

MalpensaNews

Il fast fashion di Shein e Temu e le tensioni sul mar Rosso “intasano” Malpensa

Roberto Morandi · Monday, March 4th, 2024

Cos’hanno in comune un adolescente che compra vestiti online su Shein e un militante islamista Houthi che pilota un drone?

Più o meno direttamente contribuiscono al **boom delle merci per via aerea nel mondo**: qualche centinaio di aerei in più ogni giorno, in giro per il globo. Un improvviso aumento della domanda che ha anche conseguenze locali, ad esempio sull’**aeroporto di Milano Malpensa**, principale scalo italiano per le merci, riferimento assoluto per l’e-commerce.

Il 2023 è stato un anno di **oscillazioni**, a livello globale, dopo le fluttuazioni marcate causate nei tre anni prima dalla pandemia e dal post-pandemia. L’ultimo report di Dhl sul traffico globale segnala però **un aumento del 10% dai dati di febbraio 2023 a quelli di febbraio 2024**, con una spinta particolare dalla Cina (*foto: Hong Kong Air a Malpensa*).

Gli europei – e gli italiani – hanno scoperto l’e-commerce cinese e oggi i volumi sono impressionanti: a livello globale Temu spedisce 4mila tonnellate al giorno di merci, Shein 5mila, Alibaba.com mille, TikTok 800 (sempre al giorno).

Quanto fa in totale? **L’e-commerce cinese muove in totale di 108 voli con Boeing 777 a pieno carico** (e non sempre è possibile, quindi sono ancora di più).

Il punto è che **dall’autunno si è affacciato un altro problema**, o meglio un’altra fonte di traffico per via aerea, inattesa: **la campagna di interdizione dell’accesso al mar Rosso da parte degli Houthi** (la milizia che controlla gran parte dello Yemen) sta **comportando grandi difficoltà al trasporto marittimo** e – di rimbalzo – un aumento della domanda di voli.

In sostanza: meno navi portacontainer prendono la via del Mar Rosso e del canale di Suez, una quota infatti opta per circumnavigare l’Africa, come si faceva prima del 1896 o in altri tempi di guerra. Il risultato è un allungamento significativo dei tempi (se si sceglie il periplo dell’Africa) e dei costi (se si sceglie il Mar Rosso). E sempre più spesso quindi ci si affida agli aerei, anche per tipologie di prodotti che un tempo sarebbero stati trasportati via mare.

«Quando la crisi del canale di Suez ha colpito, non c’era capacità (di trasporto) sul mercato, perché l’e-commerce si era già preso tutto» ha spiegato alla **Reuters** il manager di una compagnia aerea.

Anche in Italia gli effetti della crisi del Mar Rosso sul trasporto aereo merci avevano iniziato a manifestarsi già sul finire del 2023, ad esempio **nel boom dal Vietnam** segnalato dagli spedizionieri al portale specializzato AirCargoItaly. Stando all’esempio del Vietnam, per gestire l’aumento **nel**

meze di marzo sono previsti ad esempio due voli straordinari, in attesa dell'attivazione di un volo regolare.

A gennaio poi è stato registrato un aumento delle merci aeree in ITaia del 18,8%, sempre nel confronto con lo stesso periodo del 2023.

L'aumento delle merci a Malpensa

L'impatto a gennaio si è rivelato ancora più potente su Malpensa. «Questa tipologia di **traffico e-commerce è concentrata a livello nazionale sullo scalo di Malpensa**» ha spiegato al Sole 24 Ore **Andrea Cappa**, segretario dell'Anama, l'associazione degli agenti merci aeree. «Secondo le stime di alcuni operatori (imprese di spedizioni) che gestiscono le importazioni di questi prodotti, **nei primi due mesi del 2024 il traffico è quadruplicato**, segno della forza del mercato delle piattaforme e-commerce B2C».

Va detto che l'Anama è stata protagonista di una polemica nelle settimane scorse sulla efficienza della cargo city di Malpensa: è arrivata a chiedere un "reset" dello scalo, con il blocco dei voli per 48 ore per rimettere in pari l'attività. Una richiesta certamente forte, che ha suscitato reazioni da parte delle principali aziende che gestiscono i magazzini, che si sono affrettate a dire che «non ci sono emergenze». Va detto che a febbraio ha influito anche il parziale stop dei magazzini per cinque giorni a causa di uno sciopero a oltranza (fuori dalle regole che limitano a 24 ore l'astensione nei trasporti).



volo Msc Cargo da Malpensa a Tokyo

Nel contrastare la visione (giudicata troppo negativa) di Anama, la Mle-Bcube, uno dei principali gestori di magazzini alla cargo city, ha chiesto un tavolo per «lavorare soluzioni sistemiche [...] e garantire la continuità e l'efficienza delle operazioni presso lo scalo cargo di Malpensa».

Su Malpensa è anche aperto il **capitolo del potenziamento delle aree destinate alle merci**, che è contrastata dal territorio circostante e dal Parco del Ticino.

Su questo sono in corso due iniziative diverse: da un lato la “forzatura” del governo a Roma, dall’altro un’opera di mediazione (prevalentemente a Milano) per trovare un punto d’equilibrio, che pare più vicino e potrebbe evitare ricorsi e contenziosi che “congelerebbero” lo sviluppo per anni.

L’accordo che potrebbe salvare la brughiera e insieme il cargo di Malpensa

Al di là dello specifico caso di Malpensa, i volumi delle merci aeree verso l’Europa sono in crescita.

Rispetto alla crisi del trasporto marittimo, è previsto un aumento del traffico per via aerea dai principali hub di interscambio mare-aereo: secondo una rilevazione di World Acad nelle prime sette settimane del 2024 i tonnellaggi sulle rotte da Dubai (EAU) per l’Europa sono aumentati del 71%, quello sulle rotte da Colombo (Sri Lanka) all’Europa è in aumento del +61%, quello da Bangkok del +58%, rispetto ai dati dell’anno . Meno marcato l’aumento sulle rotte da Doha (+3%) e da Singapore (+10%).

La crisi di Suez e del Mar Rosso è solo transitoria?

È tutto da vedere, in fine dei conti sempre più ci si sta interrogando in questi mesi sulla libertà dei mari come dato effettivamente acquisito.

Quanto all’altro fronte, **l’e-commerce, potrebbe avere in futuro un ruolo sempre più strutturale**. Come già Amazon, anche i nuovi giganti cinesi dell’e-commerce vogliono attrezzarsi direttamente: **Temu sarebbe interessata a costituire una propria flotta di dodici velivoli wide-body** per gestire in proprio le merci. Un aumento che – fuori dall’emergenza – ripropone anche il tema dell’impatto ambientale del commercio mondiale.

This entry was posted on Monday, March 4th, 2024 at 4:18 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.