

# Baldissara (ECG) si interroga nella Parigi di Topolino & C.: “Siamo un costo o un’arma strategica?”

L’associazione europea degli operatori logistici e trasportatori di automezzi ha svolto la sua annuale conferenza a Eurodisney senza risolvere il consueto dubbio amletico: la distribuzione dei veicoli viene considerata dai produttori una *commodity* o un valore aggiunto di marketing?

dal nostro inviato

**Eurodisney (Parigi)** – A qualcuno potrebbe anche essere venuto il dubbio: una location ‘virtuale’ come la Disneyland disegnata in Europa dagli americani a beneficio di grandi e piccoli cittadini del Vecchio Continente sarà stata scelta come *venue* per la Conferenza 2011 di ECG Eurocartrans Group - l’associazione europea degli operatori logistici dell’automobile, acronimati in LSP Logistics Service Providers – solo per una questione di *‘value for money’* per evitare la mazzata dei prezzi iperbolici degli hotel della Ville Lumière gonfiati dalla grandeur francese?

Considerando che un taxi dall’aeroporto Charles de Gaulle alla Topolinia parigina, se avete la sfortuna di ‘beccare’ il traffico

dell’ora di punta, può arrivare a sfiorare la modica cifra di un centinaio di euro, l’ipotesi non è peregrina.

Ma una seconda chiave di lettura, più sottile e forse proprio per questo non troppo conclamata, magari solo per evitare altre frizioni diplomatiche con la storica controparte degli LSPs, ovvero le fabbriche automobilistiche - che nell’industria automobilistica - abituata ad utilizzare un gergo vietato ai non iniziati, inevitabilmente hanno pure loro un bell’acronimo (OEM Original Equipment Manufacturers) - potrebbe essere quella che l’industria continua a vivere nel mondo delle favole. Sono infatti anni che l’associazione di categoria presieduta dal manager napoletano Costantino Baldissara, alfiere della Grimaldi, giunto al suo secondo mandato presidenziale, sta cercando di

fare entrare nella testa delle varie Daimler, Mercedes Benz, Seat, FIAT, Audi, Toyota, Renault-Nissan – queste le case automobilistiche presenti alla kermesse francese – la necessità di scendere a più miti consigli, cercare e trovare un dialogo, allo scopo di non contribuire al declino di una sponda comunque fondamentale per il completamento del ciclo logistico dell’industria automobilistica.

Per cercare di risolvere ulteriori antagonismi ed eventuali diatribe, ECG – dopo aver prodotto, con uno sforzo enorme, un brillante rapporto che analizza in dettaglio tutto il settore, la ‘Survey of Vehicle Logistics in Europe’ distribuita alla conferenza di Berlino nel 2010, unico repertorio disponibile in materia – si è impegnata anche nella redazione, affidata alla sua Maritime & Ports Commission (creata nel 2008), di un prezioso documento denominato ‘Standard Shipping Terms’ che consolida in un manuale pratico la serie di nomenclature in vigore, ed a volte difformi e persino contraddittorie rispetto agli Incoterms di normale uso commerciale, per quanto concerne le operazioni logistiche in ambito marittimo e portuale. Non un mero sforzo accademico fine a se stesso ma un documento pragmatico che permetterà, risolvendo una volta per tutte certe ambiguità, di far venire meno una delle cause delle divergenze persistenti fra i due mondi, offerta e domanda di servizi di trasporto e logistica. “Soprattutto lo scopo è definire in maniera inequivocabile come sono ripartiti fra cliente e fornitore i costi e i rischi delle operazioni approntate, stabilendo ‘bianco o nero’ riguardo a quella zona grigia che ancora inficia i



Baldissara auspica la pace tra LSPs e OEMs

rapporti contrattuali fra vettore e caricatore di merci rotabili” chiarisce l’esponente di ECG.

“La questione è essenziale: siamo un costo o un’arma strategica? la distribuzione dei veicoli viene considerata dai produttori una commodity o un valore aggiunto di marketing?” si chiede il presidente di ECG, sulla scorta delle discrasie fra domanda e offerta recentemente sperimentate.

“La ripresa della produzione di veicoli, sulla scorta di una richiesta crescente nell’ultimo anno, si è trovata strozzata a causa della carenza di capacità di trasporto, peraltro comprensibile, considerata la mancanza di certezze che ci arriva dalla committenza e dalla ‘rottura delle trattative’, visto che gli OEMs hanno preferito vederci come un costo da tagliare brutalmente piuttosto che un servizio da coltivare quale arma strategica

di sviluppo”.

