

Il ruolo dei corrieri aerei internazionali nell'economia italiana

Executive

Summary

*Le sfide
del mondo express
fra e-commerce, PMI,
internazionalizzazione
e sostenibilità*

Presentazione AICAI

L'Associazione Italiana dei Corrieri Aerei Internazionali (AICAI) nasce il 24 marzo 1987 e associa in Italia i principali corrieri aerei espressi operanti nel mercato. AICAI si propone come punto di riferimento per l'industria delle consegne express e come ente promotore degli interessi dell'intero settore nei confronti di una molteplicità di soggetti istituzionali e imprenditoriali.

L'Associazione opera al suo interno attraverso gruppi di lavoro ad hoc, sui temi strategici del settore: aeroporti e trasporto aereo, trasporto su gomma, dogane, aspetti regolatori e normativi.

Tabella 1. AICAI in breve (anno 2019)

Fatturato aggregato	€ 3.089.600.000
Numero addetti diretti	7.500 (6.100 full time 1.400 part-time)
Numero addetti indotto	circa 45.000
Spedizioni	
Numero	133.469.450
Valore	€ 1.929.670.983
Nazionale	70.112.109
Internazionali Inbound (da estero verso Italia)	28.804.743
Internazionali Outbound (da Italia verso estero)	34.551.998
Espresso	74.794.726
Differite	39.506.624

AICAI è membro della EEA, European Express Association, che tutela e rappresenta gli interessi del settore a livello comunitario e della Global Express Association, l'associazione che rappresenta i corrieri espressi a livello internazionale.

Le aziende socie AICAI sono: DHL; FedEx (titolare anche del marchio TNT) e UPS.

Tabella 2. La flotta AICAI (anno 2019)

Flotta aerea

Flotta mondiale	1.250 velivoli complessivi
Aeroporti italiani serviti	Malpensa (MXP), Fiumicino (FCO), Ciampino (CIA), Pisa (PSA), Venezia (VCE), Bologna (BLQ), Orio al serio Bergamo, Ancona, Napoli, Brescia Montichiari
Numero voli da/per aeroporti italiani	50 voli giornalieri, 300 voli settimanali

Flotta ultimo miglio

Numero veicoli complessivi	7.000
Veicoli EURO 6	5.600 (80% del totale)
Veicoli EURO 5	1.400 (20% del totale)
Veicoli elettrici	circa 100 in sperimentazione
Veicoli a metano	circa 100
Distribuzione dei veicoli	30% del totale nelle città metropolitane, 50% del totale nei capoluoghi di Regione

Executive Summary

I) Premessa

Lo studio illustra le caratteristiche fondamentali del comparto dei corrieri aerei espressi internazionali ed il loro ruolo propulsivo nel Paese. Dopo aver richiamato alcune tendenze macroeconomiche rilevanti per il settore in questione, sono descritti gli aspetti specifici legati all'operatività dei corrieri aerei espressi internazionali e come essi si inseriscono nel moderno sistema di creazione del valore globale, basato sullo sviluppo del commercio internazionale. La contestualizzazione di quest'analisi nel sistema produttivo italiano ha consentito l'emergere di alcune specificità e relative implicazioni di policy che concludono il lavoro.

Il lavoro è stato voluto dall'Associazione italiana

dei corrieri aerei espressi internazionali (AICAI) che ha attivamente partecipato alla sua strutturazione e per espressa indicazione data al Gruppo di ricerca, ha fornito molta parte dei dati e delle informazioni elaborate. Le elaborazioni fanno quindi riferimento essenzialmente all'aggregato economico-produttivo costituito dagli associati AICAI.

II) Il comparto dei corrieri aerei internazionali: modalità operative e principali evidenze

I corrieri aerei internazionali collegano oltre 220 Paesi nel mondo attraverso un network di trasporto globale perfettamente standardizzato e integrato, grazie anche all'utilizzo di sistemi informatici all'avanguardia finalizzato ad implementare la più

adeguata combinazione intermodale di trasporto (su gomma e via aerea) per consegnare le spedizioni nel tempo più rapido possibile e con il minor numero di chilometri percorsi, in modo da associare alla rapidità e alla qualità delle spedizioni, un adeguato contenimento dei costi e dell'impatto ambientale.

Il corriere per il servizio espresso, infatti, non vende una modalità di trasporto, ma un preciso tempo di percorrenza (transit time):

- **espresso**, generalmente entro 24 ore, ma il segmento include anche le consegne time-definite (entro un determinato orario del mattino successivo, con il servizio che quindi si risolve in un intervallo di tempo inferiore alle 24 ore, considerando che di solito gli ultimi ritiri avvengono alle 18:00 e le prime consegne alle 9:00) o entro la fine del giorno successivo all'avvio della spedizione (next day) ed è garantito nella maggior parte delle località nazionali ed europee ed in alcune città del mondo;
- **differite**, ossia il servizio che entro 48/72/96 ore assicura collegamenti rapidi in oltre 220 Paesi nel mondo.

