

La capacità di produzione di pneumatici auto e autocarri leggeri persa tra il 2019 e il 2022 nell'Europa occidentale è su una scala simile a quella degli anni di crisi finanziaria 2008-2010, anche se la penisola iberica sembra destinata a invertire la tendenza

La produzione di pneumatici per autovetture e autocarri leggeri (PCLT) nell'Europa occidentale è diminuita nel lungo termine, e il trend sta continuando. Il passaggio a impianti di produzione più grandi nei mercati del lavoro relativamente a basso costo dell'Europa orientale, o una maggiore dipendenza dalle importazioni dall'Asia, ha visto un flusso costante di chiusure di impianti e conversioni a capacità di produzione specializzate a breve termine - il più recente caso lo stabilimento di Cooper Tire nel Regno Unito.

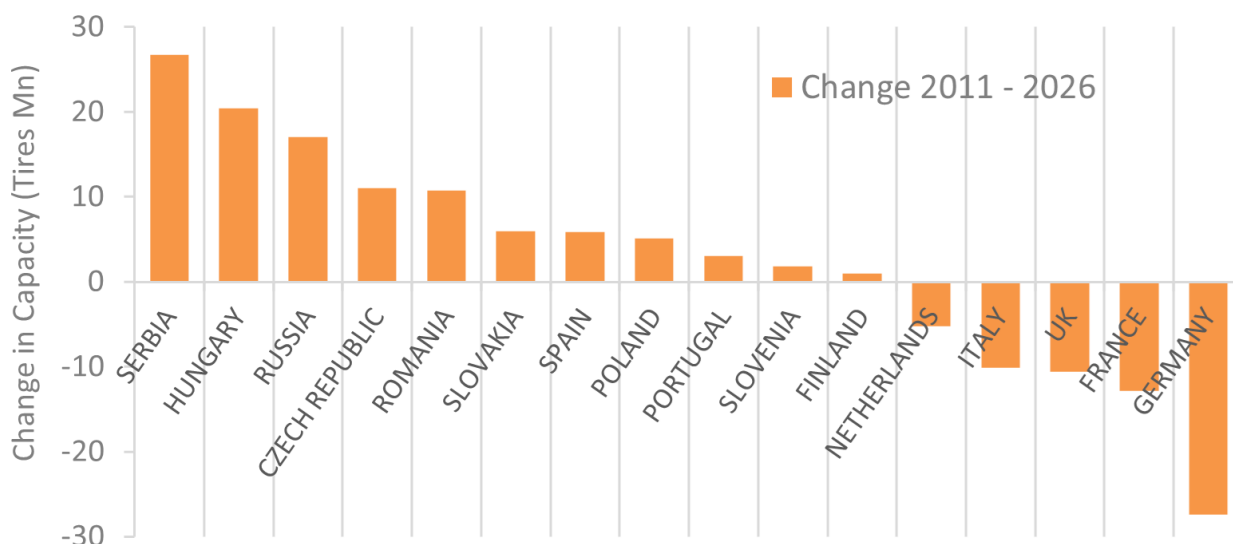
Una nuova valutazione dell'ultimo triennio condotta dall'analista del settore Astutus Research suggerisce che il quadro generale sia simile al periodo successivo alla crisi finanziaria del 2008, che è stata essa stessa un catalizzatore di questa tendenza.

Tuttavia, scavando un po' più a fondo nelle cifre, si osservano diverse dinamiche in gioco nella produzione europea di pneumatici PCLT, tra cui le interruzioni della catena di approvvigionamento e l'aumento vertiginoso dei costi energetici. Per un'analisi completa delle tendenze del mercato globale degli pneumatici, una serie di rapporti di Astutus Research è ora disponibile per l'acquisto nel [Tyrepress Reports Shop](#) - [clicca qui per maggiori dettagli](#).

Nel periodo dal 2019 al 2022, Astutus Research rileva che la chiusura degli impianti nell'Europa occidentale comporterà un calo della capacità di produzione di pneumatici PCLT equivalente alle riduzioni tra il 2008 e il 2010 associate alla crisi finanziaria. Tuttavia, ci sono alcuni punti positivi nella regione, in particolare gli investimenti in corso in Spagna e gli aggiornamenti della capacità per consentire la produzione di pneumatici premium con margine più elevato.

Sebbene si sia registrato un calo a lungo termine ben documentato della capacità di produzione di pneumatici PCLT nell'Europa occidentale, in gran parte dovuto alle differenze salariali tra la regione e il resto dell'Europa e dell'Asia, diverse tendenze contrastanti stanno ora influenzando le decisioni sugli investimenti futuri.

