

SPEDIZIONI

**Per i voli cargo
 a **Malpensa**
 non c'è crisi**

Paolo Stefanato a pagina 4

Merci, farmaci e aiuti sanitari Nessuna crisi per i voli cargo

*Il traffico aereo a **Malpensa** resta sui livelli di sempre
 In servizio tutti gli addetti: il 20% lavora da remoto*

IL RISCHIO

Il 59% delle spedizioni è per l'export ma ora c'è la chiusura delle fabbriche

Paolo Stefanato

■ Nel deserto totale del trasporto aereo c'è un settore che continua a volare (quasi) normalmente e che, almeno per ora, non denuncia crisi: è quello del traffico merci. Alla Cargo City di Milano **Malpensa**, la più grande in Italia, si lavora con animazione, anche se una sforbiciata ai volumi c'è già stata, perché molte merci viaggiano (viaggiavano) nelle stive degli aerei passeggeri, che non ci sono più. Il segmento degli aerei full cargo, che è quello principale, sta per ora reggendo, con dati in linea con lo scorso anno. «Nei primi 21 giorni di marzo sono transitate 25.600 tonnellate di merci, con un calo del 22 per cento che corrisponde alla quota trasportata dagli aerei passeggeri» riferisce Giovanni Costantini, cargo manager della **Sea**. «Un primo calo si è registrato già da fine gennaio, con la sospensione dei voli dalla Cina».

«I volumi - precisa - vedono ancora una prevalenza dell'export sull'import, sulla scia del 2019, quando le merci esportate sono state il 59% contro il 41% di quelle importate. Nel 2018 c'era stata l'inversione dei due dati, segno che la nostra economia funzionava». Arriva-

no molti tipologie di merci, a cominciare da farmaci, presidi medici, e poi semilavorati, componenti per l'industria, macchinari. Da quando sono ripresi gli scambi con la Cina, i volumi sono in aumento. Tiene per ora, tra le esportazioni, il tipico made in Italy. «Nei giorni scorsi - riferisce il manager - sono partite anche due Ferrari e poi abbigliamento, meccanica di precisione, generi alimentari di pregio». Ma c'è da chiedersi: che ne sarà delle esportazioni dopo la chiusura delle fabbriche? L'attività cargo infraeuropea è concentrata soprattutto sul commercio elettronico, che riempie ogni giorno gli aerei dei corrieri espresso, Dhl e Fedex in primis, per disegnare la più efficace catena logistica. Amazon è un operatore anche in proprio con un aereo bianco preso a nolo, che non porta alcun marchio. L'attività intercontinentale ha come principale fornitore la Cina; molti aerei provenienti dall'Asia (anche India ed Estremo Oriente) fanno scalo a Mosca, o a Doha, o a Istanbul. I principali operatori sono Cargolux (Lussemburgo), Qatar Airways, la russa Airbridge, Turkish, poi ci sono Emirate e Silkway, che a Baku (Azerbaijan) ha un hub di ricambiistica per pozzi petroliferi.

Discorso a parte per gli alimentari. Non ci sono indicazioni precise su alcune delle nostre esportazioni tipiche, prosciutto, formaggi, mozzarelle, mentre scricchiola l'arrivo di

tanti prodotti pregiati - tanto pesce dal Golfo Persico, aragoste dagli Stati Uniti e dall'Oceano indiano, frutta esotica - anche perché uno dei principali mercati di sbocco, quello dei ristoranti, è sprangato.

Tanti i voli umanitari, anche più d'uno al giorno, fatti da compagnie svariate. Neos - la compagnia turistica del gruppo Alpitour - ha portato a sue spese dalla Cina un carico di prodotti sanitari, 25 tonnellate di mascherine, camici, respiratori, caricati anche sui sedili passeggeri perché le stive non bastavano; altri voli Neos sono già programmati. Carichi sono arrivati sempre dalla Cina con la giapponese Nippon mentre un volo della China Eastern atterrato ieri ha trasportato un gruppo di medici ed esperti cinesi insieme a 8 tonnellate di materiale sanitario.

Sui piazzali della Cargo city il fermento è pressoché invariato, ci sono sempre in attesa decine e decine di camion pronti a caricare le merci da portare a destinazione - all'ultimo o al penultimo miglio - con precedenza assoluta per quelle depe-



ribili. I circa 4mila dipendenti (su più turni) delle società di handling, dei gestori dei terminali, della dogana, degli spedizionieri, delle compagnie sono tutti al lavoro, il 20-30% da remoto, senza ferie forzate né cassa integrazione, con qualche eccezione per i magazzini dedicati agli aerei passeggeri.

Negli edifici delle merci c'è anche una cella mortuaria destinata alla partenza e all'arrivo di bare. Non risulta che in questo periodo ci siano richieste maggiori che in passato, ma cambiano i tragitti, perché, in assenza dei voli passeggeri e dello loro stive, vengono utilizzati i voli cargo, che hanno reti di collegamenti diverse. Una salma diretta in Romania, qualche giorno fa, è stata caricata su un cargo per Istanbul, e da qui avviata a Bucarest, destinazione finale.



TUTTO (QUASI) NORMALE Nel deserto del trasporto aereo alla Cargo City di Milano Malpensa l'attività è intensa come nei giorni in cui non era ancora esplosa l'emergenza coronavirus. Nei primi 21 giorni di marzo sono transitate 25.600 tonnellate di merci