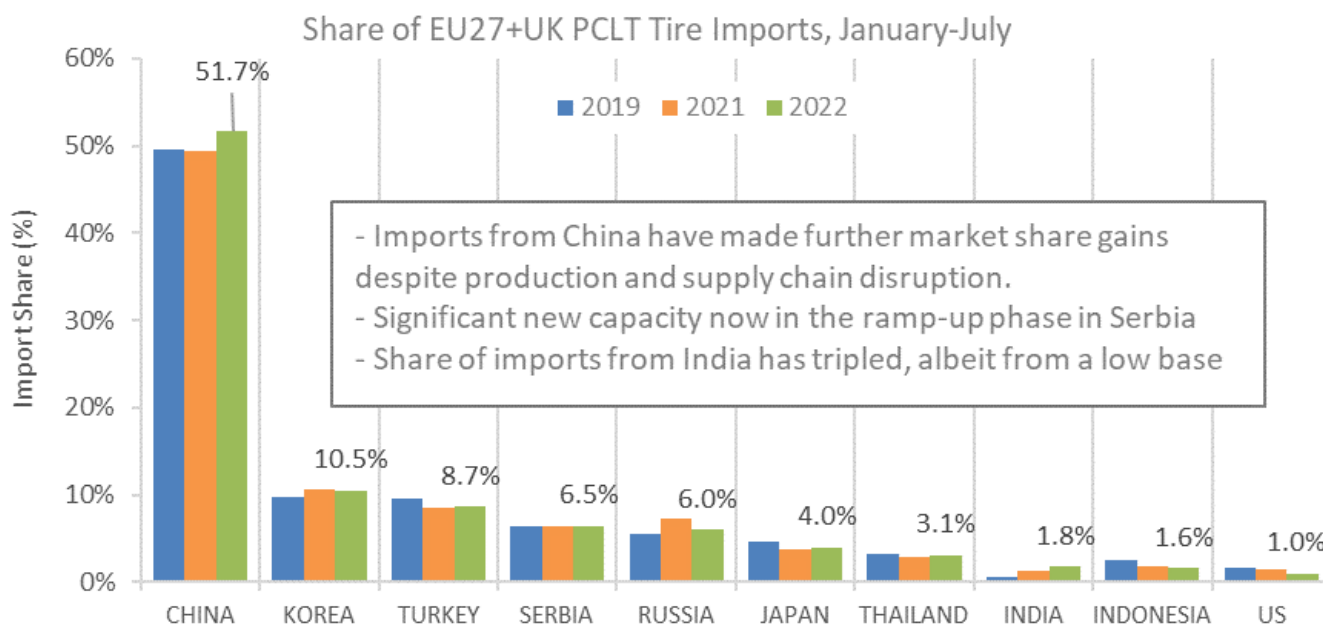


A marzo le importazioni cumulate di pneumatici per vetture e veicoli commerciali leggeri nell'Unione Europea e nel Regno Unito sono tornate, per la prima volta, ai livelli pre-pandemia. Questo è accaduto nonostante l'impatto dei costi di trasporto marittimo molto elevati e l'interruzione della produzione in alcuni paesi.

Un recente rapporto pubblicato da Astutus Research, "European PCLT Tire Demand and Supply Forecasts to 2026", mostra che nei primi sette mesi del 2022, le importazioni europee (UE-27 più il Regno Unito) dall'esterno della regione sono state dell'11% superiori a quelle dello stesso periodo dell'anno scorso e del 5% in più rispetto all'equivalente periodo pre-Covid nel 2019.

