



Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

# NOTA UFFICIO STUDI CONFETRA

N. 1 – APRILE 2024

## **IL TRASPORTO CARGO AEREO IN ITALIA**

### **ABSTRACT**

Il trasporto aereo cargo si trova oggi ad affrontare diverse sfide, che vanno dalla transizione *green* alla definizione delle nuove rotte della mobilità delle merci. In Italia, in particolare, il settore, che è strategico per l'export e, quindi, per l'economia nazionale, ha bisogno di politiche che lo rendano più competitivo ed in grado di offrire servizi in linea con le caratteristiche proprie del trasporto aereo: efficienza, velocità, affidabilità/sicurezza, puntualità.

### **1. Introduzione**

Il trasporto aereo merci si è dimostrato indispensabile durante la pandemia di Covid-19 nell'assicurare la continuità delle catene del valore globali e, in particolare, il trasferimento di beni essenziali come quelli farmaceutici. La crisi nel Mar Rosso sta esponendo l'Europa a cambiamenti dei flussi commerciali anche nel trasporto aereo, perché sta spingendo le aziende ad esplorare nuove soluzioni multimodali. Nel breve periodo, l'aviotrasporto potrebbe effettivamente rappresentare l'alternativa meno problematica, ma relativamente più costosa, al mantenimento delle catene di approvvigionamento di beni ad alto valore aggiunto, anche se limitata nei suoi volumi.

Più in generale, il trasporto aereo di merci ha intrapreso un percorso di ripresa, ma nel medio-lungo periodo il rischio è, comunque, un aumento graduale dei prezzi, tenuto conto anche della politica di decarbonizzazione e di adeguamento tecnologico di quest'ambito *hard to abate*.

Il settore si trova di fronte ad una importante sfida, che potrà essere vinta solo se gestita facendo sistema e tenendo conto delle esigenze di tutti gli *stakeholders* a partire dal Piano Nazionale degli Aeroporti, che deve individuare gli obiettivi e stabilire le strategie per perseguirli, affinché il cargo aereo contribuisca allo sviluppo economico del Paese.

## 2. Il cargo aereo: i dati

Il trasporto aereo delle merci si distingue in:

- *Traffico general cargo*, il traffico tradizionale che utilizza aeromobili *all cargo* (rappresenta circa il 38% della capacità disponibile a livello mondiale) o le stive degli aerei passeggeri, *cargo belly* (rappresenta circa il 41% della capacità disponibile a livello mondiale);
- *Traffico Courier*, gestito dai corrieri espressi internazionali ed utilizza aerei *all cargo* (rappresenta circa il 21% della capacità disponibile a livello mondiale);
- *Traffico postale*.

Nel 2023 la merce movimentata negli aeroporti italiani ha superato il milione di tonnellate, registrando una leggera contrazione rispetto al 2022, con una quota merci preponderante (96%) rispetto alla posta (4%).

Aeroporto	Totale Merci (t)	Posta (t)	TOTALE (t)	Δ % 2022-2023	Quota %
Milano Malpensa	665.655	6.253	671.908	-6,8	61,8
Roma Fiumicino	184.018	5.845	189.863	35,0	17,5
Bologna	50.994	0	50.994	-7,6	4,7
Venezia	47.296	43	47.339	-0,5	4,4
Brescia	13.817	21.422	35.239	-9,5	3,2
Bergamo	21.105	0	21.105	1,3	1,9
Roma Ciampino	13.894	19	13.913	-5,8	1,3
Pisa	12.775	27	12.802	-13,3	1,2
Napoli	10.899	1	10.899	-10,8	1,0
Ancona	6.978	0	6.978	-8,1	0,6
<i>Totale primi 10 aeroporti</i>	<i>1.027.431</i>	<i>33.610</i>	<i>1.061.041</i>	<i>-1,3</i>	<i>97,6</i>
<b>Totale Italia</b>	<b>1.039.301</b>	<b>47.508</b>	<b>1.086.810</b>	<b>-1,9</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaborazione su dati Assaeroporti

