



di Emanuela Stifano

SULLE ALI DELLA DIGITALIZZAZIONE

IL SETTORE DEL CARGO AEREO OGGI È CHIAMATO AD AFFRONTARE LA SFIDA DELLA SOSTENIBILITÀ E UN'ARMA IN TAL SENSO È PROPRIO LA DIGITALIZZAZIONE, CHE CONSENTE DI RAZIONALIZZARE IL NUMERO DI VOLI E OTTIMIZZARE I CARICHI

“Il 25% dell'export extra Ue viaggia su cargo aereo e oggi il settore è chiamato ad affrontare una grande sfida, quella della sostenibilità”. Con queste parole il Presidente dell'International Propeller Club Riccardo Fuochi ha aperto i lavori dell'evento dedicato alla digitalizzazione della filiera cargo aereo. “Per vincere la sfida occorrono carbu-

ranti puliti, ma anche ottimizzazione delle rotte per ridurre i consumi - ha proseguito -. Si tratta di investimenti enormi, che richiedono tempi lunghi. Nel frattempo abbiamo l'arma della digitalizzazione, la quale consente di ridurre il numero di voli mantenendo, se non addirittura migliorando, l'efficienza dei trasporti, perché permette di ottimizzare i carichi”.

“La digitalizzazione dei processi non è un vezzo, ma un fattore che determina il successo di una spedizione - ha rilevato Fausto Benzi, vicepresidente del Club -. Ma c'è ancora parecchio da fare”.

I numeri contano

A confermare la necessità di lavoro e di sviluppo nel campo della digita-

lizzazione della filiera cargo aereo è intervenuto Roberto Zucchetti, docente dell'Università Bocconi, esperto dei trasporti. “Più di un quinto del valore dell'export italiano viaggia in aereo, precisamente il 23 per cento, contro una media europea del 29 - ha sottolineato -. Eppure le statistiche Istat non restituiscono il settore come strategico, ma lo indicano perlopiù come tra i

MANAGEMENT / Air cargo: opportunità di sviluppo



maggiori responsabili dell'impatto ambientale. E non è un caso che nel sentire comune il trasporto aereo sia solo un settore che produce molta CO2: nessun numero riferisce la mole di investimenti per migliorare le performance di mezzi, carburanti e spedizioni, nessun numero indica che parecchia merce viaggia su voli che trasportano persone e che dunque volerebbero comunque".

"I numeri ci dicono che si tratta di un settore che, cogliendo l'opportunità del ricambio generazionale e puntando sulla formazione interdisciplinare degli addetti, deve farsi notare e deve mandare segnali chiari al mondo delle istituzioni".

Creare competenze

È d'accordo Umberto Ruggerone, Presidente di Assologistica: "Da qui al 2025, nella sola Lombardia, occorreranno 15.700 figure qualificate nella logistica, ma solo 600 saranno formate. Abbiamo un gap di 15.100 persone, il che significa -273 per cento. La logistica in generale non è un settore attrattivo per i giovani e per le loro famiglie. Affinché venga percepito in maniera positiva, ritengo che il settore debba crescere e investire nella sostenibilità sociale. Si tratta di un impegno collettivo, perché significa che la logistica costerà di più: non dovrà più essere considerato un costo esterno che, come tale, va ridotto".

"IN TERMINI DI INDICE DI MATURITÀ DIGITALE LE AZIENDE LOGISTICHE HANNO PERFORMANCE SUPERIORI RISPETTO ALLA MEDIA DELLE AZIENDE ITALIANE - 3,2 VS 3, SU UNA SCALA DA 0 A 5 - PERCHÉ SPESSO ALL'INTERNO HANNO PROFESSIONALITÀ TRASVERSALI. ABBIAMO OSSERVATO CHE MAGGIORI COMPETENZE CI SONO ALL'INTERNO DI UN'IMPRESA, MAGGIORE È IL SUO POTENZIALE DI SVILUPPO"

