

I tempi ormai sono maturi e da novembre 2014 tutte le auto di nuova immatricolazione dovranno per legge montare i sensori per la misurazione della pressione dei pneumatici. I TPMS sono dunque un tema che deve essere affrontato dai gommisti, per poter essere preparati a gestire un'evoluzione, che porterà, secondo le stime degli operatori, a una quota importante del mercato circolante nuovo dotato di sensori entro la fine 2015. Certo una quota non così grande rispetto al circolante totale, ma comunque in continua inarrestabile crescita. Un tema quindi che nessun gommista può evitare di affrontare e che, se preso per tempo e con professionalità, da problema si può trasformare in straordinaria opportunità. Certo non da soli. Per farsi trovare preparati servono strumenti, formazione e ruote compatibili. Ed è qui che entra in campo Alcar: "Siamo sicuramente l'azienda produttrice di ruote più competente a livello di sensori. Tutte le nostre ruote di nuova generazione sono compatibili con il montaggio dei sensori e abbiamo già reso disponibili ai rivenditori gli strumenti necessari per gestire questo nuovo business", afferma Corrado Bergagna, amministratore delegato della filiale italiana del gruppo austriaco.

Il business per i rivenditori può rivelarsi davvero interessante. In primis e in via generale, la presenza di una spia, che segnala la perdita di pressione delle gomme, dovrebbe condurre gli automobilisti a una maggior consapevolezza dell'importanza della corretta manutenzione dei pneumatici. Inoltre i sensori stessi, nel sistema diretto, creano business: ogni sensore OE dovrebbe costare attorno agli 80 euro e circa 50 i TPMS al ricambio; se si rompe uno vanno sostituiti tutti quattro; dopo circa 120/150.000 chilometri si esauriscono le batterie e di nuovo vanno sostituiti. Insomma un giro d'affari che potrebbe rivelarsi una toccasana per un settore che ha proprio bisogno di recuperare professionalità oltre che redditività.

"E' un problema che va affrontato con intelligenza, - continua Bergagna - senza farsi prendere dal panico, ma facendosi trovare preparati ad una situazione che impatterà molto, anche dal punto di vista della qualità e professionalità, nel settore dei gommisti, modificando radicalmente anche i tempi di montaggio e smontaggio."

La normativa di riferimento è europea e richiede che il sistema - che non può essere disattivabile - segnali al conducente ogni sottopressione di 1,5 bar entro 10 minuti e al superamento dei 40 chilometri orari.

I sistemi di monitoraggio possono essere diretti e indiretti. Nel sistema diretto il sensore è montato all'interno della ruota, mentre nel sistema indiretto viene gestita dalla centralina ABS. La differenza tra i due sta essenzialmente nella maggiore accuratezza ed efficacia del sistema diretto, che consente di segnalare in maniera precisa su quale pneumatico - quello di scorta compreso - si sta verificando la perdita d'aria e di indicare la pressione esatta. Il sistema indiretto invece, dialogando con il sensore della centralina dell'ABS, segnala in

modo generico la presenza di un'anomalia, senza riuscire a individuare in quale gomma si sta verificando. Il sistema indiretto non interferisce con il montaggio e smontaggio dei pneumatici e veniva tendenzialmente preferito nel mercato tedesco, forse per la disponibilità di centraline elettroniche più sofisticate e affidabili.

Se a livello di primo equipaggiamento dei TPMS Continental è tra i protagonisti, nella fornitura di sensori al mercato del ricambio i player sono essenzialmente due aziende europee Schrader e Alligator, anche se è prevedibile che nel giro di breve si affacceranno aziende del Far East con prezzi più vantaggiosi. Il lavoro principale che stanno facendo queste due aziende è la verifica di tutte le possibilità di attacco ai veicoli e in particolare Schrader offre due modalità di aggancio, mentre Alligator ne presenta una sola. E così ha fatto anche Alcar, verificando se i sensori sono compatibili con i suoi cerchi e adattando tutta l'ultima produzione a questa possibilità. Ma Alcar ha fatto anche un passaggio in più, inserendo in tutte le piattaforme online con cui dialoga e vende ai gommisti, uno strumento completo e chiaro, che consente di verificare quali macchine hanno il sensore, quali controlli bisogna fare, quali sensori sono disponibili al ricambio, ecc. Insomma, grazie al configuratore online di Alcar, il gommista ha a disposizione tutte le informazioni tecniche necessarie per affacciarsi a questo nuovo business, dimostrando al cliente competenza, aggiornamento e professionalità.

“Noi curiamo tutto l'aspetto tecnico, ma il gommista deve imparare a gestire questa nuova attività”, aggiunge Bergagna. “C'è ancora da lavorare molto sulla preparazione dei rivenditori, tuttavia si tratta di un prodotto importante e necessario e noi siamo convinti che, lavorando su formazione e comunicazione, potrà fare la differenza sulla clientela.”

© riproduzione riservata