

VareseNews

Cargo City: chiuse le rotte transiberiane siamo costretti a volare di più. Biofuel per gli aerei Dhl

Pubblicato: Lunedì 27 Giugno 2022



La crescita di **Cargo City** per le aziende che operano a **Malpensa** è una sorta di Giano bifronte. Se la pandemia da una parte ha aumentato i flussi di merci portando ulteriore lavoro e valore, dall'altra ha **costretto le società Cargo a riorganizzarsi**. Al convegno **“La ripresa parte da Malpensa. Il cargo aereo supporto strategico per le industrie”**, organizzato da Assolombarda e Univa, erano presenti alcuni tra i principali operatori del settore: **Dhl, Cargolux, Mle, Alha Group e Fives Intralogistics**.

DHL INVESTE A MALPENSA

I numeri indicati da **Nazzarena Franco**, ceo di Dhl, testimoniano la crescita tumultuosa del settore e al tempo stesso rivelano che per intercettare i flussi delle merci bisogna fare molti **investimenti**. «Siamo passati da una flotta costituita da **320 a 400** aerei – racconta l'amministratore delegato della società – e fatto un investimento strutturale per arrivare a processare **38mila pacchi l'ora**. Nei due anni di pandemia abbiamo assunto **600 persone**, raggiungendo quota **1100 addetti**. Su Malpensa è stato fatto un investimento di **110 milioni di euro in 5 anni** per connettere l'intero territorio».



Nazzarena Franco ceo Dhl

I voli giornalieri di Dhl su Milano-Malpensa sono infatti passati da 30 a 52. La società cargo, durante il convegno, ha annunciato che, per alimentare la sua flotta aerea, **utilizzerà biofuel**, biocarburante di origine vegetale, scelta che punta a mitigare le **emissioni di CO2** e il conseguente impatto ambientale.

UNA RACCONTO TROPPO NEGATIVO

Nel pieno della transizione ecologica, la narrazione dell'impatto ambientale generato dagli aerei è tra le più negative in assoluto. «C'è molto da fare in questo senso – spiega **Lorenzo Moroni ceo di Fives Intralogistics** – soprattutto in un momento di crescita come quello che stiamo attraversando. Occorre sapere però che in questo mercato è cambiata la **velocità del business** e la richiesta di **trasporti veloci aumenterà ancora**. Il trasporto aereo di merci in questa fase diventa fondamentale laddove i tempi del trasporto marittimo non sono compatibili. C'è poi un tema di velocità di intervento sull'infrastruttura, perché le aziende stanno decidendo ora dove andare a produrre».

In questo momento e di fronte a questa crescita che è in parte strutturale, secondo il presidente di **Assaeroporti**, occorre monitorare con precisione gli investimenti green che vengono fatti nelle infrastrutture. «Bisogna dare attenzione al Cargo – ha detto **Carlo Borgomeo** – e riflettere se e in quale misura può essere funzionale alla riduzione dell'impatto ambientale».

TROVARE IL PERSONALE

Alle aziende che operano a Cargo City, la pandemia ha posto delle priorità, prima fra tutte la **salvaguardia della salute dei lavoratori**. Un aspetto che ha fatto nascere molte tensioni sindacali, non solo tra gli addetti di quel comparto, ma in quasi tutti quei settori che hanno continuato a lavorare per garantire prodotti e servizi durante i lockdown. «Il primo impatto sul costo di gestione del personale è stato mettere in sicurezza i lavoratori – spiega **Mauro Grisafi ceo di Mle** – In quelle condizioni non era per niente facile garantire l'operatività. Eravamo alla costante ricerca di personale, soprattutto nel

momento in cui i lavoratori si ammalavano di Covid. Per assumere abbiamo utilizzato anche i canali social, rimanendo in continua interazione con le università e mantenendo il dialogo aperto con i sindacati. Ora con l'aumento delle materie prime si ripropone la gestione dei costi, ma gli investimenti per lo sviluppo non possono fermarsi perché il **mercato chiede velocità**».

ADEGUARSI AI CAMBIAMENTI

L'attrattività di un'infrastruttura aeroportuale dipende anche dalla sua capacità di **velocizzare** il transito delle merci. Però in questo processo ci sono alcune variabili che non possono essere controllate e totalmente dipendenti da fattori esterni. «Come Cargo durante la pandemia non ci siamo mai fermati – sottolinea **Fabrizio Cortese** ceo di Cargolux Italia- mantenendo una certa elasticità nell'organizzazione. La chiusura dello spazio russo ha invece creato un impatto logistico ed economico importanti. **Non potendo sfruttare le rotte transiberiane** siamo costretti a volare di più. E poi c'è ancora l'incertezza sul medio-lungo periodo generata dal Covid».

Operare nell'handling di un aeroporto richiede una **grande velocità di adeguamento ai cambiamenti**. «Bisogna essere flessibili in tempi rapidi – spiega **Lorenzo Schettini Gherardini**, ceo di Alha Group – Gli ultimi due anni sono stati un acceleratore importante, ma abbiamo perso dei punti di riferimento del nostro settore, come la **stagionalità** e la **tipologia di merci** diverse rispetto al passato».

Malpensa: con il Masterplan il valore della produzione di Cargo City salirà a 10 miliardi di euro

Michele Mancino

michele.mancino@varesenews.it