

La tragedia della guerra ha sempre delle ripercussioni. L'invasione russa dell'Ucraina alla fine di febbraio non fa eccezione. Con segnalazioni di migliaia di morti e centinaia di migliaia di persone sfollate, il costo umano è incalcolabile. Mentre il sangue viene versato in Ucraina a un ritmo terrificante, questa guerra viene combattuta su almeno tre fronti: militare, elettronico e finanziario.

Il costo umano della dimensione militare esula dagli scopi di questa analisi (e del nostro magazine). Allo stesso modo, la guerra informatica è probabilmente un aspetto troppo complesso e con ripercussioni non immaginabili. Il costo economico della guerra in Ucraina, tuttavia, avrà un impatto inevitabile sia in modo diretto sulla produzione europea di pneumatici, sia indiretto, a causa della logistica e dell'impatto delle sanzioni.

Gran parte del mondo occidentale, infatti, ha imposto sanzioni alla Russia, progettate con lo scopo di rallentare la sua economia e influire sulla sua capacità di fare la guerra. Ad esempio, c'è stata la decisione multilaterale di cacciare la Russia dal sistema di pagamento internazionale Swift, congelando al contempo le risorse chiave di aziende e persone russe in terra straniera.

Insieme, queste mosse faranno a pezzi l'economia russa. Alcuni analisti affermano che queste azioni porteranno a una contrazione del 20% dell'economia russa nel secondo trimestre 2022, seguita da circa il 3,5% per l'intero anno (JPMorgan), o al diretto "crollo dell'economia russa", secondo il ministro delle finanze francese. Il ragionamento alla base dello scenario peggiore è che, secondo Bruno Le Maire, l'entità delle attività russe che verranno congelate dagli Stati Uniti e dall'UE ammonta a circa 1 trilione di dollari. Inoltre, le sanzioni colpiscono tutte le principali banche russe e la banca centrale russa.

Senza l'accesso al capitale internazionale, ciò significa vere sfide nella produzione di pneumatici per le fabbriche che operano in Russia. Gli attori domestici che non hanno accesso alla scala globale e alle catene di approvvigionamento saranno probabilmente i più colpiti.

JSC Cordiant (precedentemente noto come Sibur Russian Tyres) è il principale produttore di pneumatici russo, secondo il sito Web dell'azienda, con tre stabilimenti e cinque filiali. Nel 2012, la quota di mercato totale di Cordiant ammontava al 21,8%. Il segmento dei pneumatici per auto era pari al 18%, quella per autocarri leggeri del 25% e quella del segmento dei pneumatici per autocarri era del 33,5%.

La produzione totale di pneumatici nel 2012 è stata di 8,7 milioni di pneumatici, in circa 400 modelli e dimensioni di tre marchi principali: Cordiant (pneumatici per auto e autocarri

leggeri), Cordiant Professional e TyRex (entrambi pneumatici per autocarri). Circa il 20% della produzione è stato esportato. All'epoca, il piano era di aumentare la produzione di pneumatici per auto e autocarri leggeri fino a 10 milioni di unità all'anno entro il 2017 e la produzione di pneumatici per autocarri fino a 1 milione di pneumatici all'anno. L'obiettivo a lungo termine era raggiungere una capacità di produzione complessiva di pneumatici di 12 milioni di unità all'anno.

Tuttavia, la valutazione di Cordiant trascura PJSC Nizhnekamskshina, che fa parte del complesso di produzione di pneumatici di PJSC Tatneft. E Tatneft è, ovviamente, il quinto più grande attore nel settore del petrolio e del gas. Secondo Nizhnekamskshina, l'azienda è la più grande impresa manifatturiera della Federazione Russa e "tra i principali produttori di pneumatici per vettura e autocarri leggeri nei paesi della CSI". La prima camera d'aria per automobile è stata prodotta dall'azienda nell'aprile 1973 e nell'ottobre 1974 la fabbrica ha prodotto il suo milionesimo pneumatico. Nel 2016 l'azienda ha prodotto il suo 400 milionesimo pneumatico.

Commerciando prodotti con i marchi di pneumatici **Kama, Kama Euro e Viatti**, Nizhnekamskshina è diventato il primo fornitore nel mercato russo ad essere omologato sui principali OEM internazionali come Fiat, Volkswagen, Skoda e Ford. I marchi di pneumatici Tatneft sono posizionati nei segmenti di fascia medio-bassa con Kama descritto come "C", Kama Euro come "B/C" e Viatti come "C".

Per quanto riguarda la produzione, si dice che questa sia rimasta stabile tra 9 e 10 milioni di pneumatici per i cinque anni tra il 2012 e il 2017. In altre parole, i prodotti Tatneft rappresentano circa il 20% del mercato russo dei pneumatici. Nello stesso periodo la domanda del mercato russo dei pneumatici è scesa da 62,3 milioni di pneumatici nel 2012 a 51,3 milioni di pneumatici nel 2017, a causa di un rallentamento economico registrato nella Federazione Russa.

Tuttavia, verso la fine di quel calo, si dice che la domanda sia cresciuta del 18% nel 2017 rispetto al 2016. Tatneft ha venduto 13,1 milioni di pneumatici quell'anno, un nuovo record per il complesso di produzione di pneumatici di Nizhnekamsk. Tale risultato equivaleva a 1,1 milioni di pneumatici di crescita, ovvero il 9% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, la quota di mercato dei pneumatici Nizhnekamsk è leggermente scesa quell'anno, al 19,3%, a causa della forte crescita della domanda di pneumatici.

Qualunque azienda sia effettivamente la più grande del mercato russo, con i capitali congelati, è probabile che i produttori di pneumatici russi facciano affidamento su un'integrazione verticale strategica (Tatneft produce gomma sintetica e nerofumo, tra le

altre cose) e su forti legami intraregionali.

Ma, ovviamente, questo riguarda solo il mercato di produzione di pneumatici autoctono. A queste considerazioni dobbiamo aggiungere la produzione di player globali di pneumatici con sede in Russia.

Pirelli, ad esempio, gestisce gli stabilimenti di pneumatici di Kirov e Voronezh. E alcuni dei suoi azionisti chiave sono legati a quelle imprese russe. **Bridgestone**, da parte sua, gestisce uno stabilimento di pneumatici per auto nella Russia occidentale. Nokian gestisce lo stabilimento di Vsevolozhskan, a 20 chilometri da San Pietroburgo, e **Continental** ha una fabbrica a Kaluga. E **Michelin** produce pneumatici a Davydovo. Allo stesso tempo, l'attività Voltyre-Prom JSC di **Titan International** produce pneumatici agricoli e industriali a Volzhskiy, vicino a Volgograd, solo per citarne alcuni.

Naturalmente, non dobbiamo dimenticare che ci sono almeno tre produttori di pneumatici nella stessa Ucraina: **Rosava**, **Dneproshina** ed **Eurotire**.

Poi ci sono le fabbriche di pneumatici che operano nei paesi che confinano con l'Ucraina: Moldavia, Romania, Ungheria, Slovacchia, Polonia e Bielorussia. Di questi, Polonia, Romania e Ungheria ospitano grandi stabilimenti di produzione di pneumatici, di proprietà di aziende leader a livello mondiale tra cui Apollo, Bridgestone, Continental e Pirelli.

L'ultima parola del parlamento europeo è che, almeno per il momento, non verranno fermate le importazioni di pneumatici o gomma dalla Russia nell'Unione europea. Bisogna capire, però, le mosse della Russia, che [**ha già minacciato la nazionalizzazione delle imprese straniere.**](#)

© riproduzione riservata pubblicato il 2 / 03 / 2022