Net Change in PCLT Tire Manufacturing Capacity by Country, 2011-2026



Source: Astutus Research PCLT Tire Capacity Database

Perturbatori del mercato

L'interruzione globale delle catene di approvvigionamento ha aumentato l'attrattiva di una strategia di produzione "locale per locale", favorendo gli stabilimenti europei di pneumatici per rifornire la regione: è il cosiddetto fenomeno del **reshoring**. Tuttavia, questo è controbilanciato da altri fattori economici, compresi i costi energetici molto elevati che rappresentano un onere significativo per l'industria europea rispetto ad altre regioni.

Tra i paesi dell'Europa occidentale, Germania, Francia, Italia, Regno Unito e Paesi Bassi hanno tutti registrato un netto calo della capacità di produzione di pneumatici PCLT dal 2011 a seguito della chiusura o del ridimensionamento degli impianti. Si trattava generalmente di strutture più vecchie rispetto ai nuovi impianti greenfield nell'Europa centrale e spesso ubicate in contesti più urbani.

Quelli più vulnerabili alla chiusura hanno prodotto pneumatici del tier 1 (spesso etichettati come "premium") in dimensioni più piccole. Il livello di investimento richiesto per riattrezzare queste strutture per la produzione di pneumatici premium con diametro del cerchio superiore non è generalmente giustificato economicamente, senza il sostegno dei governi.

La penisola iberica supera i trend

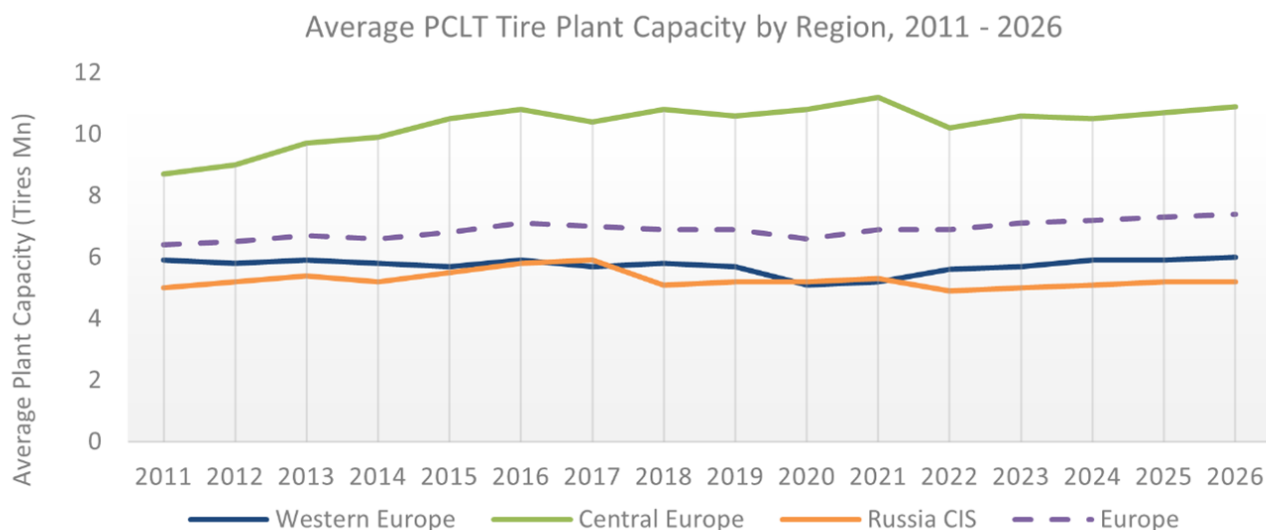
Spagna e Portogallo sono gli unici paesi dell'Europa occidentale che dovrebbero vedere un aumento netto della capacità nel periodo dal 2011 al 2026. Michelin, Bridgestone e Continental hanno tutti investito in modo significativo nei loro stabilimenti iberici. Inoltre, la cinese **[Sentury Tire ha annunciato l'intenzione di costruire uno stabilimento in Spagna](#)**, che sarebbe il primo nuovo impianto di pneumatici PCLT greenfield su vasta scala ad essere costruito nell'Europa occidentale da molti anni a questa parte. La struttura dovrebbe iniziare la produzione nel 2024, raggiungendo la piena capacità entro il 2028.

Altrove in Europa occidentale i principali produttori hanno investito in modo significativo per aumentare la capacità di produzione di pneumatici premium più grandi, con l'installazione di nuove attrezzature e la riconfigurazione degli stabilimenti. Tali investimenti continueranno.

