

MalpensaNews

A gennaio 2021 il cargo di Malpensa è cresciuto del 24,9%

Roberto Morandi · Monday, March 8th, 2021

È un [tendenza ormai da settembre](#), ma che si va consolidando: mentre il traffico passeggeri rimane drammatico, **a Malpensa il cargo rappresenta l'unica luce positiva**. I volumi **non solo confermano il risultato del periodo pre-Covid ma li supera**, in una crescita che l'ad di Sea Armando Brunini ha definito «[vorticoso](#)».

A gennaio Malpensa ha movimentato complessivamente merce per **49.785,4 tonnellate, ovvero il 24,9% in più rispetto allo stesso mese del 2020** (che era stato di lieve calo rispetto al 2019 con 39.851 tonnellate complessive). Il dato sul primo bimestre – ancora non certificato – parla di un incremento del 34%.

Il dato di Malpensa in crescita del 24,9% s'inserisce in **un quadro di contrazione su altri scali**, che movimentano comunque volumi molto inferiori: a **Roma Fiumicino** il calo 2021 su 2020 è stato del 50,1% (in numeri assoluti il secondo scalo cargo in Italia ha mosso a gennaio 6.257,3 tonnellate), a **Ciampino** dell'11,2. Cresce Pisa (+1,5%), mentre al Nord cresce **Brescia** (+6%), “regge” **Bologna** (in flessione solo dello 0,4%) e crolla **Venezia**, con -37,3. È invece da leggere in connessione con Malpensa il dato di **Orio al Serio**, rimasta orfana appunto di Dhl, che qui aveva la sua base principale: il calo sul 2020 sullo scalo bergamasco è del 73,8%, l'altra faccia dell'aumento di Malpensa.

«In questo difficile momento causato dalla pandemia mondiale, **le merci sono fattore fondamentale di resilienza del sistema economico e produttivo nazionale**», ha detto l'ad di Sea Brunini, sottolineando come Malpensa «può giocare un ruolo a livello europeo» (foto: auto da corsa elettriche sbarcate settimana scorsa da un Boeing 747 Saudia Cargo da Riyadh, hanno proseguito su camion verso Roma – foto Vola Malpensa).

L'esempio migliore viene proprio dal [nuovo hub di Dhl](#), che è riferimento non solo per l'Italia, ma per l'intero comparto mediterraneo, nella logica di de-centralizzazione dello spedizioniere, che sta rafforzando tre hub “periferici” in aggiunta a quello di Lipsia (che comunque manterrà il ruolo predominante): il nuovo snodo di Malpensa è così ad esempio [collegato direttamente all'hub statunitense di Cincinnati](#).

?

Ma Brunini, nelle ultime settimane, ha più volte ribadito che non è solo Dhl a sostenere la crescita del settore merci: un ruolo ha per esempio **Amazon**, che ha aperto nuovi voli su **Cagliari** e Catania. È atteso poi l'annuncio ufficiale di un altro operatore del settore corrieri, l'americana Ups. C'è poi

il nodo del ruolo di Ita-Alitalia: il piano industriale prevede un generico sviluppo del cargo della “nuova Alitalia” incentrato su Malpensa, un nuovo ruolo che [viene sollecitato anche Anama/Fedespedi](#).

Proprio il presidente di Anama (e vicepresidente di Fedespedi) Alessandro Albertini ha richiamato anche **i limiti del sistema cargo italiano**, la parziale dipendenza dai network esteri ma – per contro – anche i margini di crescita possibile. «**Oltre 300 mila tonnellate di merci aeree con destinazione o origine Italia**, ovvero il 30 per cento delle merci aeree esportate e importate dalle nostre aziende, **utilizzano tratte aeree in arrivo o in partenza da e per aeroporti europei** nostri competitor». Merci che poi devono proseguire su gomma, «con un forte impatto negativo su tempistiche e ambiente».

Rettifica: l'articolo indicava erroneamente il volo Dhl per Philadelphia in luogo di Cincinnati

This entry was posted on Monday, March 8th, 2021 at 4:45 pm and is filed under [Aeroporto](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.