

[Nexen](#) in Repubblica Ceca e [Vredestein](#) in Ungheria. [Toyo](#) e [Linglong](#) in Serbia. [Goodyear](#) che sposta la produzione Agro in Turchia. E ora gli annunciati piani di [Yokohama](#) e [Sentury](#) e le strategie di [Triangle](#) e Kumho. A questa già corposa lista di produttori di pneumatici si aggiungono anche [Nokian](#) e [Michelin](#), che hanno annunciato l'abbandono della Russia e l'impossibilità di riprendere la produzione.

Cosa accomuna queste aziende? Semplice: sono tutti produttori di pneumatici che hanno aperto o sono in procinto di aprire la loro prima **fabbrica in Europa**, riportando la produzione nel vecchio continente, un fenomeno chiamato **reshoring**.

E' un fenomeno in atto in praticamente tutti i settori, dalla bicicletta all'automotive, ma il settore dei pneumatici, che negli ultimi 20 anni ha considerato la Cina come "fabbrica dell'Europa", sta attraversando un particolare momento, con produttori di tutte le nazionalità, cinesi compresi, che spingono per arrivare a ottenere un'impronta produttiva sul suolo europeo.

Perchè accade questo fenomeno? Il motivo più importante è l'[aumento spropositato dei costi di noleggio dei container](#) (ora sembra stiano leggermente calando) particolarmente importanti per i produttori di pneumatici vista la natura e le dimensioni delle gomme.

Un altro fattore, sempre legato ai container, è il cronico **ritardo delle spedizioni**, a causa dei colli di bottiglia dei porti. Oggi in Europa arrivano in tempo solamente 4 spedizioni su 10. E per un settore dove i tempi sono fondamentali, non ci si può permettere un ritardo di qualche settimana nella consegna. Inoltre, c'è anche una ragione legata ai dazi: la Commissione Europea ha appena riaperto l'[indagine sui pneumatici cinesi](#) per autocarri importati dalla Cina, e nessuno ad oggi può sapere come andrà a finire.

Altri motivi che hanno sicuramente influito sono l'aumento dei costi delle materie prime e la guerra in Ucraina.

Chiaramente, il reshoring non risolve tutti i problemi, anzi. I costi energetici della produzione in Europa sono molto più alti, così come quelli legati alle risorse umane. Ma tra avere una produzione più costosa, ma pronta da vendere, e non averla affatto, chi sceglierebbe la seconda opzione?

Sul tema del reshoring parla diffusamente anche **Alessandro De Martino**, amministratore delegato Continental, in questa nostra video intervista:

© riproduzione riservata pubblicato il 9 / 08 / 2022