchiature per ufficio) rappresentano oltre il 75% del mercato.

Per quanto riguarda le esportazioni extra UE dall'Italia i dati mostrano come 10 categorie merceologiche rappresentano il 75,9% in valore del totale delle esportazioni e il 44,4% del tonnellaggio. La categoria "Reattori nucleari-caldaje- macchine e apparecchi e congegni meccanici" rappresenta il 13,4% del valore totale delle esportazioni; e nei primi 10 settori compaiono molte aree chiave per il paese: abbigliamento tessile pelletterie e cuoio, farmaceutica, occhialeria e prodotti ottici, nonché settori come l'antiquariato o il settore perle e pietre preziose che sono meno rappresentativi in termini di peso (meno dello 0,5%), ma hanno un'alta incidenza in termini di valore. È possibile rilevare anche gli elementi di specificità territoriale: all'aeroporto di Fiumicino è il farmaceutico il settore leader per valori esportati/importati, mentre a Venezia il primo settore è quello relativo alle perle e pietre preziose.

Esportazioni extra UE da aerop. italiani (2016)

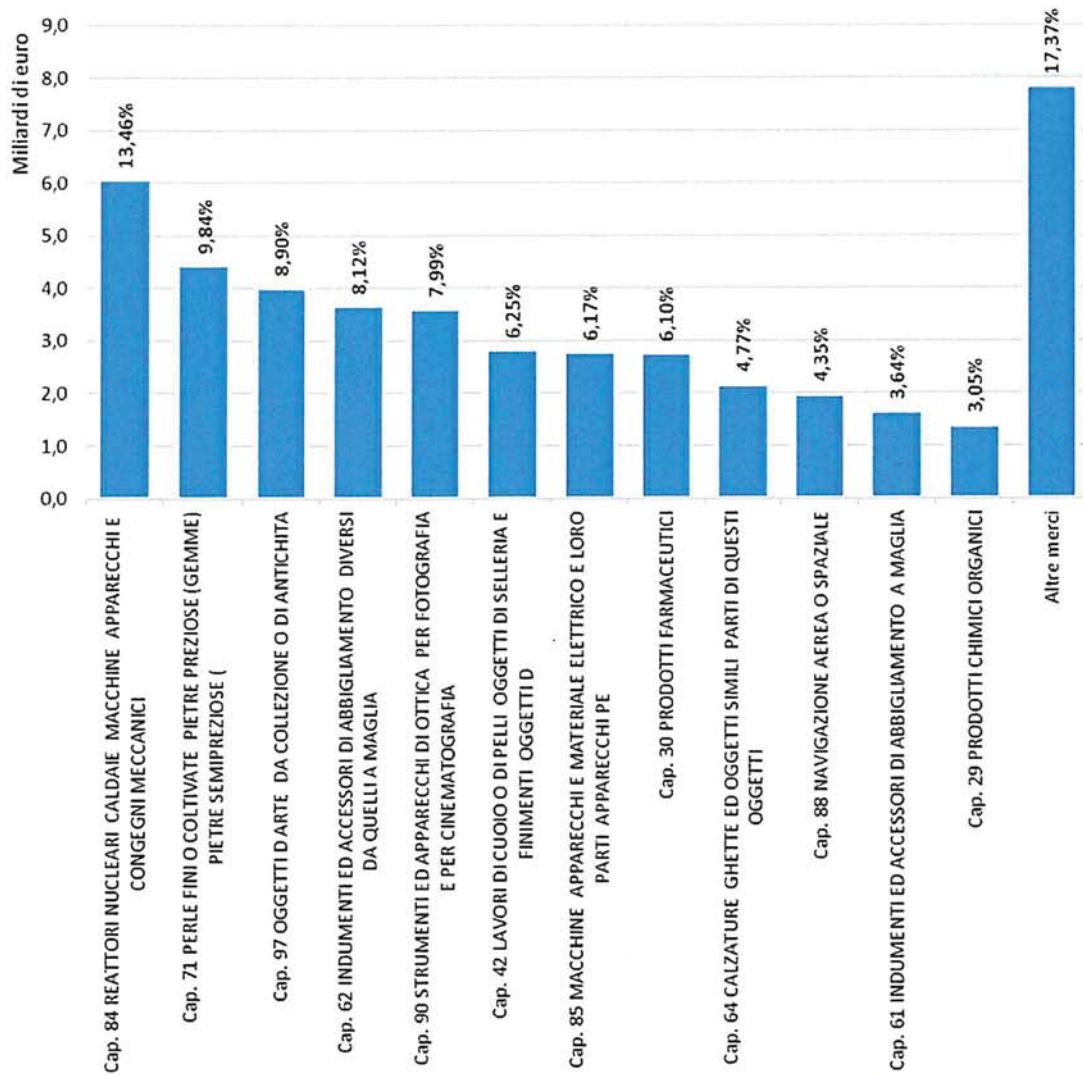


Figura 10. Esportazioni 2016 via aereo con uscita Italia per merce Fonte: Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Datawarehouse Dichiarazioni doganali - data di estrazione 29/5/2017.

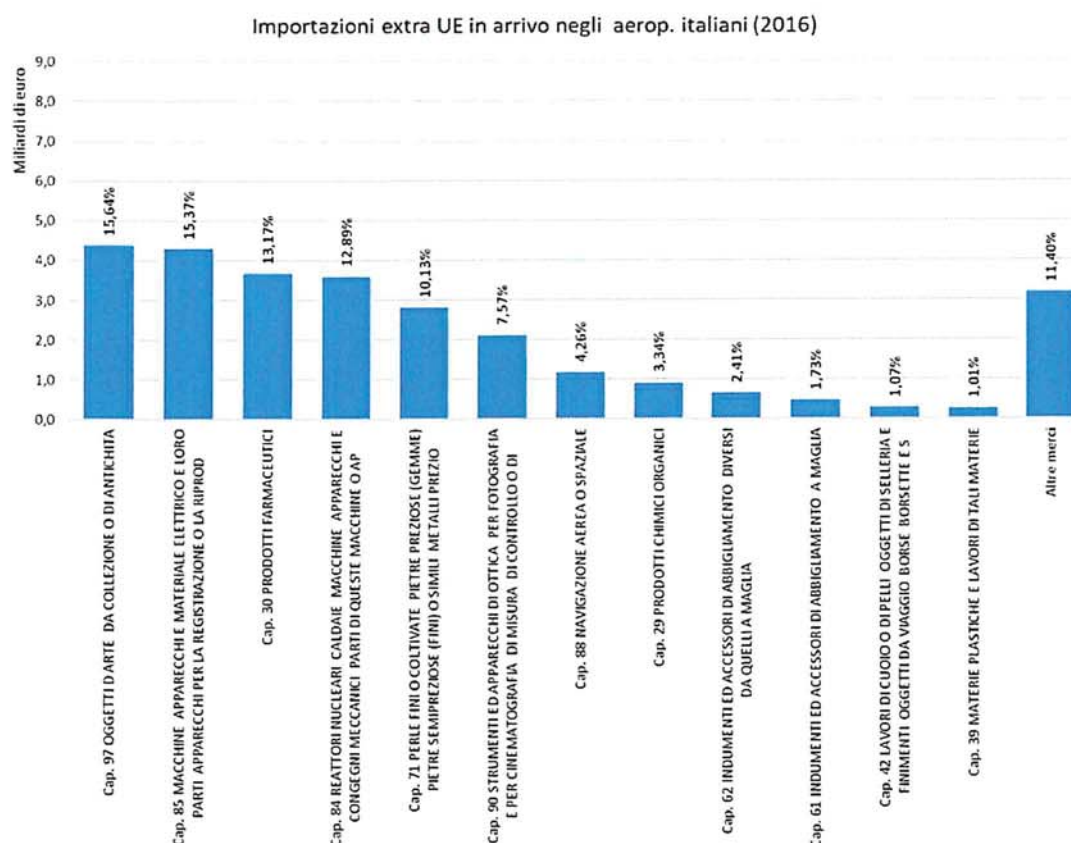


Figura 11. Importazioni 2016 via aereo per merce Fonte: Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Datawarehouse Dichiarazioni doganali - data di estrazione 29/5/2017.

Il “traffico” verso aeroporti stranieri

Lo scenario attuale evidenzia una debolezza strutturale del sistema Paese sul traffico merci; i vantaggi italiani in termini di posizione geografica, baricentrica nel bacino del mediterraneo, e soprattutto di alto valore aggiunto delle merci *made in Italy*, non appare sufficientemente supportato da servizi e infrastrutture di rete efficienti, al contempo non sfruttando a pieno di piattaforme infrastrutturali esistenti come ad esempio gli Interporti.

Per gli elevati standard qualitativi e di efficienza, il mercato Air cargo movimentata la gran parte del traffico su pochi aeroporti nei quali si richiede una sempre maggiore qualità, l’ampliamento della gamma dei servizi offerti e o sviluppo di infrastrutture adeguate a supportare tutte le specificità che caratterizzano le varie tipologie di traffico. Per quanto riguarda gli scali “specializzati” o di nicchia, caratterizzati da livelli di traffico più contenuti, la mancanza di dogane, di magazzini specializzati e servizi di base indispensabili per un’efficiente catena logistica aerea, costituiscono in molti casi un freno alla crescita ed al consolidamento delle loro posizioni.