Allarga le braccia quasi disarmato Baldissara. “Il profitto globale del settore, sul versante LSPs, segna un saldo nulla. Da tempo non si ordinano più bisarche, carri ferroviari e navi porta-auto. Ho letto molti bilanci aziendali dei nostri soci, la situazione è davvero seria. Veniamo da un’estate terribile a livello di economia generale, peccato che il tutto riverbera su un’industria che vale 3,5 milioni di posti di lavoro (5,6% della popolazione attiva e 10,2% di quella impiegata nel settore della produzione di beni; ogni posto di lavoro creato in fabbrica ne genera cinque nelle attività ancillari)” sottolinea il numero uno dell’associazione richiamando la necessità, da parte delle istituzioni, di destinare fondi comuni, incentivi alla rottamazione



Egon Christ (Daimler), Juan Riva (ECSA) e Costantino Baldissara (ECG)

segue da pag.15

e sussidi alla 'ambientalizzazione' dei veicoli prodotti. "L'ACEA (l'associazione dei costruttori di veicoli) ci ricorda che 77 milioni di auto, pari al 34,6% di quelle in circolazione, hanno più di dieci anni, dunque sono pronte alla demolizione, che va solo incoraggiata con qualche misura specifica".

Baldissara poi inizia una convinta arringa della sua categoria. "La logistica dei veicoli completi (FVL Finished Vehicle Logistics) è un settore da 40 miliardi di euro di fatturato, pari come denari messi in campo alla costruzione di 60 nuove fabbriche o alla vendita di 2,6 milioni di auto. Disponiamo globalmente di flotte da 373 navi porta-auto, 13mila vagoni specializzati, 17.600 bisarche e 22 chiatte fluviali dedicate. Dunque meritiamo maggiore rispetto ed attenzione dai nostri clienti! Non possiamo investire ancora al buio, senza avere la garanzia di contratti a lungo termine con certezze sulle quantità e tariffe. Non è accettabile continuare a subire pressioni enormi dalla clientela, con costi di produzione dei nostri servizi in costante crescita (dal +3% dei premi assicurativi al +30% del bunker), senza parlare del paventato deficit di autisti



Solita pattuglia italiana tra gli stand di Parigi

professionali".

È di pace il messaggio finale lanciato dal palco parigino. "Confido in un comportamento responsabile da entrambe le parti. Molti operatori stanno ancora leccandosi le ferite della prima crisi, una seconda lascerebbe molti morti sul campo di battaglia. È questo il momento di unire le forze piuttosto che di dividersi ulteriormente, frazionando la nostra capacità competitiva ed indebolendo la posizione del settore. Voglio solo sperare che rimanga un brutto sogno uno scenario

che veda l'industria automobilistica incapace di effettuare le consegne delle proprie produzioni per la mancanza di vettori dedicati a svolgere questa funzione".

Preoccupazione e perplessità che risultano evidenti anche nell'intervento di Juan Francos Riva, presidente degli armatori europei targati ECSA European Community Shipowners' Association, il quale mette in guardia su un ulteriore spada di Damocle che pende sulle teste di un settore che pure ha profuso enormi sforzi per rinnovarsi, investendo costantemente nelle flotte aziendali di car-carriers. "Lo short sea shipping continentale rischia di perdere il 40% del suo attuale traffico a causa della normativa sulle emissioni sulfuree di prossima entrata in vigore, decisamente troppo restrittiva e penalizzante, che metterà fuori gioco tante navi le quali pure sono adeguate al servizio che debbono svolgere sia a livello tecnico che come misure di sicurezza, causando la paradossale conseguenza di fare tornare molto traffico di automobili (e non solo) dal mare alla strada" ammonisce l'armatore spagnolo, numero uno di Suardiaz, una delle compagnie di navigazione che trasportano auto da e per l'Italia e che è anche partner della flotta Grimaldi (hanno insieme un

servizio congiunto su Livorno). "Per evitare tale scenario disastroso e cercare di mitigare conseguenze inaccettabili per lo shipping, è stato proposto uno strumento che si chiama *toolbox* che però non sarà più disponibile nel 2015; dunque un'altra soluzione va individuata! La possibilità, e l'auspicio, è che la Commissione Europea infine riconosca l'impatto economico drammatico della nuova proposta, e dunque almeno in parte torni sui suoi passi, attenuandone i contenuti" confida il presidente di ECSA, impegnato in una densa attività di lobby a Bruxelles proprio a tale finalità.