I corrieri svolgono un'attività di supporto fondamentale per le imprese italiane, configurandosi come un partner logistico per le loro operazioni commerciali nei mercati esteri. La principale caratteristica operativa dei corrieri aerei è lavorare durante i tempi di fermo delle attività produttive delle imprese loro clienti, in modo tale che la loro azione abbia l'effetto di espandere la produttività e l'efficienza di queste ultime. A tal fine, le merci sono movimentate principalmente di notte e per via aerea; nel nostro Paese, i corrieri operano sui principali aeroporti nazionali, collegati con i grandi terminal internazionali.

Nel 2019, le imprese associate ad AICAI hanno movimentato 133,5 milioni di spedizioni, di cui il 52% nazionali, ossia che hanno avuto origine e destinazione in Italia e le restanti internazionali, nello specifico il 21% sono state spedizioni relative ai flussi di importazione dall'estero verso l'Italia, ed il 27% ai flussi di esportazioni dall'Italia verso l'estero. Gli associati AICAI sostengono proficuamente l'export nazionale: se, come appena esaminato, in termini di volumi le spedizioni relative ad esportazioni nel 2019 sono state pari al 27% del totale, in termini di valore esse hanno pesato per il 57% del totale, evidenziando il ruolo strategico dei corrieri aerei per il sostegno delle esportazioni ad ele-

vato valore aggiunto. In termini di valore, infatti, le spedizioni nazionali contribuiscono al 27% del totale (a fronte della quota del 52% dei volumi) mentre quelle inerenti le importazioni al 16% (21% dei volumi).

Il commercio intra-UE è il principale mercato servito dagli associati AICAI, in quanto nel 2019 ha assorbito l'88% delle spedizioni in importazione ed il 75% dei flussi di esportazione. Gli associati AICAI nel predetto periodo hanno effettuato prevalentemente spedizioni espressa (60% del totale). Gli associati ad AICAI, unitamente ai propri appaltatori ed alle altre aziende del settore, sono stati considerati servizi essenziali durante l'emergenza Covid-19: hanno svolto infatti un ruolo cruciale nell'approvvigionamento, il più rapido e tempestivo possibile, di prodotti essenziali per il sistema sanitario e per la Protezione Civile, ricoprendo altresì un ruolo non secondario di coesione sociale e sostegno alla popolazione, attraverso le consegne a domicilio di una molteplicità di beni, dimostrando anche la resilienza dei network aerei e terrestri pur a fronte di un onere economico e finanziario molto importante. Nei tre mesi di picco della pandemia in Italia (marzo, aprile, maggio 2020) le spedizioni in import soggette a dogana (extra UE) di prodotti farmaceutici, medicinali, apparati medicali e chirurgici, protesi e DPI, effettuate dai corrieri aerei associati, sono state circa 130 mila su un totale di circa 800 mila, con un'incidenza del 16%.

III) L'evoluzione del contesto di riferimento nazionale ed internazionale

Gli associati AICAI occupano un posto fondamentale nel modello di sviluppo nazionale. La prevalenza di piccole e medie imprese è da sempre una caratteristica distintiva dell'industria italiana. Il nostro Paese, infatti, ha partecipato alle catene globali del valore senza snaturare la propria struttura di tessuto industriale basato su imprese familiari e di piccole dimensioni, che hanno saputo rispondere alla concorrenza globale posizionandosi in nicchie di mercato ed elevato valore aggiunto. La manifattura, infatti, resta il settore trainante dell'export italiano, con un peso dell'82% sul totale delle esportazioni, non senza evidenziare qualche difficoltà nella tenuta delle quote di mercato globali anche nei settori di punta del cosiddetto "made in Italy". Solo il 2,9% delle imprese italiane esporta all'estero, con una marcata correlazione tra dimen-



sione d'impresa e capacità di competere sui mercati internazionali: solo l'1,8% delle imprese fino a 9 addetti è presente sui mercati internazionali, percentuale che cresce con il numero di addetti fino ad arrivare al 51,7% di imprese esportatrici nella classe dimensionale oltre 500 addetti. Per far crescere la capacità ad esportare del Paese, quindi, è indispensabile coinvolgere attivamente le PMI nazionali, creando un contesto istituzionale e regolamentare che ampli le loro possibilità di esportare, superando quegli ostacoli che le PMI oggi percepiscono come barriere all'esportazione: l'individuazione di partner commerciali affidabili, la conoscenza dei mercati esteri e l'impatto con legislazione, normative tecniche e prassi doganali dei Paesi di possibile destinazione. In questo contesto, i corrieri aerei possono configurarsi come facilitatori del commercio internazionale per le PMI, andando a supportare la loro azione in ambiti complessi e riducendo i costi legati allo sviluppo delle strategie di internazionalizzazione o di penetrazione di nuovi mercati.