All'inizio del 2022 **[Goodyear ha annunciato un investimento di 148 milioni di euro](#)** in cinque anni nel suo stabilimento di Amiens, in Francia. Ciò consentirà di trasferire la produzione da pneumatici di diametro del cerchio ridotto a pneumatici premium, con una capacità totale che rimarrà stabile. L'investimento è finanziato da 44,6 milioni di euro in aiuti di Stato e prestiti agevolati.

In Bridgestone, gli stabilimenti di **[Bari, in Italia e Burgos, in Spagna](#)**, sono tra i 20 stabilimenti PCLT in tutto il mondo che stanno ricevendo investimenti per nuove attrezzature, finalizzati a potenziare la capacità per consentire la produzione di pneumatici di diametro elevato. L'impianto di Bari era stato precedentemente chiuso ma è stato invece successivamente ridimensionato.

Le capacità degli impianti sono state spesso ridotte come parte del passaggio da pneumatici standard ad alto volume a pneumatici premium prodotti in lotti più piccoli, come negli stabilimenti Goodyear di Fulda e Hanau in Germania e nello stabilimento di Apollo Tyres nei Paesi Bassi.



Source: Astutus Research PCLT Tire Capacity Database

La dimensione media globale degli stabilimenti aumenta, ma non nell'Europa occidentale

Su base globale, le dimensioni medie degli impianti continuano ad aumentare poiché i produttori di pneumatici mirano a trarre vantaggio dalle economie di scala inerenti agli impianti più grandi. I produttori di pneumatici hanno chiuso numerosi stabilimenti più vecchi e più piccoli che sono diventati antieconomici; i nuovi impianti che sono stati aperti sono stati generalmente costruiti su scala notevolmente più ampia.

Questa stessa tendenza verso stabilimenti di dimensioni medie maggiori è evidente in Europa; tuttavia, nasconde due sviluppi contrastanti. In Europa centrale c'è un chiaro trend che va verso l'espansione di impianti esistenti e sulla costruzione di nuovi impianti su larga scala. La capacità media in questa regione è passata da 8,7 milioni di pneumatici nel 2011 a 11 milioni di pneumatici nel 2026. Tuttavia, in Europa occidentale, con questa maggiore attenzione per i pneumatici premium, le dimensioni dell'impianto sono rimaste sostanzialmente stazionarie tra il 2011 e il 2026, a circa 6 milioni di unità. Al di fuori del Portogallo e della Spagna, è diminuito.

Il nuovo rapporto “Europe PCLT Tyre Market Supply & Demand Forecasts to 2026” e i rapporti OE e PCLT aftermarket aggiornati sono ora disponibili su Tyrepress

Interruzioni della catena 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 maggiori 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 revisione dettagliata degli sviluppi nel mercato del primo equipaggiamento e dei pneumatici sostitutivi PCLT, comprese le previsioni per il periodo fino al 2026 e oltre.

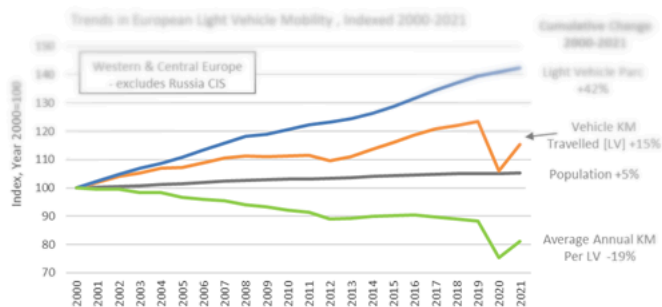
I pacchetti di dati Excel contengono dati dettagliati sul primo equipaggiamento PCLT e sui volumi di pneumatici sostitutivi per regione e paese dal 2016 in poi, con previsioni fino al 2026.

- Durante il mese di ottobre, gli abbonati a Tyres & Accessories e Tyrepress.com possono acquisire questi rapporti a un prezzo speciale.
- Se non sei attualmente abbonato, riceverai un abbonamento gratuito di 12 mesi alla rivista Tyres & Accessories insieme all'accesso completo a Tyrepress.com.