Negli aeroporti con più elevate quantità di traffico, l'insufficiente offerta di collegamenti intercontinentali diretti tra l'Italia e alcuni territori a più forte crescita economica nel mondo, è in gran parte compensata dall'ampia disponibilità di tratte aeree che consentono alle merci di raggiungere la destinazione finale transitando negli hub di vettori stranieri (Germania, Francia e Olanda risultano gli Stati più virtuosi) dove vengono trasbordate su altri aeromobili, così come emerge anche dal confronto tra le principali rotte dirette e i principali mercati di destinazione finale. Questo fenomeno è anche legato alle normative internazionali sui diritti di traffico vigenti nel settore aereo. Per questa modalità, infatti, non esiste, neppure nel comparto cargo la "libertà di cabotaggio" e, in assenza di accordi tra i governi per la concessione di diritti di traffico in deroga (ad es. la "Quinta libertà") un aeromobile può soltanto trasportare merci da paese di origine ad una certa destinazione e viceversa

Accanto a questi transiti "Aereo-aereo" (fenomeno fisiologico e che non sottrae traffico ai nostri aeroporti ove comunque le merci vengono imbarcate sugli aeromobili), il mercato del Cargo aereo italiano si contraddistingue anche per la presenza del traffico cosiddetto "aviocamionato". Studi condotti in materia stimano in oltre 300.000 tonnellate annue il volume di merci aeree con origine/destinazione Italia che utilizzano tratte aeree in arrivo e partenza nei grandi aeroporti europei percorrendo con mezzi gommati il tragitto tra questi scali e il nostro Paese (es. Cluster Cargo Aereo); tale valore è pari a un terzo del totale delle merci che poi vengono spedite tramite mezzo aereo. Questo fenomeno è dovuto ad una molteplicità di fattori che certamente dipendono dalle politiche commerciali dei Vettori Europei interessati ad alimentare via camion i rispettivi hub (essenzialmente Francoforte, Amsterdam e Parigi), ma che sono anche conseguenti, per una parte significativa, alle criticità del settore dell'air cargo già evidenziate (insufficienza dei collegamenti diretti, inefficienze operative, amministrative e strutturali ecc.) e trattate approfonditamente nel capitolo 2. Comprenderne le ragioni e valutare la possibilità di intercettare parte di questi flussi è per gli aeroporti italiani un elemento fondamentale e può modificare il profilo di sviluppo del trasporto aereo cargo in Italia a vantaggio di tutti gli operatori della filiera.

Il dato analitico al quale è possibile fare riferimento è quello relativo alle dichiarazioni doganali relative alle esportazioni extra UE con punto di uscita dichiarato diverso da un aeroporto italiano. I dati mostrano un numero di esportazioni extra UE con punto (aeroporto) di uscita non italiano pari all'8,3% va sottolineato come l'assenza di obblighi di dichiarazioni ai fini doganali per i traffici intraeuropei renda più complessa l'analisi e l'interpretazione dei dati e dei fenomeni che caratterizzano il settore.

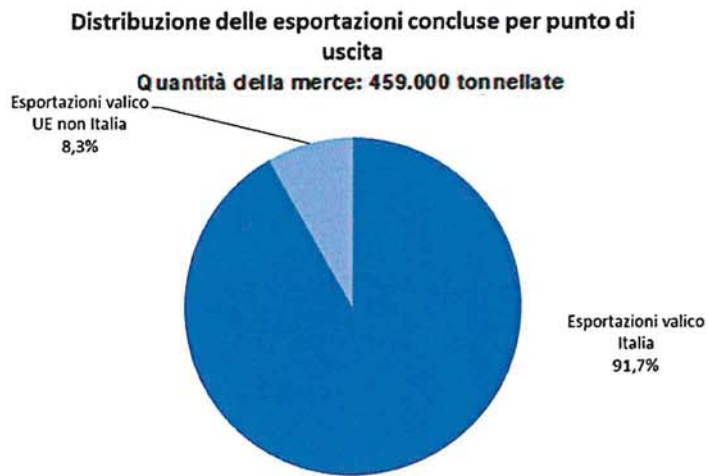


Figura 12. Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Datawarehouse Dichiarazioni doganali - data di estrazione 29/5/2017.

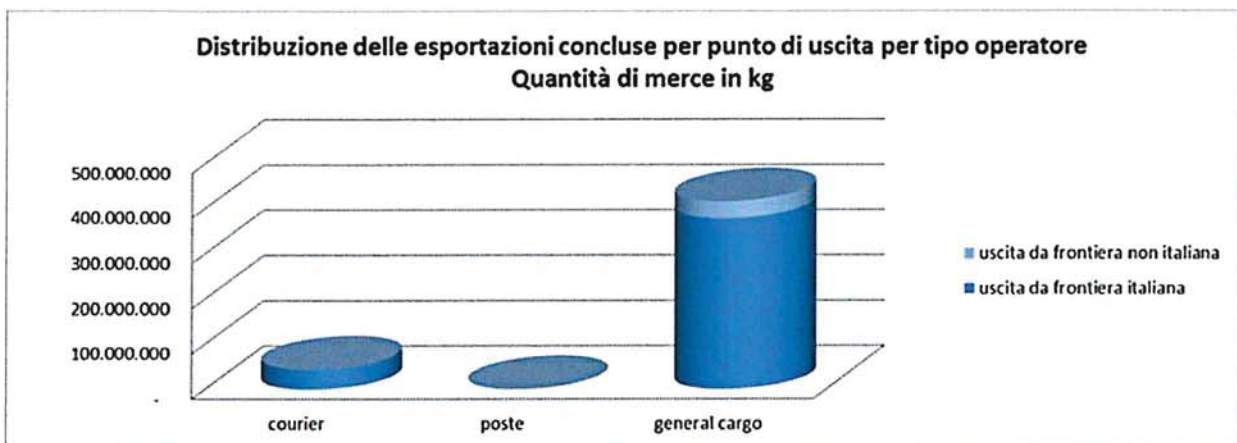


Figura 13. Distribuzione delle esportazioni concluse con modalità di trasporto aereo per punto di uscita e per tipo operatore. Quantità merce in kg. Fonte: Dichiarazioni doganali - Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Datawarehouse data di estrazione 29/5/2017.

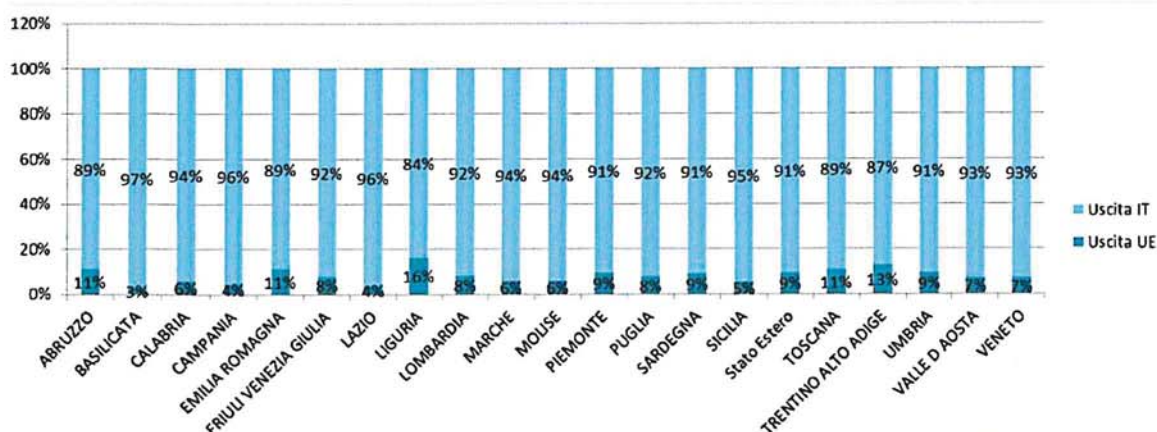


Figura 14. Distribuzione delle esportazioni con modalità di trasporto aereo con punto di uscita Italia e UE per province di origine (raggruppate per regioni) Quantità merce in kg. - Totale 465.463.781 Fonte: Dichiarazioni doganali - Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Datawarehouse - data di estrazione 13/6/2017.

Modalità di vendita internazionale (Incoterms)

Dai dati della rilevazione trova conferma la tendenza prevalente delle imprese ad utilizzare modalità di vendita internazionale 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,) – rappresenta ben il 60,0% del totale delle vendite in export, con una netta prevalenza dell'EXW (38,7%). È, pertanto, il soggetto estero acquirente che tipicamente si assume la responsabilità di come organizzare e gestire il trasporto delle merci (modalità, tempistica, operatori logistici, infrastrutture, etc.). Confrontando le esportazioni complessive con quelle relative alle merci con punto di uscita diverso dall'Italia, si segnala un ulteriore aumento del ruolo EXW (Ex Works) che sale sino al 46%.

Da segnalare anche una certa rilevanza della modalità DAP (Reso a Luogo di Destinazione), utilizzata nell'esportazione del 10,6% della merce (in kg), nella quale il venditore effettua la consegna mettendo la merce a disposizione del compratore sul mezzo di trasporto di arrivo, pronto per lo 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.