La produzione di pneumatici in Cina risente della rigorosa strategia zero-Covid del governo e sono diverse le difficoltà della catena di approvvigionamento. Nonostante ciò, i pneumatici PCLT cinesi hanno guadagnato quote tra le importazioni provenienti dai paesi extra UE, raggiungendo quasi il 52% tra gennaio e luglio di quest'anno, da poco meno del 50% nei mesi equivalenti sia del 2021 che dell'ultimo anno pre-pandemia del 2019. Questo periodo coincide anche con tariffe elevate per il trasporto marittimo containerizzato, che ha un effetto proporzionalmente più significativo sui pneumatici a basso costo. Ci si aspetta che i **recenti forti cali dei costi di spedizione** rendano i pneumatici economici più competitivi, proprio quando i budget delle famiglie sono schiacciati dall'aumento del costo della vita che rende tali pneumatici più attraenti per i consumatori.

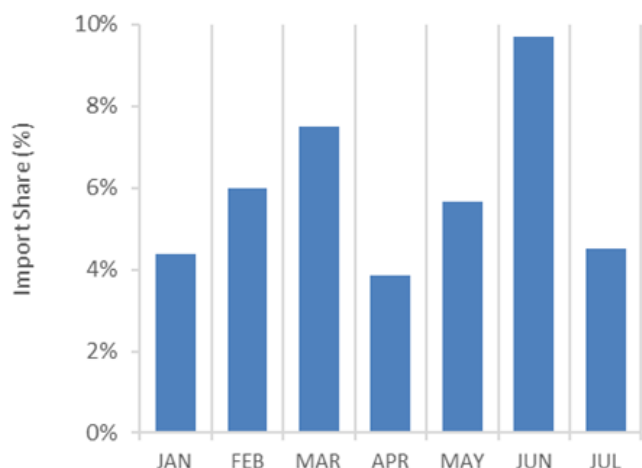
La **Serbia** ha sostituito la **Russia** come quarta fonte di importazione di pneumatici PCLT nel 2022, rappresentando il 6,5% della fornitura durante tutto l'anno. Lo stabilimento Michelin in Serbia era in precedenza un importante fornitore del mercato russo e, con questo paese praticamente chiuso, adesso si cercano sbocchi diversi, tra cui l'UE. Inoltre, sia Linglong che Toyo hanno recentemente avviato la produzione in Serbia, sostituendo la fornitura dall'Asia (Cina e Thailanda per Linglong e Malesia e Giappone per Toyo).



Source: Eurostat; HMRC; Astutus Research PCLT Tire Database

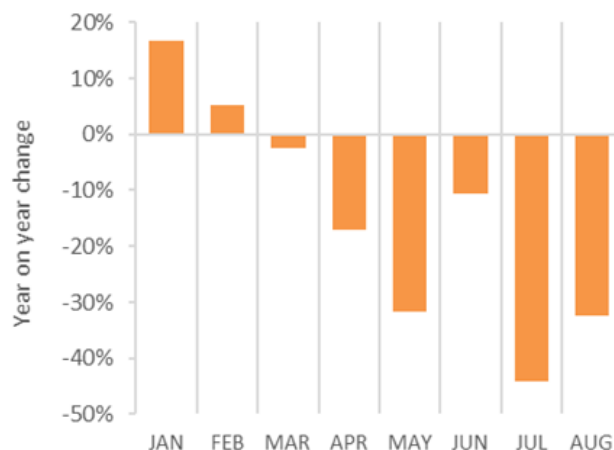
I pneumatici russi hanno rappresentato oltre il 6,3% delle importazioni di pneumatici PCLT in UE-27+UK nella prima metà del 2022, ovvero oltre 5 milioni di pneumatici. L'UE ha vietato le spedizioni di pneumatici dalla Russia a partire dal 10 luglio. La creazione di scorte prima di questa scadenza, principalmente da parte di Nokian, ha portato la Russia a rappresentare quasi il 10% delle importazioni a giugno. Nonostante le azioni delle multinazionali di pneumatici in seguito all'invasione russa dell'Ucraina, la produzione di pneumatici PCLT in Russia è scesa solo dell'8% nella prima metà del 2022. Tuttavia, a luglio e agosto la produzione è diminuita di quasi il 40%. Esclusa dal suo principale mercato di esportazione e con una domanda interna inferiore, Astutus prevede che la produzione russa di pneumatici dovrebbe rimanere depressa per il resto del 2022 e fino al 2023.