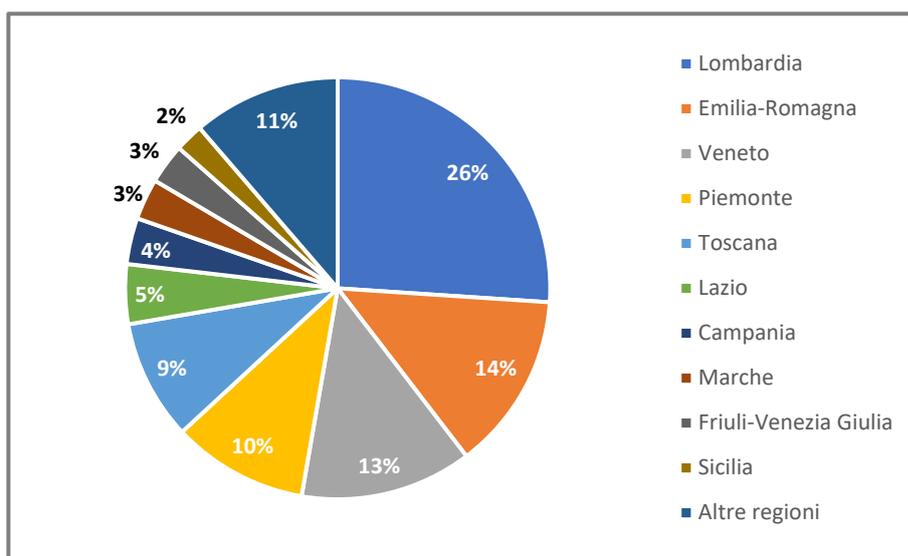
In particolare, i primi due aeroporti nazionali, Malpensa e Roma Fiumicino, movimentano il 79% del traffico nazionale ed i primi dieci il 98%. Complessivamente, tutti gli aeroporti hanno visto una contrazione dei traffici nel 2023 ad eccezione di Roma Fiumicino, che nell'ultimo anno ha registrato un incremento del 35%.

Rispetto al 2014, tutti i primi dieci aeroporti hanno incrementato il traffico ad eccezione di Brescia, Roma Ciampino e Bergamo, con quest'ultimo che registra addirittura una contrazione dell'83% dei volumi. Da rilevare che negli ultimi due anni il traffico di Malpensa si è ridotto di una quota pari a quella guadagnata di Roma Fiumicino, dovuto, tra l'altro, alla ripresa dei voli intercontinentali passeggeri da

quest'ultimo aeroporto ed al conseguente aumento di capacità offerto delle stive.

L'Italia, per la sua natura e per il suo tessuto imprenditoriale, è un paese fortemente orientato al commercio estero, sia in import (di materie prime) che in export (di prodotti finiti). In particolare, la forte propensione all'export è una caratteristica che ha supportato l'economia nazionale in periodi di crisi del Paese.

Dal punto di vista territoriale le principali regioni esportatrici si trovano nel nord Italia, infatti, con ben il 63% dell'export in valore proviene da quattro regioni: Lombardia (26%), Emilia-Romagna (14%), Veneto (13%) e Piemonte (10%). Seguono la Toscana (9%), il Lazio (5%), la Campania (4%), le Marche (3%), il Friuli-Venezia Giulia (3%) e la Sicilia (2%). Tutte le rimanenti regioni esportano complessivamente l'11% del totale italiano. Si comprende, quindi, perché Malpensa rappresenti il principale aeroporto italiano per le merci.



