

Anche l'anno scorso sono continuati gli alti e bassi della ricostruzione europea. Secondo gli ultimi dati dell'Associazione europea dei produttori di pneumatici e gomma (ETRMA), i membri dell'associazione nel 2022 hanno ricostruito e commercializzato un totale di 4.298 milioni di pneumatici per autocarri in Europa (esclusa la Turchia). Ciò corrisponde a un calo del 6,2%, rispetto all'anno precedente, e del 4,9% rispetto ai dati dell'anno 2021. Allo stesso tempo, tuttavia, poiché il business dei pneumatici nuovi dei membri di ETRMA è rimasto sostanzialmente stabile (-0,5%), l'importanza dei pneumatici ricostruiti per autocarri è diminuita ancora una volta in modo significativo rispetto al mercato dei pneumatici nuovi e si è attestata solo al 37,2% alla fine dello scorso anno. Tuttavia, le cifre dell'associazione mostrano molto chiaramente qualcos'altro: l'effetto dei dazi dell'UE, che aveva ridotto per diversi anni le importazioni di pneumatici per autocarri (da parte di non membri dell'ETRMA), ora è completamente svanito.

I dati ETRMA sul mercato europeo dei pneumatici per autocarri, come è noto, non coprono il 100% del mercato, ma includono quasi senza eccezioni le cifre dei produttori riuniti nell'associazione, che forniscono un'ottima panoramica di ciò che sta accadendo nel mercato, che oggi appare di nuovo fortemente determinato dalle importazioni extra-UE.

All'inizio del decennio, quando le importazioni di pneumatici nuovi per autocarri - di solito dall'Estremo Oriente, in particolare dalla Cina - sono aumentate, l'UE ha aumentato significativamente i costi di accesso al mercato per gli importatori con i dazi antidumping e antisovvenzioni introdotti nel 2018. Dal 2017 al 2018, le importazioni di pneumatici per camion sono infatti crollate di 1,1 milioni di unità, pari al 21,4%. Ma questo effetto è rimasto di breve durata. Dopo un minimo di tre anni con importazioni comprese fra 3,7 e 3,8 milioni di pneumatici per autocarri e una quota di poco più di un quinto del mercato totale, come riporta ETRMA, le importazioni sono aumentate di nuovo in modo significativo nel 2021.

Perché? Come sottolineano all'unanimità tutti gli operatori di mercato, in questi anni di depressione, molti produttori cinesi sono riusciti a creare nuove capacità produttive al di fuori della Cina, evitando così lo svantaggio dell'aumento dei costi di entrata dei dazi. Tuttavia, le cifre delle importazioni non hanno fatto il grande salto fino all'anno scorso.

Come mostrano i dati ETRMA, nel 2022 sono stati esportati e distribuiti in Europa 5,59 milioni di nuovi pneumatici per autocarri, rispetto ai *"soli"* 4,46 milioni di pneumatici dell'anno precedente. Questo è il terzo valore più alto nelle statistiche, superato solo dai due anni immediatamente precedenti l'introduzione dei dazi UE. L'anno scorso, i nuovi pneumatici per autocarri non prodotti e venduti dai membri ETRMA in Europa o importati dai membri ETRMA rappresentavano già una quota del 26,1% del mercato totale. Prima dell'inizio della cosiddetta *"ondata cinese"*, la quota di importazione era di solito del dieci

per cento e inferiore.

Meno drammatico, anche se altrettanto chiaro nella tendenza, è il continuo calo dei pneumatici ricostruiti per autocarri. Mentre nell'anno di punta del 2012 c'erano 100 pneumatici ricostruiti per camion ogni 60 pneumatici nuovi (ETRMA), l'anno scorso ce n'erano solo 37.

Le seguenti cifre offrono anche una prospettiva interessante sui cambiamenti del mercato: per ogni 100 nuovi pneumatici per autocarri esportati e commercializzati in Europa da non membri ETRMA, nel 2012, c'erano 360 pneumatici ricostruiti per autocarri in quel momento. L'anno scorso ce n'erano solo 77. Questo dato è simile a quelli dei due anni precedenti l'introduzione dei dazi, vale a dire il 2016 e il 2017. La proverbiale "*ondata cinese*" è quindi ora diventata un'"*ondata asiatica*", con un'onda talmente grande da fare paura.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER



© riproduzione riservata pubblicato il 30 / 08 / 2023