Russia's Share of EU+UK Monthly PCLT Tire Imports



Source: Eurostat; HMRC; Astutus Research

Change in Russian Passenger Car Tire Production



Source: Federal Statistics, Astutus Research

Sebbene sia un fornitore significativamente più piccolo, le importazioni di pneumatici PCLT dall'India hanno registrato i maggiori guadagni relativi, passando dallo 0,6% nel 2019 all'1,8% nel 2021. L'indiana Apollo Tyres è ben consolidata in Europa da quando ha acquisito Vredestein e con l'apertura del suo impianto greenfield in Ungheria, il grosso della produzione avviene in Europa. Tuttavia, una parte della gamma viene comunque prodotta in India. Inoltre, i produttori indiani CEAT e JK Tire hanno l'obiettivo di aumentare la presenza in Europa. Astutus, quindi, prevede un ulteriore aumento delle importazioni nei prossimi anni.

Per i produttori di pneumatici PCLT con stabilimenti in Europa, un rischio chiave nel quarto trimestre del 2022 e nel primo trimestre del 2023 è la potenziale interruzione delle **forniture di energia**. In particolare, a seguito del taglio delle forniture dalla Russia, si profila la prospettiva di un razionamento del gas per le utenze industriali. Uno scenario del genere è chiaramente più probabile se avremo un inverno molto freddo. Tra i paesi produttori di pneumatici, i più a rischio sono la Germania e l'Italia, ma altri paesi potrebbero essere colpiti direttamente o indirettamente. E mentre i principali produttori puntano alla fornitura di pneumatici PCLT "locale per locale", un'interruzione significativa della produzione di pneumatici potrebbe richiedere la fornitura di pneumatici prodotti dai loro stabilimenti in altre regioni.