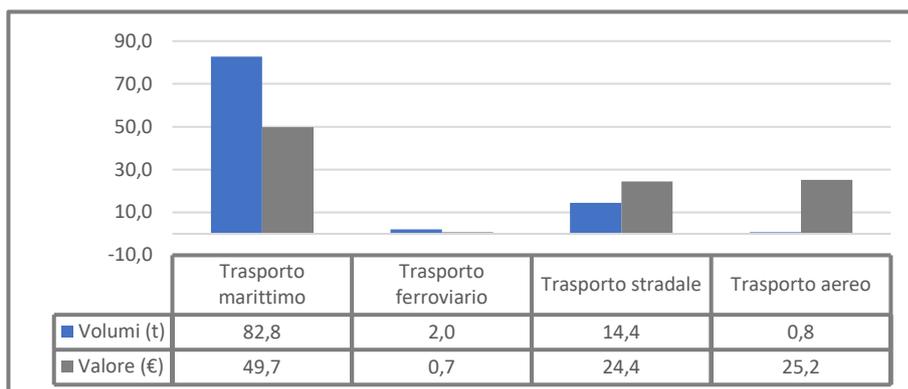
Fonte: Elaborazione su dati Istat-Coeweb

A livello europeo, nel commercio extra Ue, l'Italia è seconda subito dopo la Germania (27,9%), con una percentuale pari all'11,9%, e precede la Francia (10,5%). In tale contesto il trasporto aereo, che è per definizione un trasporto internazionale, è un elemento strategico che contribuisce alla competitività del sistema economico italiano.

Paese	% export extra Ue
Germany	27,9
Italy	11,9
France	10,5
Netherlands	10,3
Belgium	6,7
Spain	5,6

Fonte: Elaborazione su dati Eurostat 2022

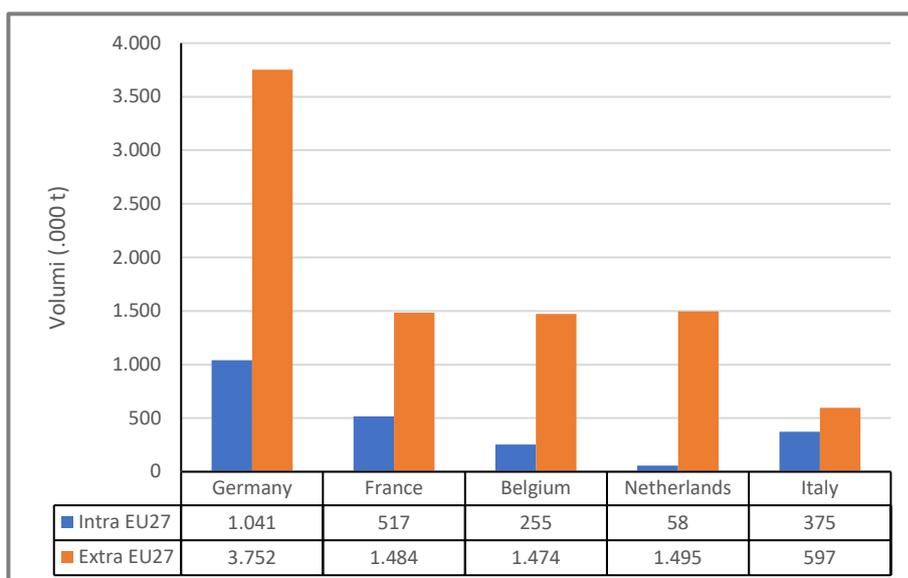
Dal confronto tra le modalità di trasporto utilizzate per l'export extra Ue, emerge che in termini di volumi in Italia meno dell'1% delle merci si muove per via aerea (contro il 2% del ferroviario, il 14,4% dello stradale e l'82,8% via mare), ma che in termini di valore ciò rappresenta oltre il 25% (contro lo 0,7% del ferroviario, il 24,4% dello stradale e il 49,7% del marittimo), poiché riguardano merce ad elevato valore aggiunto, quali: High Tech, Semiconductors, Automotive, Luxury Fashion, Life Sciences & Healthcare.