A offrire una parziale apertura della controparte ci ha pensato Egon Christ

(Daimler), ormai una delle pietre miliari degli appuntamenti di ECG, il quale ha pragmaticamente ricordato le difficoltà a trovare una posizione conciliante tra OEMs e LSPs: "Il Code of Conduct tra ACEA e ECG che si era ventilato poter costituire durante l'assemblea di Varsavia dello scorso maggio, stabilendo nuove regole del gioco gradite a tutti i players, resterà lettera morta, e non per scarsa volontà di alcuno; questa intesa necessita di essere rivista completamente perchè secondo quanto trapelato in sede comunitaria, esso poteva ricadere sotto gli strali dell'Antitrust, essendo considerata

segue a pag.17



Trio partenopeo di Grimaldi: Olivieri, Morrica e Baldissara

## ROBERTO BUCCI S.p.a.

SHIPPING AGENTS - INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS  
Membro del THROUGH TRANSPORT CLUB Londra - TMS ITALIA S.r.l.Genova

APL (NOL GROUP) - Sub-Agenti a Napoli/Salerno

Servizio settimanale da Napoli per Far East - Cina - Australia - East/West Coast USA

ALL BLACK SEA SERVICES (ABS) - Marsiglia - Agenti Generali per l'Italia

Servizio contenitori per Varna - Costanza - Odessa - Novorossiysk - Poti  
Prosecuzioni interne per Georgia - Armenia - Azerbaijan

CENTRAL MARINE LIMITED (CML) - Malta - Agenti per il Sud Italia

Servizio contenitori per Malta da Napoli - Salerno - Taranto - Gioia Tauro

IFL INTERNATIONAL FREIGHT LINE - Hong Kong

Servizio contenitori settimanale da porti italiani per la Mongolia

PAKISTAN NATIONAL SHIPPING CO. - Agenti Generali per l'Italia

Servizio convenzionale e contenitori da Genova e altri porti italiani per Pakistan - Golfo Arabico

NVOCC per Felixstowe - Portbury - Tilbury - Thamesport - Liverpool - Grangemouth - Cork -

Dublino - Belfast - Antwerp - Rotterdam - Hamburg - Scandinavia - Porti del Baltico

Partenze da: Salerno - Napoli - Palermo - Gioia Tauro - Bari - Taranto - Livorno -  
La Spezia - Ravenna - Trieste - Venezia

SERVIZIO CAMIONISTICO E SWAP BODY  
SERVIZIO TRISETTIMANALE TRENO BILANCIATO  
Gioia Tauro (MCT) - Napoli (TFG) - Gioia Tauro (MCT)

www.bucci.it

**SALERNO**  
Via Benedetto Croce, 5  
Tel. 089/230211  
Fax. 089/225984  
e-mail: a.belfiore@bucci.it

**LONDRA**  
Bucci Freight Services Ltd  
2/4 Great Eastern Street  
London - EC2A/3NW  
Tel. +44/207/3922200  
Fax. +44/207/3779155

**NAPOLI**  
Via A. Vespucci, 9/20  
Tel. 081/5979411  
Fax. 081/5549737  
e-mail: n.coppola@bucci.it

**SALERNO**  
Piazza Umberto I', 1  
Tel. 089/255811  
Fax. 089/224194  
e-mail: expdpt@bucci.it

segue da pag.16

alla stregua di un cartello” afferma il manager tedesco. “Dunque adesso si azzerà tutto, ferma restando la volontà di trovare una posizione di armonia con reciproca soddisfazione; ci sarà un primo *common working meeting* alla vigilia di Natale, il 14 dicembre 2011” conclude Christ. Sperando di poter brindare non solo all’incipiente festività ma anche al raggiungimento di un accordo che faccia finalmente seppellire l’ascia di guerra tra le due controparti.

In attesa che ‘scoppi la pace’ come da tutti auspicato, l’appuntamento per il prossimo incontro dei membri di ECG è a maggio 2012 quando l’assemblea generale si terrà, per la prima volta, ‘a bagno’, ovvero a

bordo di un traghetto in servizio nel Mare del Nord. Una formula già utilizzata con successo dalla Grimaldi – e dunque non ci sono dubbi che proprio il presidente Baldissara abbia suggerito questa modalità ‘itinerante’ – e che nel caso specifico vedrà i soci di ECG imbarcare al terminal traghetti di Oslo (Norvegia), tenere i lavori a bordo durante la navigazione su un cruise-ferry della compagnia danese DFDS, e sbarcare al terminal di arrivo a Copenhagen (Danimarca), realizzando così il precedente della prima conferenza di settore tenuta tra due paesi diversi.

