

L'industria europea dei pneumatici sta attraversando un momento di crisi particolarmente preoccupante: nelle ultime settimane si sono susseguite notizie riguardanti alcuni dei più grandi produttori al mondo di pneumatici premium, i quali hanno annunciato riduzioni della produzione, chiusura di stabilimenti con relativi esuberi di personale, ridimensionamento delle strutture dirigenziali, cassa integrazione, cessione di marchi. Sarebbero in tutto 10 i siti produttivi in Europa destinati alla chiusura ed alla cassa integrazione.

AIRP - Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, esprime di fronte a questo scenario grande rammarico ed apprensione per il futuro dell'industria europea. Senz'altro ha influito in modo determinante, almeno per quanto riguarda la produzione di pneumatici per autocarro e autobus, la concorrenza dei prodotti a basso costo, come dichiarano gli stessi produttori coinvolti, sommata alla situazione di inflazione energetica che ha colpito in maniera fortemente asimmetrica gli stabilimenti europei ed asiatici.

Per AIRP, tuttavia, è importante sottolineare che il problema dell'industria europea è che deve operare in un contesto di equità, nell'ambito di norme stringenti prima di tutto sul riutilizzo, generando per ogni prodotto un indice scientifico di ricostruibilità ed in generale sull'economia circolare. L'importazione di prodotti in dumping e a basso costo ha determinato un enorme danno dal punto di vista ambientale, facendo prevalere un approccio usa e getta da parte del mercato nei confronti del pneumatico non solo autocarro ma anche vettura, trasporto leggero e movimento terra.

*“Il vero problema del pneumatico a basso costo, infatti, non è il basso costo che fa concorrenza agli altri pneumatici, ma la bassa qualità, che rende il prodotto poco durevole, scarsamente riparabile, e solitamente non ricostruibile”, commenta il segretario generale di AIRP, **Guido Gambassi**. “L’invasione del mercato europeo di pneumatici di bassa qualità per un verso ha quindi ridotto la materia prima per la ricostruzione, ovvero le carcasse ricostruibili di qualità premium, per l’altro ha anche prodotto gravi conseguenze ambientali, aumentando il consumo di materie prime, e la produzione di pneumatici a fine vita da dover smaltire. Solo un intervento politico può guidare un’inversione di rotta per incentivare l’uso consapevole delle risorse e massimizzare la durata di vita del prodotto”, conclude Gambassi.*

In un momento delicato come quello attuale, è quindi di fondamentale importanza secondo AIRP che le istituzioni europee intervengano per attuare un'adeguata regolamentazione del mercato nell'ottica dell'economia circolare, che è l'unica soluzione per poter raggiungere tre obiettivi strategici: tutelare l'industria del pneumatico premium e la sua competitività basata sulla durevolezza e sostenibilità del prodotto, preservare e valorizzare l'asset strategico costituito dal know how di decine di migliaia di lavoratori altamente specializzati, difendere l'ambiente nel suo complesso attraverso la promozione di prodotti ad alta

efficienza e riutilizzabili.

Per questo, l'associazione guarda con fiducia all'accordo recentemente raggiunto dalle istituzioni europee sulla bozza di regolamento sull'ecodesign per i prodotti sostenibili (ESPR); in attesa che la Commissione europea sviluppi la legislazione relativa ai vari gruppi di prodotti, è infatti molto positivo il fatto che rientrino già nella bozza di regolamento anche i pneumatici, che per loro natura hanno un elevatissimo potenziale di circolarità. Secondo l'Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, quindi, in questo momento di forte crisi per l'industria del pneumatico il prossimo regolamento europeo sull'ecodesign per i prodotti sostenibili potrebbe essere lo strumento decisivo per tutelare l'industria, il lavoro e l'ambiente.

© riproduzione riservata pubblicato il 21 / 12 / 2023