Fonte: Elaborazione su dati Istat-Coeweb

Delle merci extra Ue movimentate via aerea, il 67% sono in export ed il 33% in import.

Dal confronto europeo emerge che, pur essendo l'Italia seconda come export extra UE, i nostri aeroporti si collocano solo al quinto posto per volumi di merci movimentate, dietro Germania (36%), Francia (15%), Belgio (12%) e Paesi Bassi (11%).



Fonte: Elaborazione su dati Eurostat 2022

Se, però, ci si riferisce ai volumi esportati via aerea, l'Italia, con l'11%, è il terzo mercato europeo, dopo Germania (24,4%) e Paesi Bassi (11,8%). I principali mercati di sbocco sono il Nord America e l'Asia-Pacifico; in

particolare, le principali destinazioni, che rappresentano il 50% dei volumi complessivi esportati, sono gli Stati Uniti (New York, Chicago, Los Angeles e Atlanta), la Cina (Shanghai), il Giappone (Tokyo), Hong Kong, Messico (Città del Messico), Corea del Sud (Seul), Emirati Arabi Uniti (Dubai).

Dall'analisi svolta si evince la forte potenzialità dell'Italia come mercato di esportazione, che però non è supportata da un sistema aeroportuale efficiente, e questo è confermato anche dall'entità del traffico "avio-camionato"<sup>1</sup>, stimato (Cluster Cargo Aereo 2020) in 300.000 tonnellate annue di merci aeree, con origine/destinazione l'Italia.

### 3. Le prospettive del trasporto aereo a livello mondiale

Il cargo aereo è un settore innovativo capace di cogliere le opportunità derivate dalle crisi sanitaria e geo-politica e dall'evoluzione del mercato. La sua crescita è da attribuire sia all'abilità nel rispondere rapidamente alle sollecitazioni del mercato – come avvenuto ad esempio quando il trasporto aereo ha offerto una alternativa al trasporto marittimo durante il Covid e la crisi del Mar Rosso, quando i corrieri e gli spedizionieri aerei hanno contribuito in modo rilevante a mantenere operativa la catena degli approvvigionamenti – sia all'evoluzione dell'*e-commerce*, visto che entro il 2027 ben il 41% delle vendite al dettaglio avverrà sui canali *online*, con un tasso di crescita annuo composto del 9%. In Italia la crescita delle vendite *online* è stata molto rilevante durante il Covid (+77%), è scesa nel post-pandemia al 22% ed è poi arrivata al 9% nei primi mesi del 2023, a dimostrazione della maturazione del mercato (fonte: Boston Consulting Group).

L'*e-commerce*, in particolare, sta provocando una "rivoluzione" guidata dai colossi cinesi del *fast-fashion*, primi tra tutti *Shein* e *Temu*, che richiede di essere gestita. Per comprendere la dimensione del fenomeno *fast-fashion*, è come se dalla Cina partissero ogni giorno circa 108 Boeing 777 cargo (fonte: *Cargo Facts Consulting*) ed in tale contesto *Shein* da sola rappresenta un quinto del mercato globale del settore, che, a sua volta, costituisce la metà delle spedizioni totali di *e-commerce* transfrontalieri dalla Cina occupando un terzo degli aerei cargo globali a lunga distanza (fonte: *Baixiao.com*). Questo fenomeno, se da un lato porta ad un incremento della domanda per il cargo aereo, dall'altro pone una serie di problemi che vanno affrontati:

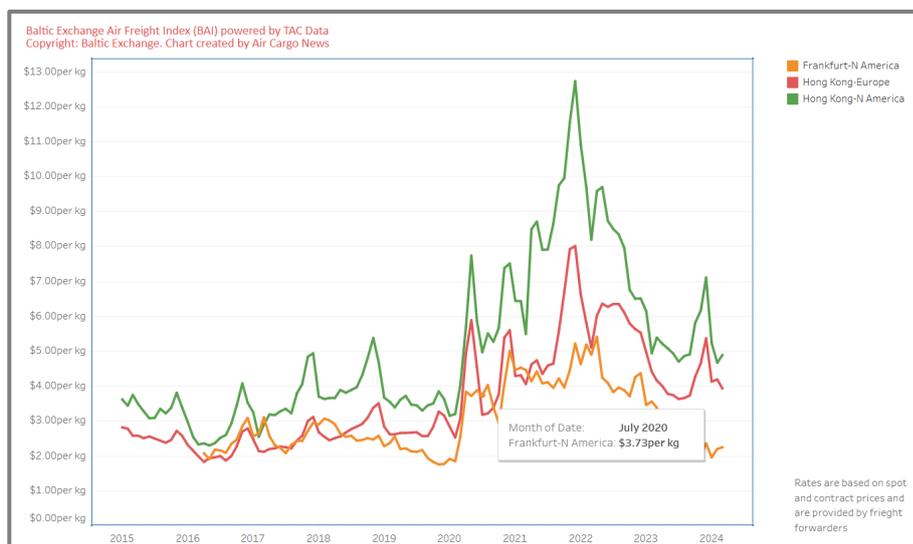
1. le capacità attuali non sono in grado di sopperire alla domanda ed alcuni settori merceologici possono risentirne;
2. la crescita dei costi di trasporto dovuto ad uno squilibrio tra domanda ed offerta;
3. uno sbilanciamento tra i flussi in uscita ed entrata dalla Cina;

---

<sup>1</sup> Si tratta di merce trasportata su strada lungo tratte relativamente brevi, unitamente ad un documento di trasporto aereo, fino all'aeroporto prescelto.

4. la crescita di domanda di aeromobili, per cui le aziende di *e-commerce* stanno, infatti, provando a creare delle proprie compagnie aeree come già fatto da Amazon con Amazon Air;
5. il diverso tipo di gestione della merce in aeroporto rispetto al traffico cargo, poiché sono richiesti tempi ancora più rapidi.

La tendenza alla crescita dei flussi è confermata da più fonti. Secondo i più recenti dati diffusi da *WorldACD*, anche se influenzati dal Capodanno cinese e dalla crisi del Mar Rosso, si è registrato un incremento complessivo nei primi due mesi del 2024 del 13%, rispetto al medesimo periodo del 2023. Gli hub aerei Asia-Europa stanno registrando nelle ultime settimane una domanda di trasporto merci eccezionalmente elevata che si va stabilizzando. Le tariffe stanno riducendosi, a riprova di un nuovo equilibrio che si sta raggiungendo a seguito della crisi medio-orientale, anche se i tassi globali rimangono al di sopra dei livelli pre-Covid.



Fonte: Air Cargo News – Baltic exchange

La capacità complessiva di trasporto aereo di merci nel mondo è in aumento rispetto al 2023 (+9%) in particolare per i traffici dall'Asia Pacifico (+14%) e dal Centro e Sud America (+14%).

Anche i dati IATA evidenziano un incremento della domanda globale (in termini di tonni/km), per il terzo mese consecutivo si registra un incremento a doppia cifra, pari a febbraio 2024 all'11,9% (+12,4% se ci si riferisce al solo mercato internazionale), rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, ed un aumento di capacità del 13,4% (+16,0% se ci si riferisce al solo mercato internazionale), quest'ultimo dovuto in gran parte all'incremento di capacità di stiva *belly* (+29,5% su base annua) rispetto all'*all cargo* (+3,2% su base annua).

#### 4. Il trasporto cargo aereo italiano: tra costi per la decarbonizzazione e criticità del sistema

Il settore aereo italiano ha margini di crescita e, data la sua strategicità per l'export, va supportato con adeguate politiche nazionali ed europee, tenuto conto anche della sfida che il *Green Deal* pone.