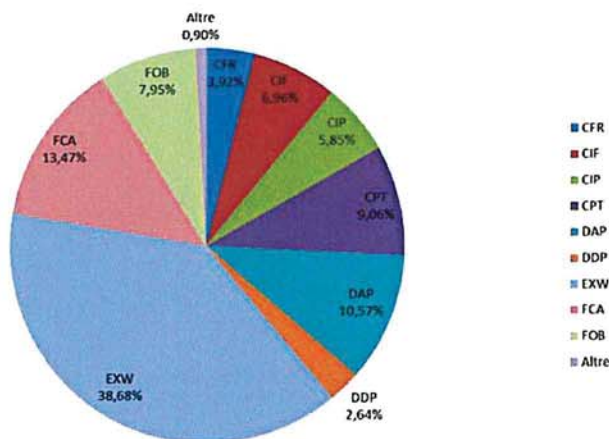


Figura 15. Distribuzione delle esportazioni per condizioni di consegna con modalità di trasporto aereo con punto di uscita Italia. Quantità merce in kg. Fonte: Dichiarazioni doganali - Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Datawarehouse -data di estrazione 13/6/2017.

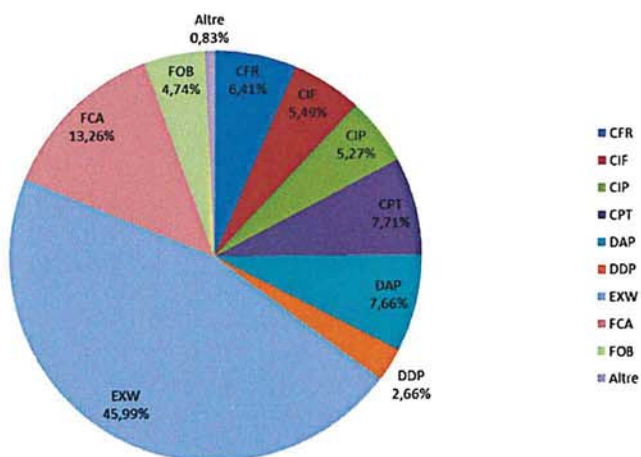


Figura 16 Distribuzione delle esportazioni per condizioni di consegna con modalità di trasporto aereo con punto di uscita UE (non Italia) - Quantità merce in kg. Fonte: Dichiarazioni doganali - Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Datawarehouse -data di estrazione 13/6/2017.

Crescita e investimenti previsti nei contratti di programma

Il Piano Nazionale degli Aeroporti, sul quale è in corso la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, non contiene una previsione dettagliata di crescita del settore, ma indica all'orizzonte del 2030 che il

traffico cargo in Italia potrà aumentare in misura consistente, sebbene le dimensioni si manterranno ben al di sotto di quelle dei principali Paesi europei.

Al fine di supportare la crescita del settore nei prossimi anni, nei piani di intervento di breve periodo (prossimi quattro/cinque anni), alla base dei contratti di programma, sono previsti una serie di opere infrastrutturali dedicate al settore cargo per un importo di circa 157 milioni di euro nei prossimi 4 anni.

Si riporta di seguito il dettaglio degli interventi, finalizzati al settore cargo, per ogni aeroporto per il quale è stato valutato positivamente il piano degli interventi alla base del Contratto di Programma.

INVESTIMENTI inclusi nei CdP	IMPORTO (milioni di €)
AEROPORTO DI MILANO MALPENSA(CdP sottoperiodo 2016-2020)	28,35
<i>Cargo city - Riqualifica Edifici</i>	0,45
<i>Cargo city – Urbanizzazioni</i>	1,60
<i>Cargo city - Interventi minori</i>	0,30
<i>Cargo city - Primo magazzino di prima linea</i>	6,00
<i>Cargo city - Secondo magazzino di prima linea</i>	6,00
<i>Cargo city - Magazzino aggiuntivo di prima linea</i>	14,00
AEROPORTO DI ROMA FIUMICINO (CdP sottoperiodo 2017-2021)	35,07
<i>Ampliamento Piazzale aa/mm cargo</i>	6,11
<i>Nuova viabilità Cargo City</i>	20,26
<i>Altri investimenti minori Cargo in ambito ristrutturazione FCO Sud</i>	8,7
AEROPORTO DI BERGAMO ORIO AL SERIO (CdP 2017-2020)	34,66
<i>Ampliamento piazzale nord destinato ai currier</i>	15,0
<i>Ricollocamento Varco doganale sud</i>	1,30
<i>Struttura Merci - Lotto 1</i>	14,90
<i>Urbanizzazione area Merci lotto 1</i>	1,60
<i>Varco doganale - nuovo area Nord</i>	1,38
<i>Merci e servizi aeroportuali LOTTO 2</i>	0,30
<i>Urbanizzazione area Merci lotto 2</i>	0,03
<i>Hangar - nuovo edificio in area Nord</i>	0,03
<i>Uffici Enti di Stato e gestore in area Nord</i>	0,12
AEROPORTO DI BRESCIA (CdP 2017-2020)	17,76**
<i>urbanizzazione area tensostruttura</i>	1,64
<i>nuova tensostruttura</i>	2,88
<i>Adeguamento nuovo magazzino per courier</i>	1,37
<i>upgrade vecchio magazzino</i>	1,20
<i>urbanizzazione COURIER 1</i>	1,69
<i>urbanizzazione GENERAL CARGO 1</i>	0,76
<i>urbanizzazione magazzini</i>	3,90
<i>ampliamento piazzali fronte nuovi magazzini</i>	4,32
AEROPORTO DI CATANIA (PREVISIONE PROSSIMO CdP 2020-2023)*	13,80*
<i>Realizzazione nuovo piazzale sosta aeromobili per attività cargo ed annesso edificio merci</i>	13,80*
AEROPORTO DI BOLOGNA (CdP 2016-2019)	12,87
<i>Piazzale aa/mm per base operativa (3°lotto)</i>	5,61
<i>Edificio cargo 1° modulo</i>	7,26
AEROPORTO DI VENEZIA (CdP 2017-2021)	7,73
<i>Riprotezione UPS e Dogana</i>	7,13
<i>Parcheggio DHL</i>	0,60
AEROPORTI DI PUGLIA (CdP 2016-2019)	9,60
<i>Aeroporto di Taranto Grottaglie: TEST RANGE - infrastrutture per attività industriali per la sperimentazione e test di nuove soluzioni aerospaziali</i>	9,60
AEROPORTO DI PISA (CdP 2014-2017)	0,58***
<i>Interventi Cargo Village</i>	0,58
TOTALE INVESTIMENTI CARGO previsti nei CdP	151,7

*N.B la società ha richiesto la rimodulazione del CdP.

** nuovo piano di investimenti presentato per un totale di 56 Mln di € per il periodo 2017-2020.

***€ 10.28 milioni di euro sono stati investiti ,nel periodo 2007-2013 per lo sviluppo del nuovo cargo village e, nel periodo 2018-2028, sono previsti ulteriori lotti di ampliamento dell'attuale struttura per un importo superiore a €5 milioni di euro.

Gli investimenti previsti nei Contratti di Programma (CdP) fino al 2021 sono pianificati pari a 151 milioni dedicati alle merci su 4 miliardi di investimenti aeroportuali. Si tratta di una frazione apparentemente modesta (4% del totale), ma specifica e dedicata, che per gli aeroporti minori

andrebbe comunque valutata con molta attenzione. Si segnala che oltre il 90% di suddetto importo viene realizzato dalle società di gestione in autofinanziamento senza aggravio per la finanza pubblica, ad eccezione dei costi indiretti eventualmente sostenuti per adeguare i servizi degli uffici pubblici connessi alle attività cargo (guardia di finanza, dogana, ecc.). Gli investimenti vengono remunerati attraverso le tariffe aeroportuali (si veda paragrafo successivo) nel rispetto del principio ICAO dell'orientamento al costo. Inoltre, è opportuno ricordare che compresi nei 4 miliardi vi sono investimenti con finalità sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto merci, in particolare ricadono in questa categoria tutti gli investimenti per il potenziamento delle infrastrutture di volo (apron, stand, pista taxiways) che ammontano a 1,4 miliardi.

In aggiunta a quanto sopra, si evidenzia il tema dello sviluppo del settore cargo sia sottolineato in alcuni dei Master Plan di medio periodo, approvati o in corso di approvazione. Tra questi un ruolo centrale è svolto dal Master Plan dell'aeroporto di Malpensa dove viene previsto lo sviluppo di un'area destinata al Cargo District a sud-ovest del sedime. L'aeroporto ha mostrato capacità di attrazione della domanda Cargo e il piano di sviluppo dello scalo prevede investimenti tali da poter accomodare sino a ulteriori 500 mila tonnellate di volumi annui (per un totale di 1 milione di tonnellate di merci all'anno). Anche nel Master Plan di medio periodo dell'aeroporto di Fiumicino approvato da ENAC e da tutte le autorità competenti inclusi i temi ambientali all'interno del decreto VIA, è previsto il sostanziale raddoppio della struttura Cargo esistente.

Gli investimenti delle società aeroportuali vanno confrontati, inoltre, con le previsioni delle società che offrono servizio Cargo.

Inoltre è opportuno evidenziare l'importanza di individuare quali siano gli scali italiani di rilevanza strategica dotati di Infrastrutture Cargo adeguate e inseriti in un contesto economico-industriale ad alto valore aggiunto prescindendo almeno in parte dagli attuali volumi cargo aerei gestiti e tenendo comunque conto delle condizioni di mercato. Tale classificazione, può essere immaginata come l'individuazione di aeroporti core per il trasporto merci utilizzando un approccio coerente con la definizione delle reti nazionali SNIT di primo e secondo livello come risulta nel documento di economia e finanza (DEF) recentemente approvato dal Governo.

Rispetto ai piani di investimenti e alle priorità va specificato come nell'allegato infrastrutture del DEF si riconosca l'importanza strategica del sostegno allo sviluppo del cargo aereo in Italia. Infatti, il tema "cargo" rientra in uno dei programmi specifici di intervento.