[***Fare clic qui per i dettagli di ciascun rapporto***](#)

Il recente declino della produzione di pneumatici per auto in Europa occidentale è “simile alla crisi finanziaria” | 6

Covid-19 had a clear impact on European mobility indicators, with only a partial recovery in 2021



Source: National Statistics Authorities, Astutus Research

- Whilst the population of Western and Central Europe rose by just 5% in between 2000 and 2019, demand for mobility grew at a significantly faster pace, and 'vehicle kilometres travelled' (VKMT) by light vehicles increased by 23% prior to the impact of the Covid-19 pandemic and the related restrictions on movement.
- The long term increase in demand for mobility, combined with rising incomes, resulted in greater vehicle density: the light vehicle parc had grown by 42% by 2019.
- The differential in growth between VKMT and parc has resulted in a long term decline in the average intensity of vehicle use: across the region, the average distance travelled per car fell by more than 20% between 2000 and 2019, although this decline was principally between 2000 and 2012, with VKMT per vehicle essentially stable from 2012 to 2019.
- In 2020, VKMT fell by 15% across the region, with 20% growth in the parc, average vehicle kilometres per car declined to a further 10%. In 2021, with restrictions on mobility in place in numerous countries, it further declined, falling 10% from 2020 and returning to 2000 levels. Average annual VKMT per car fell to 10,000 km.

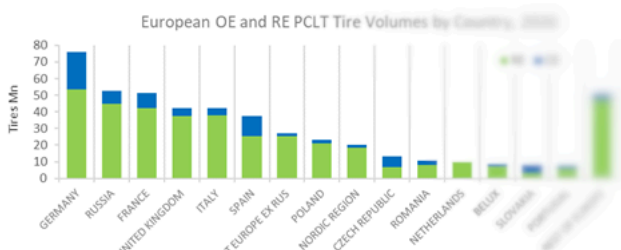
ASTUTUS

RESEARCH & ANALYTICS

EUROPEAN LIGHT VEHICLE MARKET

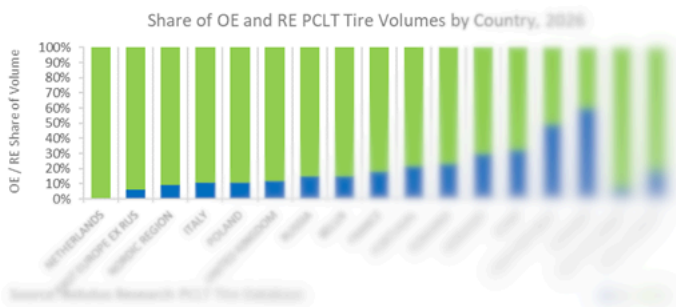
OE and replacement PCLT tire demand by country, 2026

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.



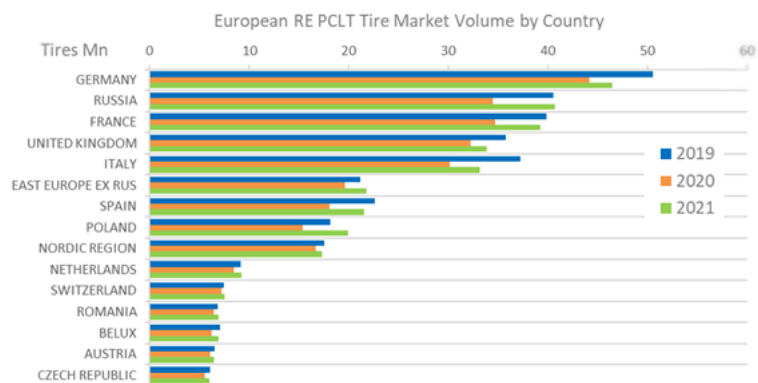
Source: Astutus Research PCLT Tire Database

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 country is forecast to become a replacement market.