Questo Piano ha avuto una sensibile accelerazione con l'iniziativa *Fit for 55*, ponendo l'obiettivo della neutralità climatica al 2050, con una riduzione delle emissioni nette di gas serra del 90%, e un taglio di almeno il 55% al 2030 rispetto ai livelli del 1990. All'Italia, la *Effort Sharing Regulation* (ESR) pone un obiettivo del 43,7% di riduzione delle emissioni al 2030 rispetto al 2005, che è particolarmente consistente e non privo di dubbi sulla sua effettiva e tempestiva attuazione.

Nel declinare questo obiettivo in termini concreti di decarbonizzazione, la riduzione delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> nel nostro Paese dovrebbe essere del 50,8% al 2030 e del 68,6% al 2050, rispetto ai dati del 2005, e da 451,7 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> nel 2005 a 222,1 milioni al 2030 e a 141,9 milioni al 2050. Per i trasporti nel loro complesso la riduzione dovrebbe essere del 36,8% al 2030 e del 61,8% al 2050; in termini quantitativi, da 123 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> a 78,3 milioni al 2030 e a 47 milioni al 2050.

Questo forte cambiamento di prospettiva è stato ritenuto necessario a fronte del fatto che le previsioni, formulate dagli scenari elaborati a livello UE, conducevano tendenzialmente ad un aumento delle emissioni.

Nello specifico, il trasporto aereo genera oggi, in Europa, il 14,4% delle emissioni dei trasporti ed è tra i settori *hard to abate* a causa dei limiti tecnologici all'utilizzo di carburanti alternativi. Per far fronte a ciò, il Consiglio europeo ha adottato ad ottobre 2023 il regolamento *REFuelEU Aviation*, che punta ad aumentare la diffusione di carburanti sostenibili (SAF) per aerei, al fine di ridurre l'impronta ambientale. Con questo strumento si stabilisce, tra l'altro:

- l'obbligo per i fornitori di carburante per l'aviazione di garantire che tutto il carburante messo a disposizione degli operatori aerei negli aeroporti dell'UE contenga una quota minima di carburanti sostenibili per l'aviazione a partire dal 2025 e, a partire dal 2030, una quota minima di carburanti sintetici, con entrambe le quote in progressivo aumento fino al 2050. I fornitori di carburante dovranno incorporare il 2% di SAF nel 2025, il 6% nel 2030 e il 70% nel 2050. Dal 2030 l'1,2% dei carburanti dovrà essere costituito anche da carburanti sintetici, per salire al 35% nel 2050;
- l'obbligo per gli operatori aerei di garantire che la quantità annua di carburante per l'aviazione trasportata in un determinato aeroporto dell'UE sia almeno pari al 90% del fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione, al fine di evitare pratiche di *tankering* che

comporterebbero emissioni aggiuntive dovute al peso supplementare;

- l'ambito di applicazione dei carburanti sostenibili ammissibili per l'aviazione e dei carburanti sintetici per l'aviazione, comprendente i biocarburanti certificati, i carburanti rinnovabili di origine non biologica (compreso l'idrogeno rinnovabile) e i carburanti per l'aviazione a base di carbonio riciclato, conformi ai criteri di sostenibilità e riduzione delle emissioni della direttiva sulle energie rinnovabili, fino a un massimo del 70%, ad eccezione dei biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggere, nonché dei carburanti a basse emissioni di carbonio per l'aviazione (compreso l'idrogeno a basse emissioni di carbonio), che può essere utilizzato per raggiungere le quote minime nella rispettiva parte del regolamento;
- la creazione di un sistema di etichettatura dell'Unione sulle prestazioni ambientali per gli operatori aerei che utilizzano carburanti sostenibili per l'aviazione, che aiuterà i consumatori a compiere scelte informate e promuoverà voli più ecologici.