Quadro normativo di riferimento

Al fine di chiarire il ruolo delle amministrazioni preposte alla regolazione economica del settore, si riportano le considerazioni che seguono, volte a fornire evidenza dello scenario di riferimento e le competenze in tema di vigilanza/approvazione delle tariffe aeroportuali dovute dagli utenti, tra le quali deve annoverarsi la tariffa per l'imbarco/sbarco delle merci avente maggior impatto sul settore cargo, unitamente alla quota, economicamente consistente, di tariffe per atterraggio e decollo degli aeromobili.

Nel corso del 2016 il nuovo quadro regolamentare venutosi a delineare a seguito dell'entrata in operatività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e dell'introduzione delle disposizioni normative contenute nell'art. 1 comma 11 del D.L. 12/9/2014 n.133 convertito con modificazioni dalla l. 11/11/2014 n.164 in materia di Contratti di programma, da stipularsi tra l'ENAC e gli aeroporti di interesse nazionale, si è definitivamente compiuto.

Nella redistribuzione dei ruoli e delle responsabilità tra le diverse Amministrazioni di settore, l'ENAC si configura quale Autorità di vigilanza per i Contratti di programma stipulati ai sensi dell'art. 17, comma 34 bis del D.L. n. 78/2009, convertito con l. 03/08/2009 n.102, con i sistemi aeroportuali di Roma, Milano e con lo scalo di Venezia con funzioni di regolazione economica e approvazione delle tariffe; l'ENAC è inoltre Autorità tecnica di settore preposta all'approvazione dei Piani di intervento, del traffico, della qualità e tutela ambientale, propedeutici alla stipula dei Contratti di programma con rimanenti aeroporti nazionali.

L'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) rappresenta, viceversa, l'Autorità di vigilanza per gli aeroporti di interesse nazionale, aperti al traffico commerciale, tenuti all'applicazione dei Modelli tariffari dalla medesima predisposti, ai sensi del D.L. 24/1/2012 n. 1, convertito, con modificazioni dalla l. 24/03/2012 n. 27. In sostanza, mentre per i CdP sottoscritti con i gestori degli scali del sistema aeroportuale romano, milanese e per lo scalo di Venezia, l'ENAC è competente anche sotto il profilo dell'approvazione tariffaria, per tutti i rimanenti aeroporti, tale specifica attività viene svolta dall'ART.

Il quadro regolamentare vigente prevede che i corrispettivi aeroportuali (ivi incluso il diritto per l'imbarco/sbarco delle merci) siano determinati tenuto conto: i) dei costi effettivamente sostenuti dal gestore (o che verranno sostenuti nel periodo di regolazione tariffaria) a fronte della messa a disposizione di beni e servizi all'utenza aeroportuale nel rispetto del principio ICAO di orientamento al costo e ii) delle unità di servizio di ciascun servizio regolamentato (traffico passeggeri, kg di merce e posta trattati, tonnellaggio degli aeromobili, etc.). Da ciò discende che

ogni aeroporto avrà livelli differenziati in ragione della propria struttura dei costi e delle specifiche unità di servizio trattate.

Le tariffe aeroportuali di che trattasi sono state definite tenuto conto anche dei costi per nuovi investimenti che le concessionarie si sono impegnate a realizzare nel periodo di regolazione tariffaria. Nel caso di magazzini ed aree in subaffitto si rimarca l'importanza di evitare doppie marginalizzazioni.

Tali costi, tuttavia, sono computati in tariffa solo in via previsionale poiché sono annualmente oggetto di monitoraggio da parte dell'ENAC al fine di verificare l'effettiva spesa sostenuta dalla società e di effettuare i necessari congruagli a valere sulle tariffe dell'annualità successiva.

Si rappresenta, da ultimo che, i suddetti aggiornamenti tariffari sono stati approvati solo a seguito della procedura di consultazione degli utenti tenutasi presso gli scali interessati, ciò in attuazione della specifica normativa di settore che sanciscono l'obbligo, per il gestore aeroportuale, di sottoporre alla consultazione degli utenti tutti gli elementi sostanziali incidenti sulla definizione delle tariffe del successivo periodo di regolazione tariffaria.

L'andamento delle tariffe medie approvato nei contratti di programma è basato su assunzioni legate al traffico e alla realizzazione degli investimenti che, tuttavia, saranno soggette a verifica ed eventuale modifica a seguito dell'attività annuale di monitoraggio.

.

2 Una disamina delle principali criticità che vive il settore:

Scopo del presente capitolo è fornire un quadro delle criticità che caratterizzano il settore così come emerse dal tavolo di confronto con tutti gli operatori della filiera del cargo aereo. L'approccio è stato quello di individuare, in una logica costruttiva, gli elementi che rispetto alla quotidiana operatività e al posizionamento competitivo del cargo aereo italiano nel panorama europeo costituiscono dei colli di bottiglia e dei limiti, procedurali o infrastrutturali, che concorrono a rallentare la crescita del settore e l'aumento della competitività dello stesso.

Ad ulteriore contributo alla individuazione delle criticità e degli ambiti di miglioramento è stata promossa una survey alle imprese, principali fruitori dei servizi cargo aereo. Fa riflettere il fatto che diverse aziende abbiano dichiarato di non essere in grado di segnalare criticità o 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; elemento in sé non negativo, ma che evidenzia una possibile debolezza nazionale su un pezzo della filiera.

Attività procedurali

- Gli enti presenti al tavolo hanno pressoché univocamente identificato alcune criticità relative al migliorabile coordinamento dei diversi uffici preposti ai controlli della merce aerea (es. ufficio veterinario, fitosanitario, altri), sia in termini di orari di servizio (limitata operatività), di risorse disponibili in loco (personale) che di coordinamento centralizzato da parte dell'Ente Dogane come previsto dallo sportello unico doganale. Diverse imprese hanno generalmente segnalato una maggiore efficienza dei controlli doganali rispetto al passato, ma alcune hanno sottolineato carenze di personale e altre criticità relative alla tempestività ed efficienza dei controlli spesso legati alla soggettività di chi è tenuto a svolgerli, criticità rilevata non tanto sulle attività dell'agenzia delle dogane, ma in modo principale sugli altri enti. Le criticità dei controlli amministrativi sono soprattutto relative alla inoperatività dei relativi uffici nei *week end* e nei giorni festivi e l'orario di operatività nei principali scali andrebbe esteso per tutto il corso della giornata (h24), ad esempio USMAF. In particolare, è stato segnalato che tale situazione determina concrete e serie difficoltà, oltre che maggiori costi, al trasporto di beni deperibili o farmaceutici. Si riporta una prima mappatura dell'operatività dei diversi uffici basata sui dati pubblicamente disponibili. Sarà cura del tavolo tecnico

procedere ad una mappatura del personale e degli orari in collaborazione con i ministeri competenti

AEROPORTO	TOTALE 2016*	DOGANA**	USMAF
TOTALI	1.043.421		
MILANO MALPENSA	548.767	00-24	lunedì al venerdì dalle 8.00 alle 18.00 - sabato dalle 8.30 alle 12.30
ROMA FIUMICINO	160.903	02-24 **	lunedì al sabato dalle 8.00 alle 18.00 - sabato dalle 9.00 alle 14.00
BERGAMO	117.765	01-24	lunedì al venerdì dalle 8.00 alle 15.42 sportello dalle 9 alle 13 lunedì al venerdì. Per contattare gli ispettori/operatori tecnici dalle ore 11.30 alle 13.30 - Altro - Servizi: Le visite mediche e le vaccinazioni sono effettuate solo su appuntamento (allo sportello, o per telefono, o via e-mail, dalle 9.00 alle 13.00).
VENEZIA	57.973	01-24, sab 8-14, dom chiuso	lunedì al venerdì dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 15.00
BOLOGNA	47.708	00-24	n.a.
BRESCIA	24.416	00-24	lunedì al sabato dalle 8.00 alle 20.00
ROMA CIAMPINO	15.796	00-24	lunedì al venerdì dalle 8.00 alle 15.42
MILANO LINATE	15.365	Lun 00-22, Mar-Ven 04:30-22 Sab 8:30-12:30 Dom 22:10-24	lunedì al venerdì dalle 8.00 alle 11.00 - mercoledì e venerdì dalle 14.00 alle 15.00
NAPOLI	10.723	02-24	lunedì, martedì e giovedì dalle 8.00 alle 17.00 - mercoledì e venerdì dalle ore 8.00 alle 15.00 - Orario di apertura - lunedì al venerdì dalle 9.30 alle 12.30 - Orario ambulatorio
PISA	10.297	00-24**	Orario di apertura - lunedì al venerdì dalle 09.00 alle 12.00
CATANIA	6.379	08-18, sab 8-14, dom chiuso	lunedì al venerdì dalle 8.00 alle 15.42
TORINO	6.346	00-24	lunedì al venerdì dalle 9.00 alle 13.00 - martedì e giovedì dalle 14.30 alle 16.30
ANCONA	6.087	08-18, sab 8-14, dom chiuso	lunedì al venerdì dalle 8.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 16.30
VERONA	4.451	08-18, sab e dom chiuso	lunedì al venerdì dalle 8.30 alle 13.30
CAGLIARI	2.988	08-18, sab 8-14, dom chiuso	lunedì al venerdì dalle 07.30 alle 17.00
GENOVA	2.522	06-18, sab 6-14, dom chiuso	lunedì al venerdì dalle 8.00 alle 18.00 - sabato dalle 8.30 alle 12.30
BARI	2.207	08-21, sab 8-14, dom chiuso	n.a.
LAMEZIA TERME	1.182	08-18, sab 8-14, dom chiuso	

Figura 17. Mappatura dell'operatività dei diversi uffici.