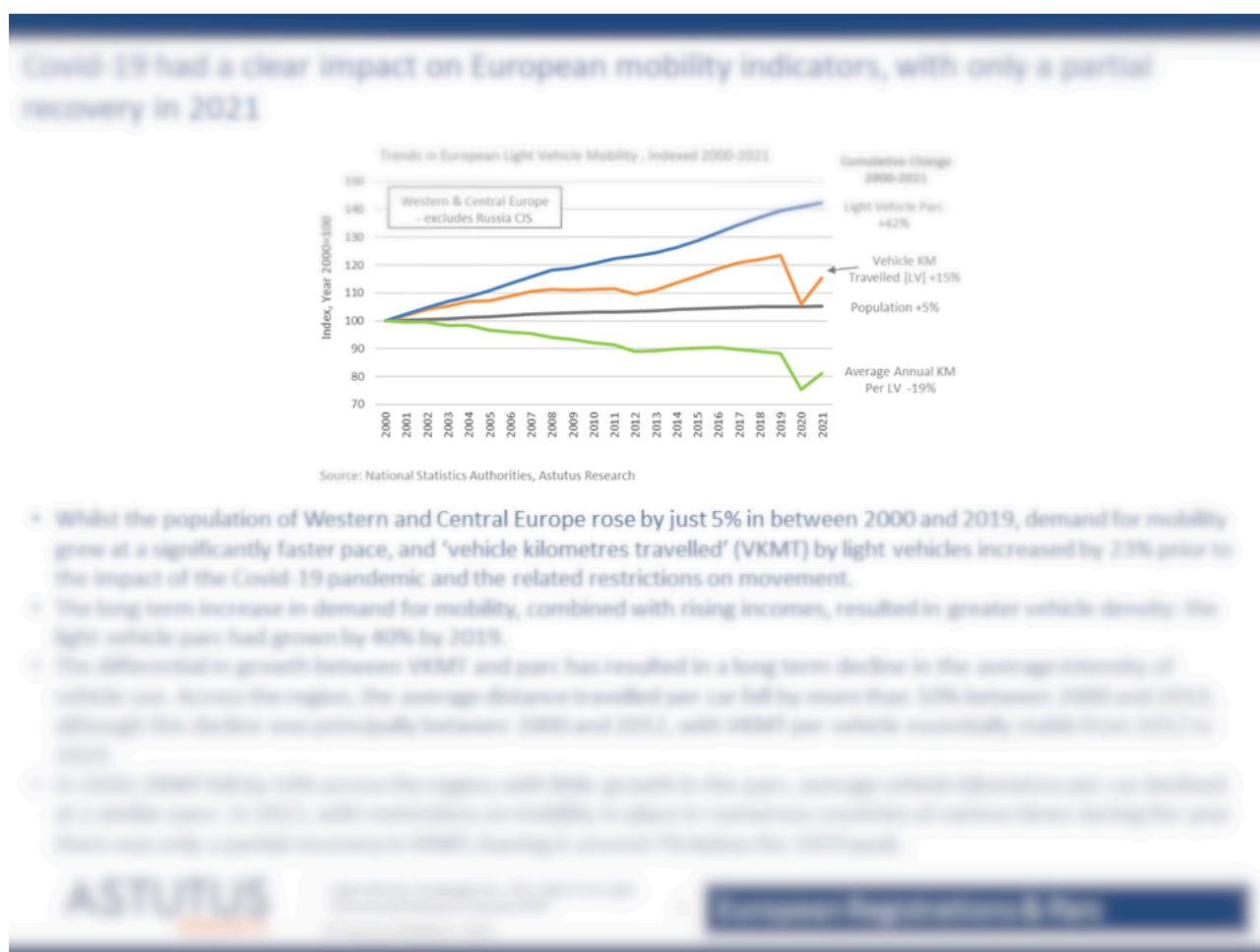
Il nuovo rapporto "Europa PCLT Tyre Market Supply & Demand Forecasts to 2026" e i rapporti OE e ricambio PCLT aggiornati sono ora disponibili su Tyrepress

Interruzione delle catene di approvvigionamento, carenza di componenti, turbolenze economiche, ma anche domanda crescente: i mercati globali delle autovetture e dei pneumatici per autocarri leggeri (PCLT) stanno affrontando grandi turbolenze dopo il Covid.

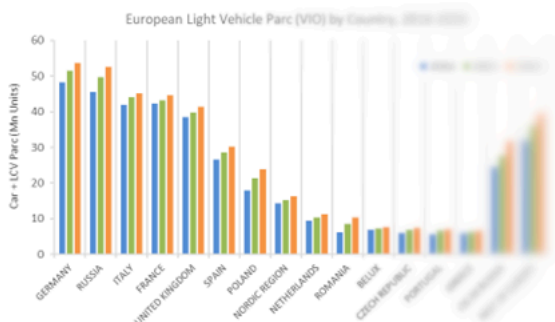
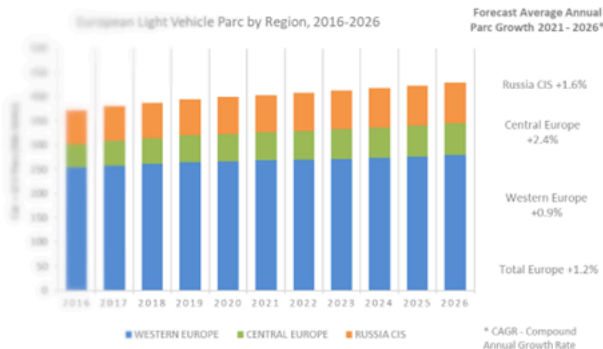
Per aiutare i professionisti e gli analisti del settore dei pneumatici a comprendere le prospettive attuali, Astutus Research presenta una serie di rapporti, forniti come briefing PowerPoint basati su regioni e segmenti, con pacchetti di dati Excel di accompagnamento, che forniscono una visione dettagliata degli sviluppi nel mercato del primo equipaggiamento e sostitutivo PCLT, comprese le previsioni per il periodo fino al 2026 e oltre.