*ReFuelEU Aviation* è quindi uno strumento politico che l'Ue utilizzerà per decarbonizzare l'aviazione in Europa, promuovendo l'uso di carburanti sostenibili (a differenza degli Stati Uniti in cui si attuano prettamente politiche di incentivazione, l'Europa si è orientata su politiche di regolamentazione/divieto). Oggi tali carburanti sono molto costosi per le compagnie aeree e la loro disponibilità è assai limitata. In tale contesto, il regolamento segna un punto di svolta, perché l'Ue è la prima regione al mondo a istituire un quadro normativo che contribuirà alla produzione di carburanti sostenibili per l'aviazione e alla loro fornitura alle compagnie aeree e che, di conseguenza, creerà anche un mercato in grado di accrescere i volumi. E se i volumi aumentano, i prezzi scenderanno.

Il tema della decarbonizzazione naturalmente non si esaurisce con l'utilizzo di biocarburanti, ma è necessario perseguire una serie di iniziative che coinvolgano tutta la filiera, dallo sviluppo tecnologico degli aeromobili agli aeroporti a impatto zero. Sostanzialmente, gli attori del settore sono chiamati a rispondere a tre sfide riguardanti:

- la mitigazione degli impatti ambientali e la capacità di adattamento ai cambiamenti climatici;
- l'innovazione tecnologica e l'accelerazione dei processi di digitalizzazione;
- l'integrazione funzionale delle infrastrutture aeroportuali rispetto al territorio e alla rete dei trasporti in una logica intermodale.

Nel frattempo, è indispensabile continuare ad investire in ricerca e sviluppo su diversi temi, tra i quali la produzione ed utilizzo dell'idrogeno e l'elettrico. Ad oggi, infatti, le prospettive di applicazioni di queste tecnologie al settore aereo prevedono tempi molto più lunghi.

Tutto ciò richiede ingenti investimenti. L'Europarlamento stima che, tra il 2020 e il 2050, sarebbero necessari investimenti significativi pari a 378 miliardi di euro per sostituire gli aeromobili e introdurre nuove tecnologie, per le cui attività di ricerca e sviluppo (R&S) sono previsti costi pari a 50 miliardi di euro, mentre i costi complessivi delle misure di decarbonizzazione dovrebbero ammontare a circa 33 miliardi di euro. Ben più consistenti sarebbero invece i costi stimati da altre istituzioni (*Amsterdam Economics Royal Netherlands Aerospace Centre*), secondo le quali servirebbero complessivamente almeno 820 miliardi di euro di investimenti aggiuntivi nel periodo 2018-2050. La spesa per la decarbonizzazione del trasporto aereo europeo aumenterebbe così dai 31 miliardi del 2018 ai 98 miliardi del 2050, con un costo annuale medio che si aggira sui 59 miliardi aggiuntivi, di cui 25,6 miliardi di extra-costi per l'uso dei carburanti alternativi. Inoltre, da qui al 2050 le compagnie aeree europee dovranno sborsare altri 136 miliardi di euro per il meccanismo ETS.

Il processo di transizione *green* del settore aereo va gestito in modo ottimale e con gradualità, affinché non si ritorca contro in termini di riduzione delle emissioni e di impatti socio-economici.

Alle difficoltà connesse alla decarbonizzazione si aggiungono le criticità specifiche del nostro sistema che richiedono un rapido intervento a livello centrale.

Le attività procedurali rappresentano una forte debolezza, perché i tempi eccessivi di adempimento e la conseguente permanenza della merce nelle aree di stoccaggio inficiano l'efficienza del trasporto aereo, che ha tra i principali punti di forza l'affidabilità e la velocità. Si ricordano, per esempio: gli orari di apertura e le verifiche degli Enti amministrativi non sempre coordinate tra loro; la non uniformità di trattamento delle merci *air cargo* e *courier* riguardo l'anticipazione del momento doganale; la scarsa diffusione della qualifica AEO presso le imprese; i tempi per le verifiche fisiche sulle merci in entrata.

