

MalpensaNews

Mascherine, e-commerce ed export: il cargo di Malpensa torna al segno +

Roberto Morandi · Thursday, November 19th, 2020

I dati dei passeggeri sono drammatici, ma c'è un dato che fa sperare l'aeroporto di [Milano Malpensa](#) (e anche un po' l'Italia): **a ottobre le merci** movimentate dall'aeroporto sono **cresciute dell'1,7%**.

«Nonostante la nuova ondata di Covid, il **cargo di Malpensa** ha chiuso ottobre con un +1.7% rispetto ai volumi di merci dello stesso mese dell'anno precedente» ha detto l'ad di Sea (aeroporti di Milano) **Armando Brunini**, commentando il [lancio del nuovo volo Dhl Malpensa-Cincinnati](#). Anche a novembre ci aspettiamo un altro segno positivo»

Lo raccontavamo già un mese fa: [per fortuna a Malpensa c'è il cargo](#). Che non si è fermato, contrariamente a quanto avvenuto per il trasporto passeggeri. Certo: anche qui la pandemia e la brusca frenata mondiale alla crescita ha colpito duro (nella foto di apertura: [un aereo di Cargolux "indossa" la mascherina](#)).

Cargo a Malpensa: i dati di un difficile 2020

Se si guarda ai dati dei dieci mesi dell'anno tra gennaio e fine ottobre i volumi di merci di Malpensa hanno segnato **complessivamente un -10,9% rispetto al 2019**. Flessione pesante sì, ma ben distante dal -72,5% registrato nello stesso periodo dal settore passeggeri, precipitato ora in una nuova fase che è molto simile a quella del primo lockdown ([la percezione in aeroporto è ben diversa rispetto al lockdown "fuori"](#))

Il cargo ha mostrato tutta la sua utilità sia nelle fasi più profonde della crisi (aprile-maggio) che nelle fasi della ripartenza. Nella fase dell'emergenza più acuta di fine inverno-inizio primavera con i voli per il materiale, numerosissimi, a cui si sono aggiunti i **ventisei voli umanitari**, di cui dodici dalla Cina e otto militari italiani, che hanno trasportato circa 202.000 tonnellate di merce.

A Malpensa sono transitati **complessivamente circa un miliardo di mascherine** (70% delle importazioni in Italia) oltre **100 milioni di guanti**, **1.500.000 litri di disinfettante**, oltre 6,5 milioni di visiere, occhiali anti Covid.



Dall'emergenza alla ripartenza: i numeri del cargo 2020 a Malpensa

Il segmento dei voli cargo è rimasto pressochè uguale all'anno scorso (+0,3%) non riuscendo a compensare il crollo dell'offerta di traffico cosiddetta "belly", cioè nella "pancia" degli aerei passeggeri: con la drastica riduzione dei movimenti la capacità di trasporto in stiva ha segnato un -65%.

La difficile situazione legata alla crisi sanitaria ha determinato il **calo della capacità aerea, la riduzione della domanda** nel momento in cui molte attività economiche erano sospese, poi per reazione **l'aumento vertiginoso dei noli** (cioè costi di spedizione) e **l'aumento dei voli charter** caratterizzati anche da grandi spedizionieri per compensare la carenza di offerta dei voli di linea, su alcune tratte (per esempio verso la Corea del Sud) i vettori hanno **incrementato il numero delle frequenze settimanali** per far fronte alla domanda in /out.



Merci sui sedili: anche a Malpensa i voli “preighters”

Per far fronte alla minore capacità di trasporto causata dalla cancellazione dei voli passeggeri, molti grandi vettori aerei hanno **cominciato ad utilizzare i loro aeromobili passeggeri per il solo trasporto merci**, riempiendo anche le stive normalmente occupate dai bagagli e caricando, a volte, le merci anche in cabina.

Anche a Malpensa si è assistito così all’affacciarsi sul **mercato dei cosiddetti *preighters***, vale a dire appunto gli aerei **passeggeri convertiti temporaneamente in aerei cargo (*freighters*)**: un Boeing B777 porta ad esempio 30 tonnellate di merci.

Fenomeno piuttosto consistente nel **periodo aprile-ottobre**, questo tipo di voli **ha effettuato a Malpensa 1400 movimenti** (12% del totale) e nel solo mese di ottobre i voli *preighters* sono stati **456 pari al 22% del totale**.



Un esempio di “freighter” a Malpensa

E-commerce e corrieri, “balzo” in avanti di Milano Malpensa

Malpensa resta lo scalo di riferimento italiano per il cargo a livello italiano: nel 2019 ha movimentato 558mila tonnellate nel 2019, quasi il triplo di Fiumicino che ha mosso 195mila tonnellate (a seguire Bergamo Orio al Serio con 119mila, poi a distanza Venezia, Bologna e Brescia Montichiari).

Se nei primi nove mesi dell’anno 2020 si è vista comunque una riduzione generale del traffico cargo, c’è **un segmento che regge meglio di tutti**: è quello del traffico postale, sostenuto dai **corrieri espresso e dai voli dedicati all’e-commerce**, che (sempre dati gennaio-ottobre 2020) ha avuto **un’ottima performance, +35%**, specchio della tendenza delle persone ad acquistare di più online.



L'hub di Dhl

Questa modifica del carattere delle spedizioni si riflette nell'**aumento dei movimenti all cargo: l'e-commerce** (per sue caratteristiche di velocità di spedizione) tende a **usare aerei di piccole-medie dimensioni**, quindi con **più decolli e atterraggi** rispetto ai trasporti "ordinari". Che invece hanno un ridotto numero di movimenti, perché tendono a riempire maggiormente le stive e hanno un diverso rapporto peso/volume della merce trasportata (per dirla volgarmente: un pacco di Amazon occupa più spazio, a parità di peso, di una macchina industriale da spedire in Cina).

This entry was posted on Thursday, November 19th, 2020 at 11:06 am and is filed under [Aeroporto](#), [Economia](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.