I pacchetti di dati Excel contengono dati dettagliati sul primo equipaggiamento PCLT e sui volumi di pneumatici sostitutivi per regione e paese dal 2016 e previsioni fino al 2026.

[Clicca qui per più informazioni](#)



Forecast continued growth in the European light vehicle parc underpins growth in the PCLT replacement tire market



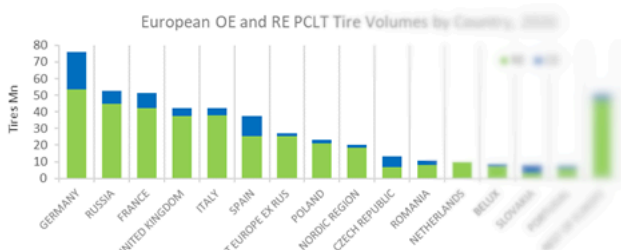
Source: Astutus Research Light Vehicle Database

Source: Astutus Research Light Vehicle Database

- By 2026 the European light vehicle parc is expected to reach 430 million units. In this forecast period, the growth rate is expected to remain higher in Central Europe, with slower growth for Western Europe as the region approaches 'peak parc'. Whilst car ownership rates are expected to fall in the longer term, in this current forecast period to 2026, the parc is expected to show slower growth rather than decline.
- Germany is expected to remain the country with the largest parc in Europe, followed by Russia. Russia will have almost 50 million cars and light commercial vehicles on the road, representing an addition of 7 million vehicles since 2016. Poland and the CIS region outside Russia are also forecast to see further substantial growth in the parc, with over 10 million vehicles added in the former between 2016 and 2026.
- Italy, France and the UK will each have over 40 million light vehicles by 2026. In Spain, the parc is expected to reach 30 million vehicles by 2026, an increase of 10 million in Poland.

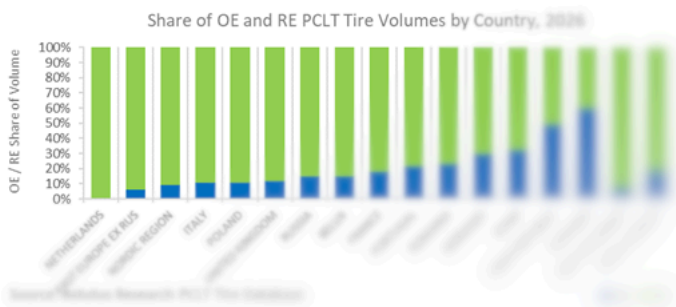
OE and replacement PCLT tire demand by country, 2026

The graphic shows the 15 largest tire markets in Europe in 2026, with the split of demand between original equipment and replacement volumes. Whilst replacement demand clearly dominates in the larger countries, in absolute terms original equipment volumes are particularly significant in Germany and Spain.