La digitalizzazione è un ulteriore elemento di debolezza; infatti, numerosi sono ancora i documenti cartacei e diversi i sistemi informatici in cui inserire i dati con il rischio di errori.

Il settore cargo aereo in Italia è ancora poco competitivo rispetto alle potenzialità offerte dal sistema economico. Il traffico avio-camionato *in* e *off-airport* rappresenta una misura dell'inefficienza e ancor di più se si pensa che il fenomeno è difficile da quantificare. Questo traffico andrebbe intercettato dagli aeroporti nazionali attraverso politiche che puntino a migliorare il servizio offerto.

Mancano poli logistici e l'integrazione tra i diversi modi di trasporto per lo sviluppo dell'intermodalità; in tale contesto un ruolo importante lo possono svolgere le *cargo city*, che dovrebbero però essere integrate in un sistema di collegamenti intermodali adeguati.

Il livello di servizio offerto dagli aeroporti non sempre è adeguato sia in termini di regolarità che di affidabilità, e questo incide sulla competitività complessiva del cargo aereo.

Manca un quadro di riferimento certo per i privati su vantaggi fiscali, autorizzativi e procedurali, *conditio sine qua non* perché gli imprenditori investano in infrastrutture propedeutiche allo sviluppo del traffico cargo.

Infine, manca la visione dell'Italia di domani. Nel nostro paese la pianificazione dei trasporti è stata abbandonata senza rendersi conto del danno per il Paese, dovuto alla mancanza di una visione strategica di lungo periodo: manca un Piano generale dei trasporti e della logistica che individui le priorità del Paese per la crescita socio-economica e mancano i Piani di settore che, recependo le indicazioni "generali", individuino obiettivi, strategie ed azioni per lo sviluppo delle diverse modalità di trasporto.

#### 4. Conclusioni

Il settore cargo aereo in Italia può e deve crescere, ma va promosso e sostenuto attraverso una chiara regia nazionale, lo sviluppo di infrastrutture aeroportuali dedicate e la valorizzazione di quelle esistenti, il miglioramento dei collegamenti e dell'accessibilità agli aeroporti, la velocizzazione delle pratiche doganali e il coinvolgimento delle associazioni di settore/categoria. Nel far ciò bisogna tenere in conto del tessuto produttivo italiano, che necessita di una rete di trasporti a supporto del proprio sviluppo, ed il sistema aeroportuale, il cui ruolo, abbiamo visto, è fondamentale per l'export italiano, va gestito a livello centrale definendo i ruoli dei singoli aeroporti, hub e regionali, valorizzando le infrastrutture esistenti e lasciando al mercato la scelta di quelli su cui puntare in funzione della localizzazione, degli spazi disponibili, dei servizi offerti e della gestione.

La conoscenza del settore è elemento strategico per la sua competitività, perché da essa dipendono le scelte non solo pubbliche, ma anche di imprese ed operatori. Serve pertanto una banca dati, da aggiornare nel tempo e rendere accessibile a tutti, dove far confluire tutte le informazioni dai volumi e valori di traffico import/export alle caratteristiche delle infrastrutture ai servizi offerti dagli aeroporti. Ciò sarebbe utile anche per la promozione del sistema aeroportuale italiano all'estero.

Serve un Piano degli Aeroporti che fissi obiettivi, strategie ed azioni per il rilancio del trasporto aereo in chiave intermodale, non solo dei passeggeri ma anche e soprattutto delle merci, sul cui trasporto, non bisogna mai dimenticare, si basa il sistema economico del paese e con esso anche quello sociale. La mancanza di visione comporta, in primis, il rischio di disperdere gli investimenti pubblici ma anche di perdere quote di mercato importanti a favore dei competitor europei.



# confetra

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

Via Panama 62 - 00198 Roma

tel. 06 8559151 – 3337909556

fax 06 8415576

[confetra@confetra.com](mailto:confetra@confetra.com)

[www.confetra.com](http://www.confetra.com)