

Il mercato italiano della ricostruzione, dopo anni di crisi, vive oggi una fase di stallo ma è già pronto per la rinascita. “Quello che ci aspettiamo dal 2012 e dai prossimi anni è una presa di coscienza da parte dei ricostruttori dell'importanza fondamentale della ricostruzione nel mondo industriale in un'ottica di qualità e di servizio per il mercato”, afferma Brenno Benaglia, vice presidente di AIRP (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) e Bipaver. La perdita di competitività del mercato italiano risale agli anni in cui il proliferare di ricostruttori e prodotti di scarsa qualità hanno affibbiato al pneumatico ricostruito una fama negativa, instillando negli operatori, rivenditori e flotte, dei pregiudizi molto forti sulla sua affidabilità, che solo la professionalità dei ricostruttori che hanno continuato ad investire in qualità unitamente a una intensa campagna informativa stanno oggi lentamente sradicando.

I margini nel 2011 sono in linea con i costi, grazie agli adeguamenti tariffari che le aziende hanno applicato, come nel settore dei pneumatici nuovi, per compensare l'impennata spaventosa delle materie prime.

“Anche nel 2012, salvo eventi critici, ci aspettiamo una leggera ripresa dei costi delle materie prime e quindi i listini subiranno altri lievi rialzi”, aggiunge Benaglia. “Del resto le materie prime vivono in un mondo globale, dove mercati come gli Stati Uniti sono in ripresa, India e Cina non hanno mai smesso di crescere e l'Europa diventa invece sempre più marginale, pagandone le conseguenze”.

L'inizio del 2012, anche a causa del maltempo e degli scioperi del trasporto, non è stato positivo in Italia e, secondo l'associazione, faticherà a replicare i risultati del 2011, ma nella seconda metà dell'anno è attesa una ripresa. “Il mercato italiano, oltre al calo dei volumi di movimentazione delle merci, vive un momento di particolare tensione per due aspetti fondamentali”, spiega Benaglia. “Il primo, che caratterizza anche il mercato dei pneumatici nuovi e il mercato italiano in generale, è la criticità del credito: in Italia, dove non esistono le catene e sono pochissime le grandi flotte, i trasportatori sono in genere aziende sottocapitalizzate e subiscono una fortissima concorrenza da parte dei trasportatori stranieri. Il secondo motivo di tensione del settore è che i grandi lavori, le costruzioni e l'edilizia sono ancora molto rallentati, se non fermi”.

Da settembre 2011 anche in Italia ha preso il via il sistema di gestione dei pneumatici fuori uso. Se questa raccolta di gomme usate da un lato, per alcune nicchie della ricostruzione come il 4x4 e il vettura, può comportare una perdita di carcasse ricostruibili, dall'altro lato potrebbe avere, secondo il vicepresidente di AIRP, nel lungo periodo una lieve incidenza positiva perché rende il pneumatico ricostruito ancor più competitivo rispetto al nuovo che è gravato, nel prezzo finale, dal contributo per lo smaltimento.

Il problema più importante per il settore è invece oggi la carenza di carcasse dovuta al calo fortissimo del primo equipaggiamento nel recente passato e allo sfruttamento al massimo dei pneumatici da parte dei trasportatori che sta determinando un drastico calo della qualità delle carcasse.

Benaglia non ha dubbi, il futuro della ricostruzione è la qualità, di prodotto e di servizio, una qualità che l'associazione italiana da anni ormai cerca di promuovere, con campagne di comunicazione e iniziative particolari, come ad esempio la realizzazione del [✖capitolato tecnico LTH](#) sui materiali che definisce quelli che AIRP indica al mercato come standard minimi per la ricostruzione. Si tratta di un'iniziativa facoltativa, ma che contribuisce in maniera importante a creare sul mercato una cultura del prodotto ricostruito e ad elevare la qualità minima dell'intero settore. In linea con questa volontà di trasparenza e informazione al mercato, Benaglia è favorevole anche al coinvolgimento del settore nelle regole del labelling, in modo che, nei prossimi anni, quando i piccoli ricostruttori indipendenti saranno pronti, anche i pneumatici ricostruiti potranno dare evidenza delle performance che sono in grado di garantire.

“Nel 2012-2013 ci aspettiamo un progressivo ridimensionamento del numero dei ricostruttori, perché in Italia, nonostante la scrematura, c'è ancora un'eccedenza di offerta non qualificata. Allo stesso tempo prevediamo una crescita della quota di mercato della ricostruzione grazie all'a-ciclicità di questo business rispetto al nuovo nei periodi di crisi”, spiega il vice presidente di Airp. “A semplificare ulteriormente il mercato della ricostruzione, contribuirà anche la crescente presenza delle case fabbricanti in questo mondo. E' una cosa che comunque ci fa piacere perché è una concorrenza qualificata e perché dimostra la volontà di valorizzare la seconda vita della carcassa, in un ottica di risparmio di materie prime”.

I ricostruttori guardano dunque avanti e vogliono affermare con forza il proprio ruolo di protagonisti: “Vogliamo essere sinergici e complementari alle aziende che vendono pneumatici nuovi di alta qualità e alta ricostruibilità, perché, anche quando sono ricostruttrici loro stesse, hanno bisogno delle società indipendenti, più o meno grandi, che operano con organizzazioni snelle sul territorio.” Dopo anni difficili di riqualificazione e ridimensionamento il settore è dunque pronto ad affrontare una nuova era che obbliga tutti a ragionare sul valore delle materie prime e sulla sempre crescente necessità di efficienza ed ecologia. “La ricostruzione avrà un grandissimo futuro, purché non si scenda a nessun compromesso sulla qualità”, conclude Benaglia.

© riproduzione riservata  
pubblicato il 27 / 03 / 2012