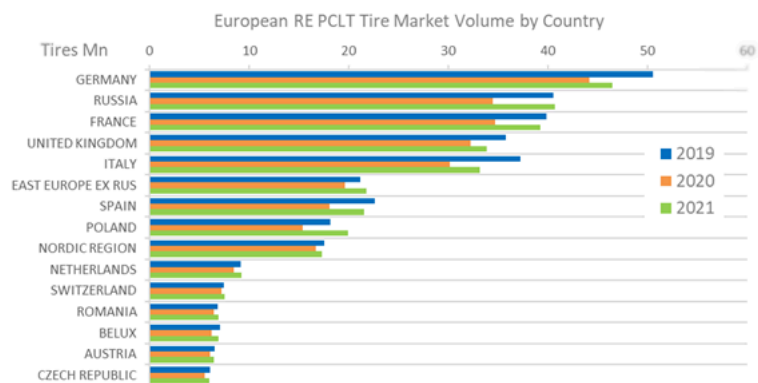


Source: Astutus Research PCLT Tire Database

The Central European markets of Slovakia, and the Czech Republic are most reliant on the original equipment market for PCLT tire demand. These are the only two markets where OE demand will account for more than half of total volumes in 2026. Spain and Germany will also have a significant reliance on the OE segment, being the only other markets where demand from vehicle manufacturers will represent more than 30% of the national market. With the end of the 2024 economic contract in the Netherlands, the market is forecast to become increasingly...