*tonnellate movimentate (merci+posta)

** L'orario indicato è relativo alla operatività dell'ufficio doganale ai fini dell'esecuzione dei controlli. L'Ufficio "passeggeri" svolge orario H24. Il sistema informatico doganale AIDA è attivo H24 per l'invio/ricezione/svincolo delle dichiarazioni doganali. Orario può non coincidere rispetto all'operatività effettiva dell'Agenzia Dogana ai fini dei controlli del Settore Cargo (es. su Pisa e Fiumicino gli orari di operatività Dogana settore Cargo non coincidono con H24, bensì lun-ven 8:00-18:00/sab.8:00-14:00/dom. chiuso)

- Agevolazioni procedurali, quali il pre-clearing. Il pre-clearing ad oggi non si applica a tutta la componente all cargo come avviene in parte invece per i corrieri aerei espresso e non si applica a tutte le merci e nemmeno alle merci che viaggiano su voli di linea passeggeri
- La continuità operativa della filiera logistica soffre di un problema di operatività derivante anche dall'applicazione dei divieti di circolazione previsti ai mezzi pesanti che trasportano cargo aereo.
- Poter gestire la pratica con un unico interlocutore. La presenza di più interlocutori, oltre ad essere di per sé una fonte di complessità, può generare anche l'impossibilità di concludere l'intera procedura per l'assenza di un solo passaggio mancante

Digitalizzazione e obblighi Informativi

- Un ulteriore elemento connesso con gli ambiti di miglioramento delle informazioni riguarda la digitalizzazione delle stesse. Alcuni operatori evidenziano una scarsa informatizzazione della documentazione di spedizione e ricezione merci (ma ad esempio molto diversa è la situazione riportata dai corrieri espresso); ad oggi la documentazione nella parte all cargo non è quasi mai totalmente informatizzata; il che obbliga ad avere una proliferazione cartacea. L'assenza di un sistema unico e omogeneo spesso è anche causa di richieste di duplicazione di informazioni fornite. La duplicazione delle informazioni, oltre ad essere un elemento di inefficienza, favorisce la possibilità di errori con conseguente presenza di dati non coerenti e difficilmente comparabili e riportabili a un unico quadro di insieme chiaro ed omogeneo.
- La possibilità di sviluppare protocolli di comunicazione univoci, in particolare in riferimento alle attività *all cargo* laddove esistono già sistemi informativi diversi utilizzati dai diversi operatori, e/o di adottare sistemi di Cargo community system tra operatori e con gli uffici doganali.

Sviluppo e competitività del settore cargo aereo

- 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. L'esigenza di nuove rotte si confronta con la possibilità per vettori aerei di trovare le condizioni in grado di alimentare adeguatamente i voli e sviluppare un'adeguata profittabilità della rotta, elementi che ad esempio portano frequentemente a concentrare il traffico in pochi aeroporti "cardine" caratterizzati da elevato traffico. Infatti, considerata la tipologia della domanda in molti casi lo sviluppo di nuove frequenze dirette full cargo non sarebbero profittevoli per i vettori; quale misura alternativa la capacità Belly dei voli passeggeri potrebbe essere rilevante a tale scopo. Inoltre un maggiore utilizzo di tale capacità potrebbe consolidare la profittabilità dei collegamenti aerei passeggeri esistenti oltretutto ad essere determinante per l'apertura di nuove tratte o l'incremento delle frequenze. Tuttavia a vincolare parzialmente lo sviluppo di alcune direttrici risultano ancora stringenti certi accordi bilaterali con determinati Paesi spesso a maggiore tasso di sviluppo (es. attivazione di nuovi voli per la Cina da parte di vettori Cinesi sono limitati dal numero di diritti attualmente attribuiti dalla CAAC Cinese rispetto ad una maggiore richiesta ad operare collegamenti diretti sull'Italia)

- Competitività economica. Molte imprese lamentano un costo complessivamente elevato del cargo merci aereo, sebbene per piccoli quantitativi il cargo aereo possa costare anche meno del trasporto marittimo. 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 e ai noli.
- Sempre in riferimento alla competitività economica i vettori rimarcano l'importanza del benchmarking delle tariffe aeroportuali nella valutazione della posizione competitiva italiana. In tale contesto è centrale il ruolo di ENAC e di ART nelle rispettive competenze, affinché non si vengano a determinare eventuali svantaggi competitivi rispetto agli scali esteri. Si segnala infatti come il costo complessivo del servizio aereo cargo costituisca uno tra i criteri principali nella scelta di uno scalo aeroportuale rispetto ad un altro, eventualmente anche estero.

Entrambi i fattori precedenti possono contribuire a diminuire la competitività degli

aeroporti locali, favorendo l'uso del trasporto terrestre o più in generale deprimendo i volumi trasportati per mezzo aereo;

- Scarsa attività degli aeroporti del Sud e delle Isole. Nonostante la lontananza dai mercati finali e, almeno sotto il profilo teorico, l'importante ruolo che il traffico aereo di merci può avere rispetto alle merci deperibili e in particolare al settore agroalimentare, è evidente la quasi assenza di movimentazioni, di servizi e di infrastrutture dedicate al cargo aereo al Sud. Tranne pochi casi la domanda di traffico appare al momento insufficiente per prevedere investimenti diffusi di sviluppo di attività cargo.
- Si registra la necessità di disporre di sistemi più efficaci di valutazione della qualità nella erogazione dei servizi cargo in termini di regolarità e affidabilità, includendo anche il monitoraggio delle azioni correttive e obiettivi più sfidanti nel tempo finalizzati ad un processo di miglioramento continuo;
- Alcune imprese lamentano genericamente la carenza di infrastrutture adeguate per la gestione e l'integrazione modale del traffico merci (magazzini, aree, collegamenti, piazzali, etc.); inoltre la realizzazione da parte di soggetti privati di questo tipo di infrastrutture, non beneficia di alcuna incentivazione economica o fiscale. Più nel dettaglio risulta necessario incrementare le soluzioni mirate ai fabbisogni di filiere specifiche, sopperendo in particolare alla carenza di certificazioni internazionali e di infrastrutture/attrezzature dedicate per quanto riguarda certe tipologie di prodotti. Anche la survey svolta presso le industrie evidenzia come, in particolare nel settore agroalimentare e farmaceutico, le aziende segnalino la necessità di avere infrastrutture adeguate e certificate per il trasbordo dei relativi prodotti con garanzia di temperature costanti; ciò dovrebbe indurre a promuovere specializzazioni rivolte verso particolari servizi ausiliari con incentivi per quegli scali che promuovono tali servizi e hanno una vocazione alla gestione di specifiche tipologie di prodotti (ad esempio farmaceutico, alimentare ecc.); ad esempio gli investimenti sulle infrastrutture dedicate a tali servizi potrebbero essere defiscalizzati.
- Accessibilità: uno studio approfondito sarebbe opportuno sui tempi di raggiungimento dei mercati O&D di riferimento per le merci
- Mappatura dell'aviocamionato. Il Volume di traffico aviocamionato in e off-airport è difficile da quantificare. Transita nei magazzini merci in e off-airport ma non è tracciabile con conseguente difficoltà per il Gestore aeroportuale di valutare l'effettivo volume di

merce in/out da/per il nostro Paese, compreso il reale fabbisogno di spazi logistici ed eventuali conseguenti criticità operative.

Politiche degli investimenti e politiche di Paese

Rispetto alle politiche trasportistiche il trasporto aereo di merci soffre di un posizionamento “intersectoriale” che lo ha condotto spesso ad essere considerato come marginale dai diversi attori non considerando al contrario impatto economico e l’importanza che la merce trasportata rappresenta per il tessuto economico-industriale e per la filiera del trasporto. Rispetto agli aeroporti, i passeggeri sono più centrali nello sviluppo degli stessi, anche se può essere meno vero se si osserva il contributo economico del trasporto merci. Tuttavia, la rilevanza anche mediatica si concentra sullo sviluppo dei passeggeri. È da sottolineare che anche laddove la vocazione dell’aeroporto riguardi il traffico passeggeri, l’importanza della componente cargo è complementare ad esso. Infatti, al netto dei vettori low cost, obiettivo degli altri è massimizzare il carico dell’aeromobile sia in termini di passeggeri, sia di bagagli e merci (load factor e payload). Anche nel piano nazionale degli aeroporti il cargo aereo non risulta centrale nella definizione delle strategicità degli aeroporti, sebbene la specializzazione sia contemplata come elemento all’interno dei sistemi aeroportuali.

Nel piano della logistica il cargo aeroportuale tende ad essere meno al centro dell’attenzione in virtù dei volumi estremamente limitati (come detto nel capitolo circa 2 punti percentuali in termini di tonnellaggio movimentato) rispetto alle altre modalità (su gomma, marittima, su ferro). La mancanza di focus univoco e specifico sul cargo rende difficile la diffusione di una conoscenza sistemica a livello centralizzato inerente l’offerta di infrastrutture e i relativi servizi merci erogati, nonché le esigenze di investimenti necessari al supporto del settore del cargo aereo. Gli operatori coinvolti concordano sulla mancanza di tavoli specifici di confronto tra i diversi stakeholder che operano nella filiera cargo a livello nazionale.

