

Hindley (Ecg): "La logistica dell'auto crescerà. Guardiamo oltre i confini europei"

Il presidente dell'associazione europea dei trasportatori di veicoli finiti: "Adesso stiamo ampliando le nostre partnership in Cina, Medio Oriente e India"



Piazzale di auto nuove (foto d'archivio)

Alberto Quarati

Ultimo aggiornamento 21 giugno 2026 - 20:23

«Lavoro nel settore fin dagli anni Ottanta: posso affermare che stiamo vivendo il periodo di maggiore trasformazione e sconvolgimento dell'industria automobilistica». Parola di **Mark Hindley**, da poche settimane al vertice dell'Ecg, l'associazione europea della logistica dell'automobile, un complesso di aziende che muove 26mila camion, 470 navi, 14mila treni, con aree di stoccaggio pari a 77 milioni di metri quadrati.

I punti cardine del suo mandato?

«Saranno guidati i nostri membri ad affrontare questo enorme cambiamento che sta interessando il settore. Pur essendo un momento entusiasmante, rappresenta anche un periodo cruciale, ricco di rischi e opportunità, per il settore della logistica e del trasporto di veicoli. Ci troviamo di fronte a una combinazione di diversi fattori, tra cui: elettrificazione, sostenibilità, tecnologia e intelligenza artificiale, nuovi produttori provenienti dalla Cina e una consolidata base produttiva automobilistica in Europa. A ciò si aggiunge il più ampio contesto di instabilità economica e incertezza causato da fattori geopolitici ed eventi catastrofici. Secondo punto: promuovere la collaborazione globale con l'ingresso di nuovi operatori nel nostro mercato e, al contempo, creare una rete per consentire ai nostri membri di espandersi (dato che assisteremo a una stagnazione in Europa nonostante la crescita globale – India, Medio Oriente, ecc...). Infine supportare gli associati e promuovere la collaborazione globale per aiutarli ad adattarsi a un mercato della logistica automobilistica sempre più interconnesso. Insomma, sono entusiasta di poter consolidare le solide basi gettate dall'Ecg e di collaborare a stretto contatto con il team di esperti che abbiamo a Bruxelles per supportare i nostri membri in tutti i segmenti della logistica dei veicoli finiti».



Mark Hindley

Negli ultimi mesi abbiamo assistito, anche tra Paesi europei, alla proliferazione di numerosi accordi di libero scambio o strumenti giuridici simili. In che modo questo sta influenzando le strategie e le politiche dell'industria automobilistica, e di conseguenza la vostra attività?

«L'industria automobilistica è una delle più interconnesse a livello globale. I veicoli vengono venduti in ogni Paese, prodotti in tutto il mondo e assemblati utilizzando componenti provenienti da diversi continenti. Gli accordi di libero scambio e altri accordi commerciali influenzano sempre più i luoghi di produzione, vendita e trasporto dei veicoli. Man mano che i produttori adattano la propria presenza produttiva e le strategie di mercato per sfruttare le nuove opportunità, i fornitori di servizi logistici per veicoli finiti devono adeguare di conseguenza le proprie reti e i propri servizi. Per il nostro settore, questi sviluppi creano sia sfide che opportunità. Gli accordi commerciali possono aprire nuovi mercati, generare nuovi flussi di veicoli e sostenere la crescita in regioni al di fuori dell'Europa. Di conseguenza, la cooperazione internazionale e solide reti globali stanno diventando sempre più importanti sia per i produttori che per i fornitori di servizi logistici. Per questo motivo, l'Ecg ha posto maggiore enfasi sull'impegno internazionale. Abbiamo già ampliato la nostra collaborazione con partner in Cina, stiamo sviluppando relazioni in Medio Oriente e abbiamo iniziato a costruire legami più stretti con gli stakeholder del settore in India. Queste connessioni contribuiscono a garantire che i nostri membri rimangano partecipi del dibattito e delle opportunità che plasmano il futuro della logistica automobilistica. Allo stesso tempo, il settore beneficia della stabilità e della prevedibilità

del contesto commerciale, consentendo alle aziende di investire con fiducia e sviluppare soluzioni a lungo termine per i propri clienti».