**Angelo Scorza**

## Terminal San Giorgio



### LO-LO & RO-RO SERVICES:

Containers  
General Cargo  
Project Cargo  
Heavy Lift  
Yachts  
Trailers  
Cars  
and more...

### Your Terminal of choice in Genoa

Ponte Libia - 16149 Genova  
Tel. +39 010 0894102 - Fax +39 010 0894129  
e-mail: commerciale@terminalsangiorgio.it  
web: www.terminalsangiorgio.it

## C'è uno strappo nella bandiera tricolore

Il secondo evento annuale pubblico di ECG – oltre al congresso ‘ecumenico’ di inizio autunno, a metà primavera si tiene l’assemblea generale dei soci – è andato in scena nell’inedita collocazione in un’area di grandi pianure dove fioccano magazzini e depositi di multinazionali logistiche come, tanto per citarne alcune, Geodis Calberson, Kuehne+Nagel e GEFCO. Non a caso la multinazionale francese – premier sponsor dell’evento, mentre i connazionali della alsaziana Lohr erano gold sponsor – che ‘pesa’ 3,4 miliardi di euro di fatturato ed è presente in 29 paesi europei era rappresentata dal numero uno del gruppo, il Chairman e CEO Yves Fargues, e dal Vice Presidente Vehicle Logistics Antoine Redier.

Tra i circa 270 delegati – pare che sia il record di presenze per un evento di ECG – convenuti nella location alla cintura metropolitana di Parigi, come sempre ben rappresentata era la pattuglia italiana, con i soci Bertani, F.lli Elia, Autotrade & Logistics, Rolfo, IFast-Fiat Auto e le aziende affiliate Ballsystem ed Aral (confinata nel piccolo reparto espositivo a mettere in mostra i propri servizi e prodotti). Tuttavia un’assenza di lusso aleggiava nelle sale dell’Hotel New York: Paola Petrone, manager con ampia delega a tutta la logistica ed il coordinamento dei fornitori per conto di IFast (il braccio logistico) del Gruppo Fiat Auto, a suo tempo annunciata anche come uno dei panelists della *main session*, non c’era, e difficilmente sarà mai più vista, almeno con la sua ultima posizione aziendale (senior vice president della supply chain dalla primavera 2010), nell’industria automotive.

La manager emergente del filone – la rivista di riferimento del settore ‘Automotive

Logistics’ le aveva addirittura dedicato la scorsa primavera un ampio servizio con intervista di approfondimento e l’onore di una grande foto a tutta copertina – che aveva ‘sconvolto’ i rapporti coi fornitori di servizi logistici utilizzando la divisione interna a questi concorrente (IFast, appunto), quale arma per rinegoziare le condizioni di certi contratti, proveniente da esperienze in Siemens e Ferrovie dello Stato ed inizialmente assunta quale responsabile della logistica della fabbrica piemontese, è stata ‘invitata’ a lasciare il gruppo torinese appena dopo l’estate.

Non sono pervenute comunicazioni ufficiali ad alcuno ma, ricostruendo la verità attraverso frammenti di notizia e percezioni individuali dei suoi interlocutori, pare di capire che la Petrone – protagonista di un’irresistibile ascesa di carriera – abbia avuto profondi contrasti col massimo vertice di Fiat. L’ultimo organigramma ‘al risparmio’ varato da Sergio Marchionne a fine luglio la escludeva dal secondo livello manageriale, quello che riguarda i vicepresidenti, sostanzialmente relegandola ad un declassamento da lei ritenuto inaccettabile. E così a partire dal 1° settembre (pure su tale data non c’è ufficialità) Petrone, con preavviso istantaneo (le classiche 24 ore per sgomberare la scrivania tanto care alla cinematografia americana), avrebbe



salutato i suoi collaboratori e fatto le valigie dall’ufficio di Torino.

Al suo posto torna il suo predecessore, ovvero quel Diego Pistone – che fra l’altro ricopre una posizione appena creata: Parts & Service, Supply Chain & Network Department – che ora riporta non più a Marchionne, come faceva Petrone, ma a Gianni Coda, capo della nuova divisione raggruppata Europa, Medio Oriente, Africa.

A.S.



**Soluzioni**  
**software**  
per lo **shipping**

[www.omniainformatica.it](http://www.omniainformatica.it)