[Il trasporto aereo di merci necessita di un indirizzo di politica nazionale che consenta di individuare le priorità di investimento in termini di Aeroporti sui quali impennare la rete logistica, l’individuazione delle infrastrutture \(intermodalità, logistica di supporto, individuazione di aree economiche speciali, relazione con interporti-retro-porti\) adeguate a consentire un impiego efficiente ed efficace delle risorse pubbliche destinate](#)

a supportare lo sviluppo delle reti logistiche del cargo aereo e a creare le condizioni affinché la progettualità e gli investimenti privati possano massimizzare crescita e competitività del settore.

In tal senso un passo importante è rappresentato dal DEF 2017 nel quale nella pianificazione pluriennale è previsto un programma specifico per lo sviluppo dell'attività aerea cargo.

Sintesi delle aree di criticità

Attività	Descrizione attività	Criticità materiali (colli di bottiglia intermodali) e immateriali (legati all'operatività)
Attività procedurali	Criticità legate ai prolungati tempi di adempimento delle attività procedurali e conseguente permanenza della merce nelle aree di stoccaggio con particolare criticità nel fine settimana e giorni festivi.	<u>Orari di apertura/operatività</u> degli Enti di Stato (Ufficio Veterinario, fitopatologo) limitato a operatività diurna nei giorni feriali Le attuali Procedure possono prevedere verifiche da diversi Enti non sempre coordinati tra loro. Le spedizioni trasportate dai voli all cargo e passeggeri non beneficiano di agevolazioni procedurali, già attive in parte nel segmento dei corrieri aerei espresso ai fini dell'anticipazione del momento doganale
	Criticità ancor maggiori legate alla consistente incidenza di merce deperibile e farmaceutica.	La scarsa diffusione della qualifica di AEO presso le imprese non consente di beneficiare di tutte le agevolazioni connesse per la semplificazione delle procedure doganali Lunghi tempi causati ove siano richieste verifiche fisiche sulle merci in entrata.
Digitalizzazione dei processi e delle informazioni	Criticità legate all'elevata quantità di documenti cartacei ed alla necessità di inserimento degli stessi dati in differenti sistemi informatici con possibilità di errori.	Documentazione cartacea (es. lettere di vettura) ancora legata alla movimentazione della medesima merce in particolare per i vettori all cargo.
Sviluppo e competitività del settore cargo aereo	Aviocamionato: Merce che viaggia con manifesto aereo su gomma per raggiungere altri scali fuori dal territorio nazionale.	Volume di traffico aviocamionato in e off-airport difficile da quantificare. Transita nei magazzini merci in e off airport ma non è tracciabile con conseguente difficoltà per il Gestore aeroportuale di valutare l'effettivo volume di merce in/out da/per il nostro Paese, compreso il reale fabbisogno di spazi logistici ed eventuali conseguenti criticità operative.
	Intermodalità: Reti e collegamenti da per gli aeroporti, con integrazione di diversi mezzi di trasporto (gomma, ferro, aria, acqua).	Cargo city non integrate in un sistema fluido di collegamenti intermodali in particolare verso interporti e altri snodi logistici
	Qualità: Regolarità e affidabilità nell'erogazione dei servizi.	Incertezza relativa ai livelli di servizio offerti dagli aeroporti.
Politiche degli investimenti e politiche di Paese	Infrastrutture: Favorire l'implementazione di infrastrutture propedeutiche allo sviluppo del traffico, massimizzandone il valore aggiunto	Incertezza da parte degli investitori con elevati rischi di impresa, sugli effettivi vantaggi in termini fiscali, autorizzativi e procedurali.
	Mancanza di un piano nazionale 'dedicato' del cargo aereo.	Rischio di mancata realizzazione della corretta intermodalità nel piano integrato della logistica. Dispersione investimenti pubblici
Promozione	Favorire lo sviluppo della domanda di trasporto aereo da parte delle imprese italiane, attraverso azioni mirate di promozione e di incentivazione	Servizi/collegamenti aerei diretti inferiori ai livelli desiderati. Scarsa conoscenza delle potenzialità del trasporto aereo delle merci, delle modalità di utilizzo, dei reali costi e del rapporto costi/benefici

3 Alcune ipotesi di soluzione ed obiettivi

Coerentemente con le criticità e le aree di miglioramento individuate dal tavolo di lavoro, si è proceduto con l'individuazione dei piani di azione volti a superare gli ostacoli identificati.

Attività procedurali

- Implementazione in tutto il territorio italiano dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (così come introdotto nel Dlgs 169/2016 per i porti) di riferimento per tutti gli operatori e le tipologie di merci, avente l'obiettivo di coordinare tutti i soggetti preposti alla verifica della merce, agevolando gli attori del cluster aeroportuale. Tra gli elementi funzionali al successo dello "Sportello Unico Doganale e dei Controlli" in ambito aeroportuale si sottolineano
 - l'armonizzazione degli orari di apertura dei diversi uffici preposti ai controlli;
 - l'attribuzione del personale necessario per tutte le Amministrazioni (USMAF e Fitosanitario come primarie) per l'espletamento dei controlli necessari in funzione delle esigenze dello scalo (volume processato di merce/esigenze dei clienti), previa attività di verifica periodica da porre in capo all'Agenzia delle Dogane;
 - l'attribuzione ad altra Amministrazione, laddove non fosse possibile per qualche ente l'adeguamento degli organici per carenze strutturali di personale, dell'attività ispettiva per le realtà con volumi di traffico più modeste anche attraverso la stipula di Convenzioni tra i gestori aeroportuali e gli Enti interessati (ad esempio con l'ASL); alternativamente promuovere la redistribuzione della attività all'interno della stessa amministrazione con controlli e la lavorazione delle pratiche amministrative da 'remoto' attraverso canali digitali.
- Rilassamento di vincoli onerosi nella gestione in loco delle merci, rispettando nel contempo i vincoli di sicurezza in conformità alle norme europee vigenti in materia (meno vincolanti rispetto a quelle presenti in Italia).
- Eliminare il vincolo di presenza della Guardia di Finanza all'uscita dei magazzini aeroportuali sostituendolo con un riscontro dinamico
- Esonerare dai divieti di circolazione esistenti i trasporti stradali di merci, accompagnate da lettera di vettura aerea, da/per gli aeroporti nazionali.

- Promozione dell'autorizzazione AEO (Authorized Economic Operator) e incentivazione all'acquisizione della medesima:
 - organizzazione di momenti di presentazione pubblica dei benefici conseguibili con la qualifica di AEO;
 - organizzazione da parte delle associazioni di categoria, delle Camere di Commercio e/o del MIT (con il supporto dell'Agenzia delle Dogane) di corsi di formazione, servizi di consulenza e di assistenza per il conseguimento della certificazione AEO (gratuiti o con costi molto contenuti);
 - Azioni a supporto degli investimenti informatici (hardware e software) nell'innovazioni di processo e di controlling necessarie per la qualifica AEO.
- Pagamenti da effettuare ai Vari Enti (Nulla Osta Sanitario) ad oggi singolarmente e tramite Bollettino Cartaceo da inserire nei pagamenti mensili con bonifico sul Conto Differito dell'Agenzia delle Dogane.

Digitalizzazione e obblighi Informativi

Un maggiore ricorso alla Documentazione digitale, permetterebbe un'anticipazione delle procedure e assicurerebbe maggiore affidabilità delle informazioni scambiate tra i vari operatori della filiera.

- integrazione dei dati trasmessi con l'*e-manifest*¹, declinando il paradigma ONCE, al fine di :
 - migliorare la qualità dei dati raccolti disponendo di un'unica fonte informativa;
 - eliminare le formalità statistiche analogamente a quanto già predisposto in collaborazione con ISTAT per il trasporto marittimo;
 - supportare la realizzazione del SUDOCO (Sportello unico doganale e dei controlli)
 - supportare l'estensione dello sdoganamento in volo per l'all cargo

¹ trasmesso all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli dal 2003 per i manifesti in arrivo e dal 2006 per i manifesti in partenza

- Sviluppo coordinato di sistemi Cargo Community System e interoperabilità con il sistema dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli secondo il modello organizzativo e i piani operativi in corso per il settore portuale (sul modello del PCS nei porti) per una maggiore condivisione delle informazioni sia di carattere logistico che doganale implementando i paradigmi ONCE, SW e One Stop Shop alla base del S.U.DO.CO. Si fa inoltre presente che il Decreto di attuazione del SU.DO.CO prevede il potenziamento delle risorse umane per estendere l’ H24 , 7/7 per l’esecuzione dei controlli/verifiche doganali
- Promozione della lettera di vettura aerea elettronica (e-AWB) con possibilità di includerla come documentazione a sostegno del manifesto doganale (modello fascicolo elettronico già utilizzato per le dichiarazioni doganali). Iniziative congiunte con IATA e con le Associazioni di categoria del settore trasporti-spedizioni e logistica per favorire la diffusione dell’utilizzo dell’e-awb verificando se sussistano necessità di accordi tra gli Stati per il reciproco riconoscimento del messaggio elettronico in sostituzione del documento cartaceo.
- Valutazione e applicazione del Fast Corridor per il trasferimento della merce direttamente ai magazzini siti nei retroporti dello scalo collegati via strada o ferroviaria o intermodale.
- Estensione pre-clearing su tutte le tipologie di merci e ai voli all cargo e possibilità di ulteriore estensione anche alle merci che viaggiano su voli passeggeri, a fronte di garanzie di affidabilità, controllo e qualità dell’operatore;