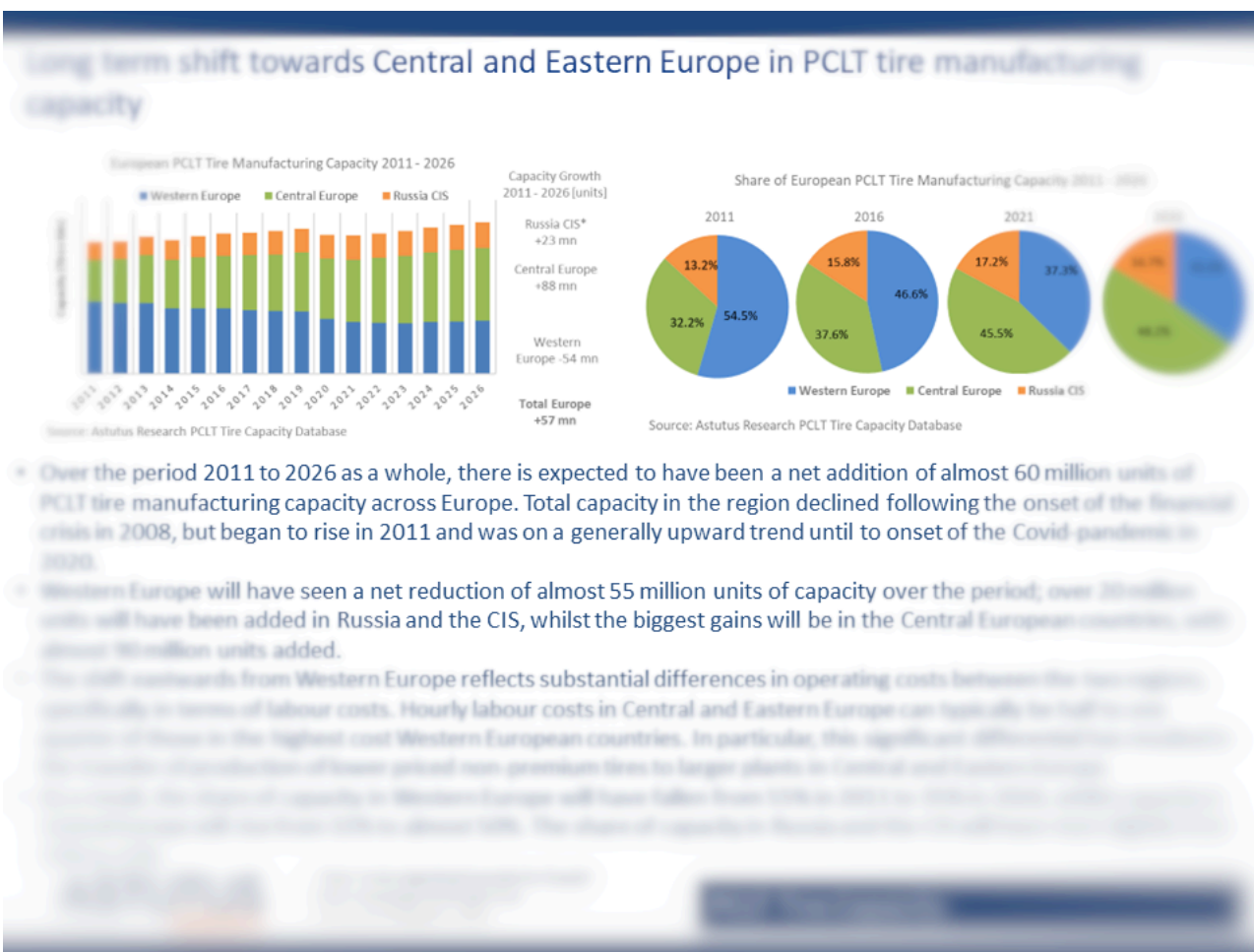


Recovery after sharp declines across all European RE tire markets in 2020

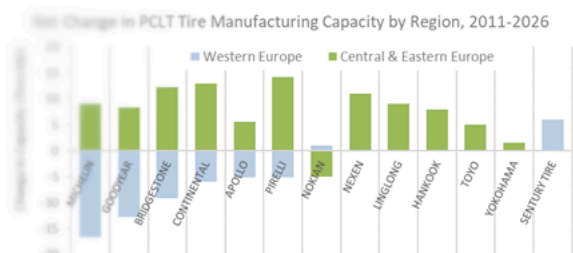


Source: Astutus Research PCLT Tire Database

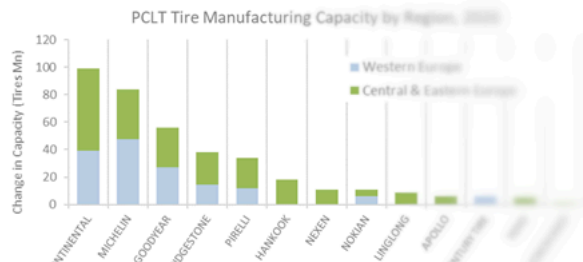
- Whilst the PCLT tire replacement market was negatively affected in all countries, the southern European countries (Italy, Spain and France) were particularly badly hit by the Covid-19 pandemic in 2020 and the associated restrictions on movement, with a resulting greater effect on their replacement tire market. The impact on the northern European markets, and particularly the Nordic region, was less severe.
- Following a partial recovery in the second half of 2020, subsequent waves of infections into the early part of 2021, resulting in many countries re-imposing restrictions on movement; this pattern was repeated in late 2021 with the Omicron variant.
- Over 2021 as a whole, markets generally regained much of the volume lost in 2020, with vehicle fleets in Russia, Germany, France, the UK, the Nordics, the Netherlands and Poland showing the most significant recovery. The Nordic region, and particularly the Nordic region, was significantly ahead of the rest of the market.
- Significant volume losses in markets including Italy, Germany and France were significantly offset by the recovery in other markets.



Leading manufacturers have continued to shift the balance of capacity from Western Europe to Central Europe



Source: Astutus Research PCLT Tire Capacity Database



Source: Astutus Research PCLT Tire Capacity Database

- Bridgestone, Continental, Apollo and Pirelli have also reduced their capacity in Western Europe, however, they have each added significant capacity at plants in Central and Eastern Europe. The capacity they have added in Central and Eastern Europe is greater than their cuts in Western Europe resulting in a net addition across the region.
- Bridgestone's growth in Central & Eastern Europe originates from the greenfield plant in Russia and expansion in Hungary and Poland. We now assume, however, that the planned expansion of the plant in Russia will not now go ahead. There has been a net reduction in the company's capacity in Western Europe from the downsizing of the plant in France and the closure of Bethune in France despite expansion in Spain.
- Apollo made its entry into Europe through the acquisition of Vredestein, the former Arntel business in the Netherlands. It supplemented its capacity through the opening a new greenfield plant in Hungary but has subsequently decreased capacity in the Netherlands. The Dutch plant was losing money on much of its non-automotive capacity (mostly commercial and heavy-duty PCLT tires) alongside agricultural tires.