Altra opportunità di crescita e sviluppo internazionale per le PMI è rappresentata dal segmento dell'e-commerce, che negli ultimi anni ha evidenziato una forte diffusione anche nel nostro Paese, seppure il comparto esprime ad oggi valori ben lontani da quelli registrati in altri Paesi sviluppati: 36,1 miliardi di euro nel 2019, in crescita del 15% rispetto al 2018 e con un peso complessivo del comparto dell'intero settore retail del 7,3%. L'export italiano mediato attraverso canali digitali nel 2019 è stato, invece, pari a 11,8 miliardi di euro (+15% rispetto al 2018 e con incidenza del 2,5% sul totale delle esportazioni). Si tratta di valori ancora marginali, ma in forte crescita annua, per cui lo sviluppo di questo nuovo canale di vendita può costituire un'importante opportunità per le piccole e medie imprese, che possono in questo modo avvicinarsi ai mercati internazionali globali a dispetto della loro dimensione, anche tramite il sostegno di imprese, come i corrieri aerei, che svolgono il ruolo di facilitatori del business, mettendo a disposizione



delle imprese che vogliono esplorare nuovi mercati di sbocco il loro network globale, la loro competenza doganale, nonché gli strumenti gestionali che negli anni i corrieri hanno accuratamente sviluppato.

IV) Le ragioni del ruolo strategico dei corrieri aerei internazionali

I corrieri aerei espressi internazionali svolgono un ruolo fondamentale di creazione di valore aggiunto per le imprese italiane a beneficio dell'economia del paese, attraverso la fornitura di servizi di trasporto integrati contraddistinti dalle seguenti caratteristiche che li rendono unici e difficilmente fungibili con altri servizi di trasporto presenti sul mercato:

- **Celerità (consegne time sensitive) e capillarità:** gestione di spedizioni internazionali con il loro efficiente network capillare che è in grado di collegare 220 Paesi nel mondo in 24/72 ore;
- **Servizi ad elevato valore aggiunto:** controllo integrato dell'intero network, tracciabilità della spe-

dizione durante tutto il trasporto, gestione dello sdoganamento delle merci.

- **Consulenza doganale:** i corrieri forniscono alle imprese le loro competenze nel campo, permettendo a queste ultime di abbattere i costi relativi a queste complesse procedure.

V) Le questioni critiche per il comparto

L'analisi degli aspetti operativi dei corrieri aerei ha evidenziato le due caratteristiche principali della loro operatività:

- **la standardizzazione;**
- **la pressione sui tempi.**

Lo svolgimento di un servizio celere, con consegna espressa, può essere realizzato solo dividendo la giornata in specifiche finestre orarie e svolgendo al loro interno operazioni predeterminate, rispettando sempre i tempi di realizzazione e completamento di ogni fase. È fondamentale, inoltre, che tutto il meccanismo funzioni con perfetta sincronia: i ritiri devono essere svolti nella stessa fascia oraria, in tutte le città, in modo tale da permettere una corretta gestione della merce nelle filiali e il successivo instradamento verso la destinazione intermedia o finale. Il network e la pianificazione dei corrieri, in sintesi, permettono di ottimizzare tempi e costi di trasporto, in quanto la gestione di un network unico internazionale consente a ogni operatore di minimizzare i costi sostenuti per merce trasportata, facendo leva sulle economie di scala che le ampie dimensioni della rete di collegamenti e i conseguenti elevati volumi veicolati permettono di generare.

Una qualsiasi difficoltà operativa rischia di compromettere la continuità del servizio, determinando un impatto negativo non solo sulle redditività del corriere, ma anche e soprattutto sull'economicità dell'impresa cliente, sulla quale viene scaricato in parte l'onere addizionale, rendendo meno competitiva l'impresa italiana rispetto alla concorrenza internazionale.

Di seguito vengono illustrate le principali problematiche e costrizioni relative all'operatività dei corrieri aerei internazionali in Italia emerse nello studio:

- **Accesso ai centri urbani (ZTL ed in generale limitazioni del traffico)**

Per garantire le consegne "time sensitive", i corrieri devono operare in specifiche fasce orarie, necessità che si scontra con i diversi, nonché mutevoli, divieti e vincoli all'accesso ai centri sto-

rici imposti di città in città dalle amministrazioni comunali competenti.