Sviluppo e competitività del settore cargo aereo

- Integrazione dei nodi Aeroportuali nella catena logistica digitale. Gli handler aeroportuali hanno investito e stanno investendo molto su questi aspetti, al fine di realizzare una piena integrazione con i sistemi delle Compagnie Aeree, delle Dogane (MMP e MMA telematici) e con gli adempimenti UE (emissione della ENS per conto dei vettori clienti). In alcuni casi si sta integrando questo ciclo informativo con quello degli spedizionieri che generano le AWB (“creando la spedizione dal punto di vista informativo”). In questo senso una migliore

competitività potrà essere garantita da interventi di miglioramento e integrazione tecnologica che tenga in considerazione anche gli investimenti già realizzati dagli operatori

- Utilizzo e miglioramento della Carta dei Servizi merci per la misurazione della qualità del servizio. Dopo una prima fase di sperimentazione, per gli scali che decidono di adottare la Carta dei servizi merci, si potranno valutare azioni correttive in caso di mancato raggiungimento dei target di qualità in essa prefissati. L'attuale strumento predisposto da Enac sulla base della normativa europea è una utile base di partenza che può diventare strumento di monitoraggio e miglioramento continuo delle performance integrando opportunamente indicatori, modalità di rilevazione, e nell'identificazione ex ante/ex post degli interventi di miglioramento da adottare. Va rimarcata l'importanza della identificazione delle soluzioni da porre in essere in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi e dei tempi per implementarle per evitare che lo strumento risulti inefficace.
- Sviluppo Cargo City e poli logistici attrezzati per tipologia di prodotto e loro eventuale qualificazione come "Zone Economiche Speciali". Aeroporti, Porti ed Interporti rappresentano un potenziale grande volano per lo sviluppo e la realizzazione delle zone economiche speciali (anche in termini di sicurezza e controllo doganale) in connubio ad hub logistici cittadini o di prossimità per la gestione e sviluppo delle cargo city.
- Miglioramento delle infrastrutture di accessibilità aeroportuale.
- Tracciare i volumi di traffico merci aviocamionato in Italia. Mappare la rilevanza del fenomeno per singolo aeroporto e/o magazzino doganale off-airport con particolare attenzione alle principali destinazioni (non italiane) verso le quali è diretta la merce. Comprendere le determinanti dell'aviocamionato, tali da aumentare la competitività degli scali italiani e invertire l'attuale trend che sembra prediligere gli scali europei al di fuori dei confini nazionali.
- Benchmark internazionale per determinare iniziative di efficientamento e aumento della competitività volte a facilitare le condizioni per un maggiore sviluppo di collegamenti diretti dagli aeroporti italiani.

- Incentivare le certificazioni in quegli aeroporti che hanno una vocazione alla gestione di specifiche tipologie di prodotti (farmaceutico, alimentare etc)

Politiche degli investimenti e politiche di Paese

Necessità di valutare coerentemente a una mappatura nazionale della distribuzione del servizio cargo aereo, anche in termini competitivi, le politiche di investimento nel prossimo futuro:

- Definizione delle future politiche di investimento, all'interno ed a supporto degli scali, anche in relazione allo sviluppo strategico delle altre reti e alle politiche di integrazione dei nodi di trasporto
- Implementazione di una mappatura a livello governativo del settore cargo aereo (destinazioni, categorie merceologiche, aviocamionato, etc...). Tale mappatura dovrà riguardare l'offerta infrastrutturale contestualmente a quella dei servizi aeroportuali e logistici dedicati al cargo aereo allo scopo di individuare le realtà strategiche, anche prospettiche, per il cargo aereo. Stante la complessità e la molteplicità di situazioni/combinazioni che caratterizzano il cargo aereo, è necessario includere nella mappatura la valutazione del ruolo che gli interporti possono svolgere in termini di piattaforme logistiche a sostegno dello sviluppo del cargo aereo, anche nel contesto di una loro eventuale qualificazione come "Zone Economiche Speciali"
- Implementazione di un piano nazionale cargo aereo, con l'individuazione degli aeroporti su cui sviluppare, tramite l'intermodalità con i mezzi su gomma, il traffico cargo aereo. Tale piano tenuto conto delle indicazioni emerse dal tavolo di lavoro che ha prodotto il presente "position paper", può qualificarsi come addendum del piano nazionale degli aeroporti
- Implementazione di un Tavolo di coordinamento nazionale sul cargo aereo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo strumento ha l'obiettivo di favorire una politica nazionale industriale per lo sviluppo del cargo aereo che risponda a logiche di tipo industriale ed imprenditoriale, integrando le valutazioni puntuali di sostenibilità tecnica ed economica con una visione d'insieme della politica nazionale per il trasporto aereo; e per supportare e monitorare l'implementazione delle azioni individuate da questo documento e questo gruppo di lavoro.

- 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 e 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.

Promozione del cargo aereo

- Promozione in Italia e all'estero (anche nel corso di missioni commerciali/governative o di interventi da parte dell'ICE) del Cargo aereo basato sugli aeroporti italiani.
- Azioni di orientamento rivolti ai mercati locali e internazionali affinché scelgano gli aeroporti italiani come piattaforme logistiche per le proprie merci.
- Realizzazione di un'indagine conoscitiva tra le imprese che importano e che esportano sull'utilizzo del cargo aereo (condotta dal Ministero dei Trasporti con Istituti di ricerca universitari). Occorre comunque valutare l'effettiva possibilità di avviare una rilevazione statistica ufficiale/istituzionale, con caratteristiche di stabilità e periodicità, sulla domanda di cargo aereo espressa dalle imprese.
- Incentivazioni al mondo industriale e commerciale a governare la catena logistica utilizzando aeroporti (porti e interporti italiani) con beneficio per l'intero Paese e che favoriscano il superamento della prevalente sottoscrizione di contratti Cif per le importazioni e contratti ex works per le esportazioni.
- Possibili incentivi economici:
 - Bonus fiscale dei costi di trasporto sostenuti per arrivare o partire da aeroporti italiani o Crediti agevolati per costi sostenuti per le spedizioni aeree;
 - Politiche regionali di sviluppo di collegamenti cargo simili a quanto avviene per il trasporto passeggeri;
 - Contributi ai processi logistici innovativi che prevedano l'utilizzo del trasporto aereo.

Ai fini di una immediata operatività coerente con i contenuti del presente documento, si suggerisce di iniziare il percorso con i seguenti interventi:

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

Sintesi degli obiettivi e delle ipotesi di azione

Obiettivi	Iniziative	Azione proposte	Benefici
Attività procedurali: <ul style="list-style-type: none"> • <i>Semplificazione</i> • <i>Snellimento</i> • <i>Coordinamento</i> 	Iniziativa 1 Semplificazione, velocizzazione e coordinamento delle procedure, dei controlli e degli interventi relativi agli scali aeroportuali	Azione 1.1 Assicurare l'operatività H24 degli Enti di Stato preposti ai controlli sulla merce aerea (Agenzia delle Dogane, Vigilanza Antifrode, Sanità aerea, Ufficio Veterinario, Fitopatologi, Guardia di Finanza, Polizia, ...).	Adeguamento dell'operatività degli Uffici preposti ai controlli in Italia a quelli localizzati negli altri Paesi.
		Azione 1.2 Integrazioni dell'organico degli Enti di controllo in Aeroporto (Dogana, Sanità Aerea, Servizio Veterinario ecc.) in funzione dell'effettivo volume di attività degli scali, ricorrendo anche a forme specifiche di reclutamento attraverso accordi tra i gestori aeroportuali e gli Enti interessati (es. convenzione con ordine dei medici stipulata dal porto di La Spezia), anche con l'utilizzo di personale da postazione remota.	
		Azione 1.3 Creare uno Sportello unico dei controlli cui fare riferimento per l'espletamento dei controlli relativi alla merce aerea. L'Agenzia delle Dogane fungerebbe da <i>Single Window</i> .	Maggiore coordinamento dei controlli sulle merci da parte degli Enti di Stato, con guadagni di efficienza nei tempi di rilascio e spedizione della merce.
		Azione 1.4 Attivare lo Sportello Unico Doganale garantendone il corretto funzionamento in tutti gli aeroporti, anche attraverso l'assegnazione di personale dedicato in misura tale da assicurarne l'effettiva operatività	
		Azione 1.5 Attivare le Conferenze di Servizi degli Enti di controllo legati alle attività dell' <i>air cargo</i> .	Favorire i processi di semplificazione amministrativa nel cargo aereo.
		Azione 1.6 Rendere possibile per il cargo aereo l'effettuazione di trasporti stradali di merci da/per gli aeroporti nazionali (accompagnate da lettera di vettura aerea) anche nei periodi di limitazione della circolazione dei mezzi pesanti, equiparando di fatto le spedizioni aeree a "merci deperibili".	Semplificazione delle procedure di autorizzazione per incentivare il cargo aereo.
		Azione 1.7 Effettuare una ricognizione ad ampio raggio su norme e procedure in materia di cargo aereo che necessitano di adeguamenti per essere in linea con la richiesta di mercato, le normative europee vigenti e le relative applicazioni locali (es. Anticontraffazione in Italia vs. altri mercati).	Contrazione dei tempi assottigliando il gap di competitività nazionale maturato rispetto ad altri Paesi concorrenti.
		Azione 1.8 Promozione dell'acquisizione della qualifica di AEO presso le imprese	Consentire il massimo sfruttamento di tutti i benefici connessi per la semplificazione delle procedure doganali