Qual è la posizione dell'Ecg sulla transizione verde? Oggi, in particolare nel settore marittimo, molte aziende e associazioni chiedono una revisione del pacchetto Eu-Ets e Fuel-Eu. Voi?

«Il problema principale per il nostro settore e i membri dell'Ecg è l'investimento necessario in nuove risorse per raggiungere l'obiettivo delle zero emissioni nette. Gli investimenti richiedono ingenti capitali e l'ammortamento deve essere ripartito sul lungo termine. Tuttavia, con i contratti tipici del nostro settore, della durata di soli tre anni, la mancanza di un impegno a lungo termine diventa un ostacolo. Per facilitare un dialogo ponderato tra noi e i nostri clienti, l'Ecg ha sviluppato l'E-Truck Accelerator, uno strumento progettato per accelerare la diffusione dei camion elettrici fornendo un confronto trasparente tra le operazioni con camion diesel ed elettrici, inclusi costi, risparmi e requisiti di investimento per la durata di un contratto».

Guardando all'ascesa della Cina come principale produttore di auto e il rallentamento dell'economia europea, cosa cambierà nel vostro modello operativo in Europa? Esiste il rischio che in futuro le aziende logistiche cinesi o asiatiche prendano il posto dei loro concorrenti europei?

«Non consideriamo questa questione come una semplice sostituzione dei fornitori europei con aziende cinesi o asiatiche. Con la crescente interconnessione dei mercati automobilistici, gli investimenti e la cooperazione fluiscono in entrambe le direzioni. Così come molte aziende logistiche europee hanno investito e si sono espanse a livello internazionale, anche in Cina, è naturale che anche le aziende cinesi e di altri paesi asiatici cerchino opportunità in Europa. La questione chiave non è la provenienza di un'azienda, ma il valore che può apportare ai clienti. I fornitori europei di servizi di logistica automobilistica hanno costruito nel corso di molti decenni reti estese, competenze operative e una profonda conoscenza del mercato. Queste capacità rimangono estremamente attraenti sia per i produttori affermati, che per i nuovi produttori che entrano nel mercato».

Dentro le notizie

Daniele Motta | Armatori , Scenari economici

Il duro mestiere del mare: mancano 90mila marittimi



Arcangelo Merella | Porti

Ai Comuni una quota dell'Iva di banchina / L'INTERVENTO

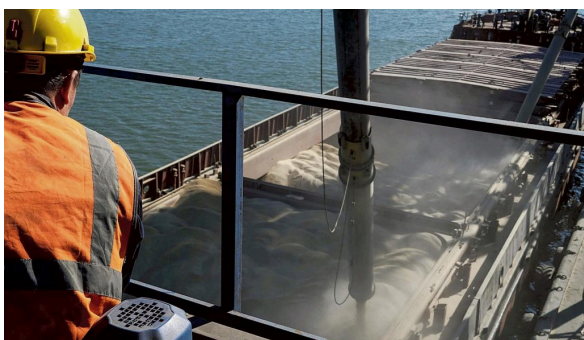


Daniele Russo | Energia Pulita , Infrastrutture

Cina, il Piano per rilanciare la Nuova Via della Seta: meno cemento e invasione di camion elettrici



Potrebbe interessarti



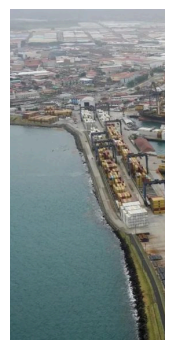
La Redazione |

Come le guerre ridisegnano le rotte dei prodotti agricoli:



La Redazione |

Container, i noli corrono tra l'anticipo della "peak



Daniele Russo

Panar magg termini

**season" e le tensioni
geopolitiche**

**Hutchison dopo il
calo di inizio anno**

**e Belg
movir
doppi
aeron**