Stefano Poliani, Presidente Digital Innovation Hub Lombardia



Il caso Malpensa

Al centro del convegno il Malpensa Smart City delle Merci, il sistema che ha lo scopo di digitalizzare la filiera cargo. Il quale, a partire da gennaio 2024, diventa obbligatorio per le esportazioni in partenza dall'aeroporto

"LA DIGITALIZZAZIONE PORTA EFFICIENZA, MA ANCHE POSSIBILI ATTACCHI INFORMATICI: SOLO NEL 2023 SONO 1.300 LE INCURSIONI DICHIARATE. GLI AEROPORTI SONO SISTEMI VULNERABILI, FONDAMENTALI PERTANTO LE POLIZZE DI CYBER SECURITY"

Franco Larizza, AD Larizza Consulting

lombardo. Nato della collaborazione tra Regione Lombardia, SEA (Società Esercizi Aeroportuali), ANAMA (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree) e Assohandlers (Associazione nazionale dei servizi aeroportuali di handling) consente di raccogliere e rendere disponibili agli utilizzatori le informazioni

prodotte e utilizzate durante il ciclo di trattamento delle spedizioni aeree; obiettivo ultimo è rendere più facile ed efficiente l'accesso all'aeroporto. "Si tratta di uno strumento che favorisce la digitalizzazione dei processi operativi, diminuisce l'uso della carta e riduce le possibilità di errore e i tempi di attesa, rendendo più smart i servizi offerti dalla Cargo City di Malpensa - ha sintetizzato Paolo Dallanoce, Head of Cargo Management di Sea -. Complice la decisione di renderlo obbligatorio, da settembre abbiamo notato un'escalation molto interessante, l'avanzamento delle adesioni alla piattaforma supera, a oggi, il 60% del volume di merce che transita da Malpensa". "Le difficoltà sono tante - ha ammesso - non è facile digitalizzare tutti i processi. Ma vediamo che c'è interesse e partecipazione, siamo ottimisti. In futuro lo estenderemo anche all'import".

"Fino a ora è mancata la catena delle informazioni, non si sa quando la merce arriva in aeroporto e in quali quantità, di che tipologia - ha fatto notare Alessandro Cappella, Cargo Representative di Assohandlers -. Senza informazioni gli operatori aeroportuali non possono preparare gli spazi e le persone".

Cappella ha inoltre elencato i vantaggi di un sistema di prenotazione delle spedizioni digitalizzato, il quale permette di accelerare i processi operativi, di accedere e condividere dati, di tracciare la merce e di monitorare la qualità del servizio, migliorando in generale i servizi offerti anche dal punto di vista della riduzione dell'impatto ambientale. "Non ci saranno più ingorghi all'accettazione documentale,

"CON LA DIGITALIZZAZIONE NON SI COMPETE, MA SI COOPERA. E LA COOPERAZIONE PORTA VANTAGGI PER TUTTI. BASTI PENSARE ALLA SILICON VALLEY O AI DISTRETTI INDUSTRIALI, OSSIA A TERRITORI IN CUI LE AZIENDE, SEPPUR CONCORRENTI TRA LORO, SI CONTAMINANO POSITIVAMENTE"

Emanuele Vurchio, General Manager Cargo Start

ossia a quello che oggi è il vero collo di bottiglia dei processi - ha sottolineato - Il sistema permetterà di incrementare il business dell'aeroporto".

Successo o...?