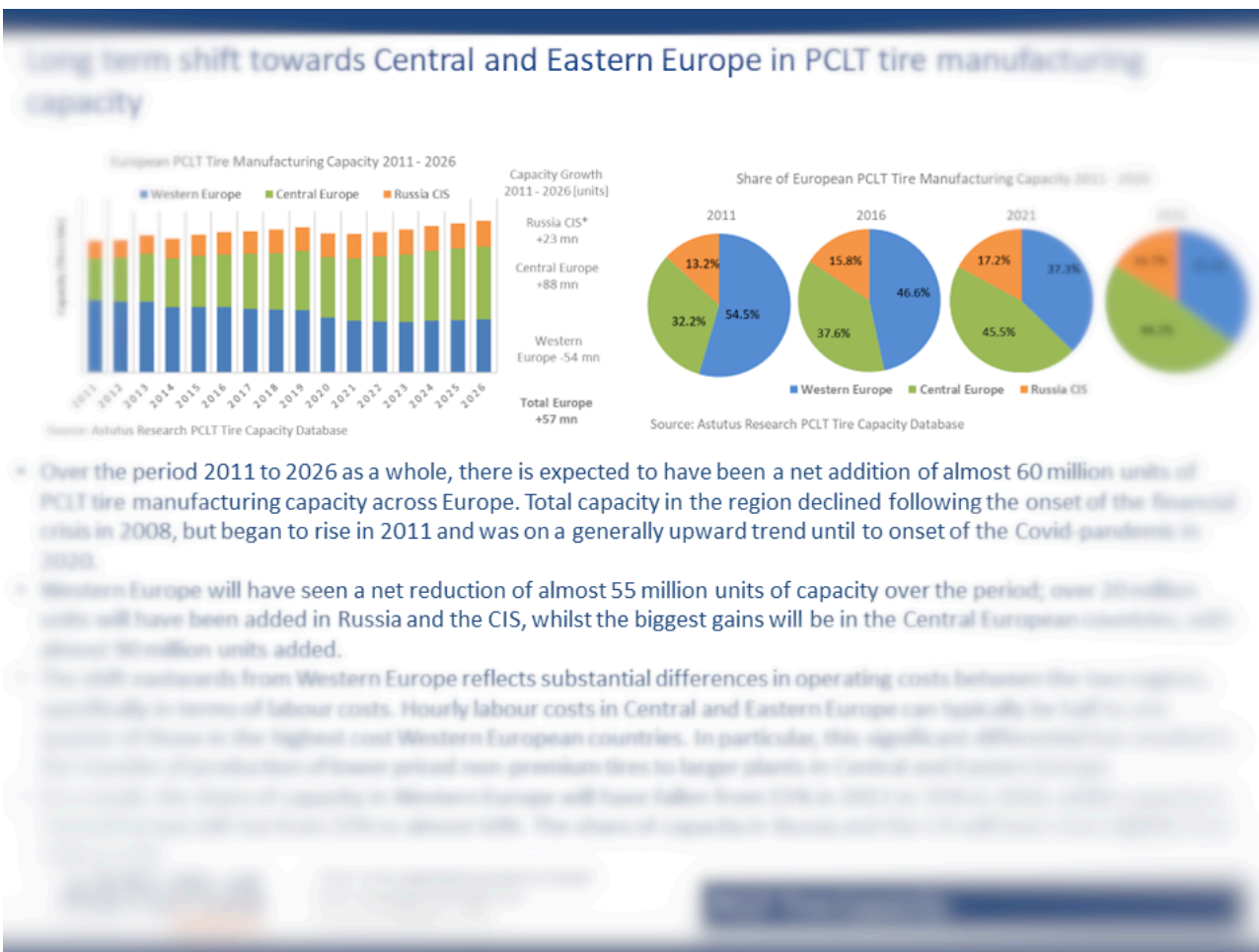


Il recente declino della produzione di pneumatici per auto in Europa occidentale è “simile alla crisi finanziaria” | 9

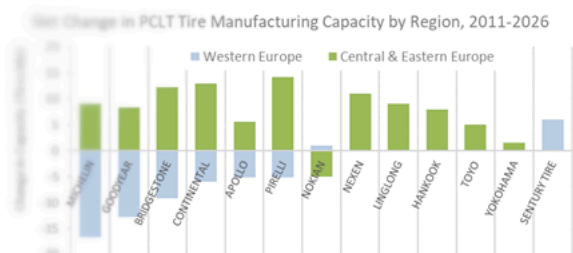
Recovery after sharp declines across all European RE tire markets in 2020



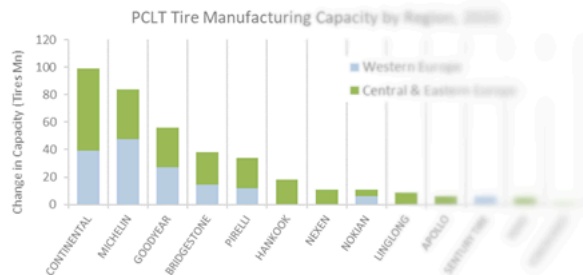
- Whilst the PCLT tire replacement market was negatively affected in all countries, the southern European countries (Italy, Spain and France) were particularly badly hit by the Covid-19 pandemic in 2020 and the associated restrictions on movement, with a resulting greater effect on their replacement 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 movements steadily increasing. Average values in Russia, the rest of Eastern Europe, the Netherlands and Switzerland were significantly above 2020 volumes in 2021, with Russia being significantly ahead of the pre-pandemic level.
- Significant volume declines in markets including Italy, Germany and the UK continued significantly into 2021.



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 as much of its new product range was not competitive with high margin PCLT from subgrade agricultural tires.