- **Operatività notturna negli aeroporti e costi di gestione**

Al fine di poter collegare circa 220 Paesi nel mondo in 24/72h per i corrieri l'operatività notturna negli aeroporti è indispensabile, per cui restrizioni ai voli notturni, introduzione della noise charge ed elevati oneri aeroportuali ne possono ridurre la capacità operativa.

- **Mancata implementazione dello sportello unico doganale**

Laddove per sdoganare una merce servano controlli molteplici, specie se sanitari e fitosanitari, i tempi di gestione si dilatano anche a causa di differenti orari e modalità operative che i vari uffici interessati hanno negli aeroporti italiani.

- **Regolamentazione nazionale dei corrieri aerei espressi internazionali e relativi oneri**

Pur non avendo nessuna delle caratteristiche dei settori da regolamentare, in Italia il comparto è sottoposto ad un carico regolatorio molto più ampio rispetto alle scelte di altri Paesi europei, specie in riferimento al contributo richiesto dall'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni (AGCOM).

- **Contesto giuslavoristico**

La standardizzazione dei tempi del processo produttivo dei corrieri è messa a dura prova da episodi di scioperi atipici o selvaggi nei centri di smistamento e l'assenza di meccanismi di garanzia rende particolarmente vulnerabile, a cascata, tutto il network dei corrieri.

VI) Le proposte di policy emerse dallo studio

L'insieme delle dinamiche analizzate ha condotto all'identificazione di alcune implicazioni di policy, che concludono lo studio. Gli ostacoli regolamentari e normativi che limitano l'azione dei corrieri aerei possono a tutti gli effetti essere considerati delle barriere allo sviluppo del processo di proiezione sui mercati globali delle imprese nazionali. Le conseguenti implicazioni di policy che derivano da questo ragionamento possono così essere sintetizzate:

- pianificare in termini sostenibili la transizione verso veicoli a minor impatto ambientale, coinvolgendo tutti gli stakeholder, produttori, utilizzatori e amministrazioni pubbliche;
- creare un quadro comune per gli operatori della



logistica in riferimento all'accesso alle aree urbane soggette ai provvedimenti restrittivi tesi a migliorare la qualità dell'aria e ridurre la congestione del traffico;

- determinare un contesto di regole uniforme per i voli notturni, per generare le condizioni di base che consentano ai corrieri di pianificare i loro investimenti in infrastrutture negli hub aeroportuali nazionali;
- superare l'attuale sovrapposizione tra schemi dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e contratti di programma ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) per la definizione dei diritti aeroportuali e attribuire la dovuta importanza al cargo aereo, ancora troppo penalizzato dai meccanismi di determinazione tariffaria;
- implementare effettivamente lo sportello unico doganale, al fine di migliorare l'efficienza complessiva delle procedure di sdoganamento laddove prevedano l'interazione tra più uffici ed enti pubblici;
- rivedere, sul piano legislativo, l'onere, particolar-



mente gravoso in Italia rispetto agli altri Paesi europei, del contributo alle Autorità di regolazione (AGCOM, ART) e semplificare l'insieme della regolazione del settore;

- regolamentare più efficacemente il diritto di sciopero, senza comprimere i diritti garantiti dalla Costituzione, ma adottando gli opportuni strumenti che garantiscano ai corrieri livelli di operatività minima per assicurare il servizio "time sensitive".

In conclusione, lo studio mostra come il rafforzamento dei corrieri aerei, perseguibile attraverso le summenzionate misure di policy che ne facilitano l'azione operativa, potrebbe innescare un circolo virtuoso per il sistema produttivo nazionale. Negli ultimi anni, in un contesto macroeconomico caratterizzato da una domanda interna stagnante, le esportazioni sono state l'unico settore a sostenere la crescita economica del Paese per cui promuovere l'internazionalizzazione delle imprese resta un obiettivo prioritario di politica economica. Non va dimenticato che solo il 2,9%

delle imprese nazionali esporta e che la capacità di esportare è correlata inversamente alla dimensione di impresa, per cui se per far crescere il PIL serve rilanciare il canale estero, tutto ciò è possibile sono affiancando le PMI nella loro azione di ricerca ed apertura dei mercati esteri e rimuovendo alcuni ostacoli regolamentari oggi presenti, come ad esempio le criticità evidenziate dal Customs Capability Index.

In quest'ambito, i corrieri aerei si propongono come facilitatori del commercio estero per le imprese, specie quelle di piccola dimensione che non hanno la sufficiente massa critica per sostenere da sole i costi connessi all'internazionalizzazione e all'apertura di nuovi mercati di sbocco. Favorire l'azione dei corrieri, in ultima istanza, significa quindi promuovere l'internazionalizzazione delle PMI, aumentare il loro contributo alle esportazioni nazionali e rilanciare la crescita del PIL attraverso il canale estero, con effetti immediati anche sugli introiti erariali legati al miglior funzionamento delle dogane.