"Malpensa esperienza di successo? Speriamo". Con questa provocazione

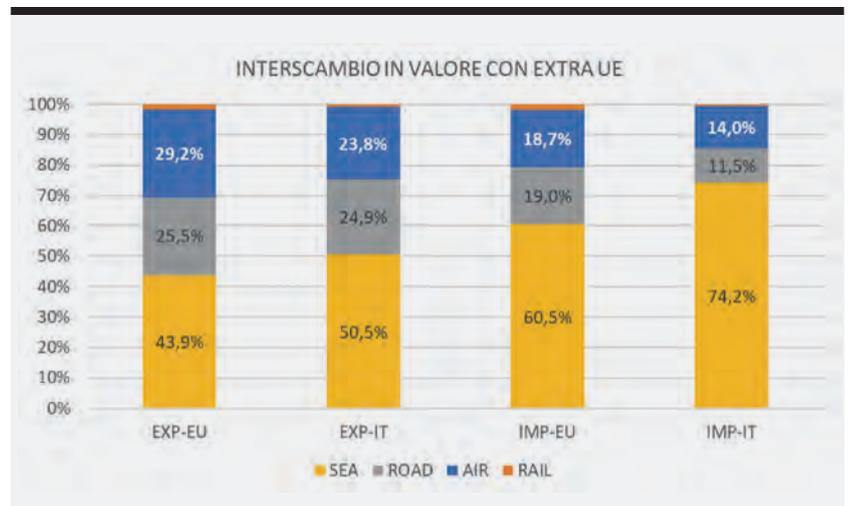
“TIPICAMENTE IL DIRITTO È INDIETRO RISPETTO ALLA TECNOLOGIA E PERTANTO, SEBBENE DOCUMENTI CARTACEI E DOCUMENTI DIGITALI ABBIANO UNA COMPROVATA EQUIVALENZA FUNZIONALE, MANCA, A OGGI, L'EQUIVALENZA NORMATIVA. NON ESISTE UNA DISCIPLINA INTERNAZIONALE CHE TENGA CONTO DEI NUOVI RISCHI, DEI NUOVI SOGGETTI E DELLE NUOVE RESPONSABILITÀ INTRODOTTI CON LA DIGITALIZZAZIONE. OCCORRERÀ LAVORARE ANCHE IN QUESTO SENSO”

Marco Lopez Gonzalo, Studio Legale Mordiglia

ha aperto il suo intervento Andrea Cappa, Segretario Generale di Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree) e Alsea (Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori), che ha riferito: “Ne parliamo dal 2013, a quel tempo si trattava di un protocollo davvero precursore dei tempi, nessun aeroporto europeo era attrezzato. Dal 2017 abbiamo reso il sistema operativo, ma è stato usato poco perché è mancata la visione: gli spedizionieri non si rendono conto di come la piattaforma possa mi-

gliorare l'ambiente in cui lavorano”. “È difficile fare entrare le novità in Italia - ha argomentato -, ma i vantaggi sono evidenti: gestire le prenotazioni online significa non avere più code lunghe chilometri in aeroporto”. “A Malpensa saremmo potuti essere i primi a digitalizzare e invece per rendere realmente operativa la piattaforma abbiamo dovuto introdurre l'obbligo - ha evidenziato Betty Schiavoni, Vice Presidente Alsea -. Tutti gli attori della filiera devono ricordare che dietro ogni spedizione ci sono

Oltre 1/5 del valore dell'export italiano viaggia in aereo



Pur trasportando lo 0,7% della massa interscambiata, il cargo aereo trasporta il 23,8% dell'export e il 18,7% dell'import (*). Quote importanti ma ancora inferiori alla media europea.

Fonte: Eurostat (*) Primi quattro modi di trasporto

gli autotrasportatori, i quali subiscono le maggiori criticità e che, in vista del primo di gennaio, vanno istruiti, altrimenti si rischia che le merci vengano respinte da Malpensa.

Il mio è un appello: dobbiamo lavorare tutti insieme per fare sistema e valorizzare la filiera”. “Sono ottimista - ha concluso - ma, finché non vedo, purtroppo non credo”.

Rendi il mondo migliore ripensando la produzione.

Con la nostra gamma di soluzioni integrate, espandi la tua attività più velocemente con maggiore flessibilità e sostenibilità.

#MakeitOMRON



Make it flexible. Make it sustainable. Make it OMRON.

OMRON