Digitalizzazione e obblighi Informativi <ul style="list-style-type: none"> • Informatizzazione • Innovazione 	Iniziativa 2 utilizzo delle nuove tecnologie a sostegno dello sviluppo del cargo aereo	Azione 2.1 Sviluppo di sistemi ICT di <i>Cargo Community Systems</i> negli aeroporti.	Integrazione dei sistemi informativi dei diversi soggetti che operano in ambito aeroportuale.
		Azione 2.2 Dematerializzare progressivamente la documentazione che accompagna qualsiasi tipologia di merce aerea, secondo le linee guida previste dalla IATA e in coerenza con gli sviluppi nazionali per <i>l'e-manifest</i> .	Riduzione del numero dei documenti cartacei, maggiore fluidità nello scambio di informazioni
		Azione 2.3 Inclusione nel data set dell' <i>e-manifest</i> di altre informazioni richieste per l'eliminazione di altre formalità connesse con il trasporto. Invio anticipato del <i>l'e-manifest</i> e della documentazione correlata in formato digitale	Recupero di quote di importazioni per via aerea, perse a causa di normative doganali nazionali che allungano in modo eccessivo i tempi di ingresso della merce in Italia.
		Azione 2.3.4 Attuazione del SUDOCO	Assicurare la velocizzazione e la tracciabilità dell'attività di controllo
		Azione 2.4 Valutazione ed applicazione del Fast Corridor in ambito aeroportuale	Agevolare il trasferimento della merce dai magazzini di 1° linea ai retro porti dello scalo
Sviluppo e competitività del settore cargo aereo <ul style="list-style-type: none"> • Concorrenza e <i>upgrading</i> dei servizi • Accessibilità aeroportuale • Potenziamento infrastrutturale • Integrazione con gli altri terminali di 	Iniziativa 3.1 Efficientamento dei servizi aeroportuali e aumento della competitività degli operatori e degli scali	Azione 3.1.1 Sviluppo della carta dei servizi merci aeroportuali. Partendo dallo schema predisposto da Enac, realizzazione di uno strumento di controllo e di verifica che preveda azioni per implementare la qualità erogata, nel caso in cui non si raggiungano gli obiettivi prefissati	Definizione di uno standard qualitativo dei servizi verificabile.
		Azione 3.1.2 Individuazione di possibili soluzioni normative che favoriscano il superamento della prevalente sottoscrizione di contratti <i>cif</i> per le importazioni e contratti <i>ex works</i> per le esportazioni.	Superamento della attuale e prevalente gestione della filiera logistica per <i>import</i> ed <i>export</i> lasciata ai fornitori e clienti stranieri.
	Iniziativa 3.2 Sviluppo delle dotazioni infrastrutturali in funzione delle potenzialità di attrazione del traffico cargo	Azione 3.2.1 Promuovere lo sviluppo e la sostenibilità delle attività <i>Full Cargo</i> e <i>Cargo Belly</i> (attuali e prospettiche) sui principali aeroporti per lo sviluppo del trasporto aereo di merci.	Concentrare e recuperare volumi di cargo aereo in linea con la vocazione dei singoli scali.
		Azione 3.2.2 Favorire la specializzazione di singole piattaforme orientate a specifiche nicchie di mercato.	Attrazione di nuovi traffici aerei.

trasporto manifatturiero/logistico • Aviocamionato	Iniziativa 3.3 Potenziamento infrastrutturale degli aeroporti, della loro accessibilità e dei loro collegamenti terrestri	Azione 3.3.1 De-fiscalizzare gli investimenti privati attuati ai fini del potenziamento infrastrutturale delle Cargo City degli aeroporti con la finalità di implementare lo sviluppo del cargo aereo per: - la creazione di aree attrezzate per le operazioni di logistica presso gli scali o nelle loro immediate vicinanze, incluse le aree di sosta per autotreni; - l'integrazione funzionali degli scali con gli altri terminali di trasporto (raccordi autostradali, porti, interporti).	Miglioramento dell'offerta dei servizi <i>air cargo</i> , sviluppando le infrastrutture aeroportuali e favorendone l'integrazione con le altre reti e nodi di trasporto.
	Iniziativa 3.4 Integrazione del Sistema aeroportuale per il cargo aereo nel Sistema manifatturiero e logistico	Azione 3.4.1 Promuovere, attraverso una maggiore comunicazione con gli spedizionieri e le industrie, la realizzazione di una rete di trasporti terrestri di avvicinamento agli aeroporti più brevi, ma più frequenti.	Ottimizzazione delle attività di autotrasporto e riduzione dei costi sulle tratte medie (in termini di carburante e pedaggi) verso gli aeroporti principali.
		Azione 3.4.2 Sostenere le sperimentazioni di progetti pilota di <i>air cargo</i> sul territorio, che coinvolgano i principali attori della filiera.	Individuazione di possibili aree di sviluppo della filiera del cargo aereo.
		Azione 3.4.3 Creare aree speciali (ad esempio zone economiche speciali), a ridosso di alcuni aeroporti da individuare a livello nazionale, o - in mancanza di sedime aeroportuale - nelle loro immediate vicinanze, ove realizzare l'assemblaggio finale dei prodotti e la lavorazione delle merci in transito prima di essere esportate nuovamente. Al loro interno, opererebbero direttamente le aziende di produzione, le società logistiche, gli <i>handler</i> .	Creazione di veri e propri poli logistici e industriali presso gli scali della rete aeroportuale nazionale, che svolgono un ruolo di asset strategico per il trasporto cargo, primariamente a sostegno dell'export italiano verso i paesi non UE.
Iniziativa 3.5	Azione 3.5.1 Attività di rilevazione e tracciamento dei volumi di traffico merci avio camionate in Italia	Comprensione della rilevanza del fenomeno dell'avio camionato e delle sue determinanti allo scopo di aumentare la competitività degli scali italiani	

Politiche degli investimenti e politiche di Paese <ul style="list-style-type: none"> • Piano nazionale e investimenti pubblici • Governance istituzionale e partenariale 	Iniziativa 4.1 Pianificazione e programmazione	Azione 4.1.1 Programmazione dello sviluppo delle infrastrutture di supporto alle aree cargo aeroportuali in funzione dei piani di investimento definiti dai singoli aeroporti. Utile un'azione di mappatura sui Contratti di programma.	Individuazione più efficace degli interventi e degli investimenti da considerare prioritari ai fini dello sviluppo del cargo aereo.
		Azione 4.1.2 Svolgimento di un'attività di mappatura a livello governativo sull'offerta delle infrastrutture, dei servizi aeroportuali e logistici dedicati al cargo aereo	Individuazione delle realtà strategiche, anche in termini prospettici, del cargo aereo
		Azione 4.1.3 Recepimento della strategia contenuta nel futuro <i>Piano Nazionale del Cargo Aereo</i> in sede di aggiornamento del <i>Piano Generale dei Trasporti e della Logistica</i> e di stesura del <i>Documento Pluriennale di Pianificazione</i> . Valutazione di coerenza delle previsioni contenute nei diversi Piani di settore.	Formulazione di una strategia integrata per la mobilità delle merci.
	Iniziativa 4.2 Concentrazione degli investimenti pubblici e dei traffici di cargo aereo	Azione 4.2 Individuare i principali aeroporti nazionali su cui sviluppare, tramite l'intermodalità con i mezzi su gomma, il traffico cargo aereo.	Razionalizzazione e valorizzazione del sistema aeroportuale dedicato al cargo aereo.
		Iniziativa 4.3 Coordinamento nazionale, condivisione e confronto partenariale	Azione 4.3 Istituire un Tavolo di coordinamento nazionale sul cargo aereo da aprire alla partecipazione di tutti gli attori della filiera del cargo aereo.
	Promozione del cargo aereo <ul style="list-style-type: none"> • Comunicazione • Conoscenza • Marketing • Incentivazione 	Iniziativa 5 Organizzazione di attività informative rivolte al territorio ed agli attuali o potenziali fruitori dei servizi di cargo aereo	Azione 5.1 Realizzazione di un'indagine conoscitiva tra le imprese che importano ed esportano sull'utilizzo del cargo aereo (condotta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con Istituti universitari). Valutazione della possibilità di avviare una rilevazione statistica ufficiale/istituzionale, con caratteristiche di stabilità e periodicità, sulla domanda di cargo aereo espressa dal mondo produttivo.
Azione 5 Informare le aree produttive e le Camere di Commercio, le Associazioni imprenditoriali dell'industria e del terziario, le Regioni, gli <i>Headquarters</i> di aziende internazionali, gli agenti e gli spedizionieri sulle potenzialità e sull'offerta del sistema logistico del Cargo Aereo e sulle sue modalità di utilizzo.			Aumento dei collegamenti diretti. Attrazione di nuovi traffici aerei mediante interventi di orientamento rivolti ai mercati locali e internazionali affinché scelgano gli aeroporti italiani come piattaforme logistiche per le proprie merci.
Azione 5.3 Incentivazioni al mondo industriale e commerciali a governare la catena logistica utilizzando aeroporti (e porti) italiani			Favorire lo sviluppo della domanda di trasporto aereo di merci con beneficio dell'intero Paese

ENAC

Alvo Amato

Agenzia Delle Dogane

Terese Alvaro

AICAI

Giulio Giulio

ANAMA

Marika Mattarini

ASSAEREO

Giuseppe Lasseo

ASSAEROPORTI

Roberto

ASSOHANDLER

CONFINDUSTRIA

Giuseppe

FEDERTRASPORTO

Giuseppe Margherita Palleschini

IBAR

UIR